

80

3. Quartal 2008

# SM-Journal



CITROËN  
SM-CLUB  
DEUTSCHLAND E. V.

# Grußworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

wenn ich so aus dem Fenster schaue und das regnerische grau in grau betrachte, beschleicht mich das ungute Gefühl: die Saison geht wohl dem Ende entgegen. Da lohnt sich eine kleine Rückbesinnung an die schönen Tage und das herrliche Fahrgefühl mit dem SM. Obwohl ich gesundheitlich etwas gehandikapt war, bin ich mit dem Sommer zufrieden - und hier hoffe ich für uns, dass ich mit dieser Meinung nicht allein stehe.

Es ist ja nicht so, dass der Regen dem SM etwas ausmacht; ich bin lediglich der Leidtragende, der ihn wieder putzen muss. Ich habe es mal mit einer Waschanlage probiert. Im Endergebnis hatte ich mehr Arbeit, die Spuren der Waschanlage zu beseitigen, als wenn ich mich gleich an die Handwäsche gemacht hätte. Also das alte Problem mit der eigenen Faulheit.

Kommen wir nun zur Clubarbeit. Es hat sich ja in der Zwischenzeit herumgesprochen, dass der DEUVET zum Problemfall geworden ist. Aus meiner Sicht ist es ein reiner Machtkampf zwischen den mächtigen Automobilklubs. Wir werden zur Zeit mit Eintrittsangeboten von ADAC und AvD überhäuft. Wir werden aber erst die weitere Entwicklung des DEUVET abwarten, der die Oldtimerszene bisher sehr erfolgreich vertreten hat. Dieses Thema wird ein Tagesordnungspunkt der nächsten Mitgliederversammlung sein. Wir müssen uns dann entscheiden, ob wir überhaupt einem übergeordneten Club angehören wollen und falls ja, zu welchem Club wir tendieren. Davon unabhängig ist natürlich jede Einzelmitgliedschaft. Der nächste Termin war unser berühmter Schraubertag bei Wolfgang Höptner am 21. September in Mainz. Da wird dieses Thema wohl schon Diskussionsstoff gewesen sein.

Der Oktober bringt uns dann noch eine Saarlandreise. Hoffentlich lässt das Wetter die Anwesenheit vieler SM zu. Ich freue mich darauf und viele weitere Clubmitglieder, wie ich in Mannheim an dem kurzfristig organisierten Treffen feststellen konnte. Es wäre erfreulich für den Club, wenn sich das „Mannheim-Treffen“ zu einer regelmäßigen Veranstaltung entwickeln könnte.

Eben kam noch eine e-mail zum Stammtisch Karlsruhe. Der neue Treffpunkt ist das „Café Critisize“ in Karlsruhe.

Nun noch ein Wort zu unseren Nachfertigungen. Wir haben Windschutzscheiben bestellt und werden diese zum Teil bei Volker Hammes für den norddeutschen Teil und bei Martin Juschkus für den süddeutschen Teil lagern. Das verkürzt die Abholwege. Erfreulicherweise macht Andreas Heene mit den Türdichtungen gute Fortschritte. Es hat sich herausgestellt, dass die korrekte Profilmachfertigung doch nicht so unproblematisch war, wie ursprünglich angenommen. Die Scheinwerferabdeckgläser sind unterwegs zur Werkzeuganfertigung.

Und noch etwas Erfreuliches. Es kommen fast monatlich Neuanmeldungen für die Clubmitgliedschaft. Gestern kam eine Anmeldung aus Norwegen. Herzlich willkommen!

Mit der Hoffnung auf einen „Goldenen Oktober“ und noch ein paar schöne SM-Kilometer wünsche ich allen eine gute Zeit.

*Jürgen Renner*



### Titelbild



Citroën SM Présidentielle in der Ausstellung während des ICCCR 2008 in Valllunga bei Rom

## Aktuelles vom Deuвет

### **Kraftfahrzeugsteuer ab 2010**

Am 11. Juni 2008 wurde im Koalitionsausschuss beschlossen, dass die Kraftfahrzeugsteuer ab 2010 dem Bund und nicht mehr den Ländern zukommt. Weiterhin soll dann für Neufahrzeuge die lang diskutierte CO2-Steuer eingeführt werden. Altfahrzeuge aller Art sind davon nicht betroffen.

Dieser Beschluss der Regierungskoalition aus CDU/CSU und SPD wird der Föderalismuskommission vorgeschlagen. Damit wird der aufwändige Weg durch alle Bundesländer bei zukünftigen Änderungen der Kraftfahrzeugsteuer beseitigt. Das bedeutet für den DEUVET auch den Startschuss, um endlich eine Änderung bei der derzeit ungerechten Besteuerung von Oldtimern voranzutreiben.

### **FIVA, DEUVET und ADAC - auf den Punkt gebracht**

Der DEUVET-Vorstand hatte am 3. Juli 2008 eine Sitzung mit vier Delegierten der FIVA in Düsseldorf und das Thema besprochen und die Entscheidung, sowie vor allen Dingen die Art und Weise kritisiert.

Die Herren von der FIVA begründeten den Entschluss in erster Linie mit der Größe des ADAC, der zu geringen Mitgliederzahl beim DEUVET und der Aussicht auf eine bessere Vermarktung der Fahrzeugpässe!

Der DEUVET hat daher im Juli seine Mitgliedschaft in der Fiva endgültig beendet.

### **Historische Nutzfahrzeuge - keine Nachrüstung von Zusatzspiegeln**

Für Nutzfahrzeuge der Klassen N2 und N3, die nach dem 01.01.2000 erstmals zum öffentlichen Verkehr zugelassen wurden, gibt es künftig eine Nachrüstpflcht für Zusatzspiegel.

Dies umfasst Weitwinkelaußenspiegel und Nahbereichsspiegel. Die Nachrüstung hat bis zum Tag der nach dem 01.10.2008 vorgeschriebenen Hauptuntersuchung zu erfolgen, spätestens jedoch zum 01.04.2009.

Historische Nutzfahrzeuge bleiben von einer Nachrüstpflcht unberührt.

### **Antwort des Bundesministeriums für Verkehr zur roten 07 im Ausland**

Auf die Anfrage an die Bundesregierung zur Anerkennung der roten 07-Nummer im Ausland hat der Parlamentarische Staatssekretär Ulrich Kasparick geantwortet.

Leider ist danach der gesetzliche Stand so, dass das Einreiseland dazu entscheidet. Das Antwortschreiben finden Sie im Downloadbereich des DEUVET unter Politik. Der DEUVET wird direkt nach der Sommerpause mit Abgeordneten des Europaparlaments sprechen, um endlich eine klare Anerkennung in allen EU-Staaten zu erreichen.

## Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

Wenn man hier abends auf der Terrasse sitzt und sich Gedanken über das Editorial macht, kommt schon das erste Frösteln auf. Die Abende werden doch deutlich kühler und die laufende Saison neigt sich so langsam dem Ende zu. Unsere SMs werden jetzt wieder die meiste Zeit in der Garage verbringen, die eine oder andere Kleinigkeit muss wieder instand gesetzt werden. Vielleicht habt ihr/ haben Sie ja Lust, beim nächsten Garagentermin den Fotoapparat mitzunehmen und ein paar Zeilen über die Technik oder die richtige Pflege zu Papier zu bringen. Das Redaktionsteam ist dankbar über jeden Beitrag und vielen unserer Mitglieder ist das Innenleben des SM doch nicht so bekannt.

In diesem Sinne, viel Spaß beim Lesen  
Ihre Redakteure  
Gerold & Astrid Röben

## Der Inhalt

---

### Aktuelles

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

### Clubleben

Ausfahrt ins Teufelsmoor.....	Seite 19
-------------------------------	----------

### Veranstaltungshinweise

Nikolaustreffen 2008.....	Seite 12
---------------------------	----------

### Magazin

Impressionen von der ICCCR 2008 in Rom .....	Seite 5
Wie ich zu meinem SM am .....	Seite 10
Tour de Düsseldorf.....	Seite 14
3. Classic Days auf Schloss Dyk.....	Seite 15
Mein SM im Jahre 2008 .....	Seite 16
Aktionstag „Flagge zeigen - Oldtimer erLeben .....	Seite 18
André Citroën.....	Seite 21
Bleibt der SM?.....	Seite 24

### Service

Verkaufsanzeige 1 .....	Seite 11
Verkaufsanzeige 2 .....	Seite 23
Bestellschein Ersatzteile .....	Seite 20
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile .....	Seite 27
Wer macht was im Citroën-SM-Club, regionale Stammtische, Termine .....	Seite 28

**Redaktionsschluss für die 81. Ausgabe: 31.10.2008**

#### 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**

# Impressionen von der ICCCR 2008 in Rom

von Stéphane Bonutto-Hollman



In Rom sieht man nicht viele alte Citroën. Normalerweise nicht. Am vergangenen 15. August änderte es sich schlagartig, denn an diesem Freitag und für drei Tage fand das „International Citroën Car Club Rallye“, kurz ICCCR statt. Um präzise zu sein, auf der Rennstrecke von Vallerunga, ca. eine halbe Stunde im Norden von Rom entfernt.

In Süditalien wird vom Sommer gesagt, dass die heißeste Phase bis zum 15. August dauert, und dass es dann wieder erträglicher wird. Mit Erleichterung stellte ich an dem Freitag fest, dass die Temperatur tatsächlich um einige Grade weniger heiß als die Tage zuvor geworden war. Dank dieser Pünktlichkeit des Wetters durften wir die ICCCR unter schönen Sommerbedingungen erleben, ohne auf dem Areal gleich einen Hitzschlag oder einen Sonnenbrand zu bekommen.

An dem Samstagmorgen machte ich mich von Rom, wo ich seit drei Jahren lebe, auf den Weg dahin. Die erste Überraschung erlebte ich auf der Schnellstraße

von Rom aus Richtung Norden, denn an der Ausfahrt „Circuito di Vallerunga“ stand ein dicker gelber Pfeil mit der Aufschrift ICCCR, welcher nach links zeigte, also nicht rausfahren. „Wieder typisch Italienisch“ dachte ich mir. Die Beruhigung trat aber gleich ein, als ich auf der anderen Spur den ersten alten Citroën entgegenfahren sah, eine Traction Avant, dann eine Ente. Wo welche herkommen, geht es auch dahin - und so war es auch, tatsächlich musste man nur die nächste Ausfahrt nehmen, die auch mit „Circuito di Vallerunga“ beschriftet war, diesmal aber ohne den begleitenden ICCCR-Pfeil. Dort war auch eine DS-Break vor mir angekommen, der ich gleich folgte. Zum ersten Mal fiel mir auf, wie groß die hinteren Radläufe bei diesem Modell ausgeschnitten sind, sodass man fast die Hälfte der hinteren Räder sehen kann.

Dann ging das Defilee schon los. Eine CX, noch eine Ente, noch eine DS, dann hörte ich auf zu zählen. Mein Grinsen wurde immer größer. Hier sind wir zu Hause! Nach wenigen Minuten auf einer geraden Landstraßenstrecke zeigte sich rechter Hand der Camping-

## Magazin



platz. Ich ließ mein Auto auf dem kurz danach gelegten Besucherparkplatz vor dem Rennareal stehen und schaute mich erstmal um. Unter der Mittagsonne funkelten die Karosserien der Dunklen unter den Autos, mitsamt Chrom- und Edelstahlzierrat. Dann ließ ich mir für ein paar Momente die Ohren berieseln, so lange habe ich die

Musik unserer guten alten Motoren nicht mehr gehört. Das sympathische, helle Schnattern der A-Modelle, das leise Gleiten der DS und das tiefe Grollen der Tractions, das wie aus den alten französischen Filmen zu unserer Gegenwart entflohen scheint.

In dem Areal angekommen lief ich erst einmal vor mich hin. Die Teilehändler hatten ihre Pavillons auf dem Parkplatz aufgestellt. Ihre Anzahl war eigentlich überschaubar, wir sprechen hier nicht von Utrecht. Autos gab es auf diesem Parkplatz so gut wie nicht, denn sie standen alle um die Rennstrecke verteilt, und nach Modellgruppen sortiert, wie ich später feststellte. In den Boxengaragen hatten sich die größten gewerblichen Händler angesiedelt, die auch ganze Autos vorstellten. Unter ihnen erkannte ich wieder bekannte Gesichter: Die CX-Basis mit einem CX Prestige (die mir sagten, inzwischen 5 CX-Vollrestaurierungen pro Jahr durchzuführen – toll!), der DS-Spezialist Dirk Sassen, der Mailänder Restaurator Mac Restauri mit dunkelblauem Dandy und hellblauem Caddy (auch wenn nach meinem Geschmack etwas überrestauriert). Hinter diesen Boxen an der Boxenstrecke standen einige Autos zum Verkauf. Mit Modellautos wurde man ausnahmsweise nicht erschlagen, nur ein paar Händler boten welche an - und auch nicht gleich Berge davon. Im Nachhinein habe ich erfahren, dass nicht mehr als 2.000 Teilnehmer angereist sind, während über 4.000 erwartet worden waren. Ein Grund

soll, dem Vernehmen nach, eine Art Boykott aus der niederländischen Ecke gewesen sein.

Nun war aber Fahren angesagt. Wo? Auf der Rennpiste eben, da die Organisatoren die Rennstrecke zur freien Verfügung von allen gestellt hatten. Keinerlei Anmeldung oder gruppierten Starts, nur genüsslich Fahren, Anhalten, Filmen, Fotografieren war angesagt. Ich war mit ein paar ACC-Kollegen verabredet und wir beschlossen, das AX-Cabriolet zu benutzen, um aus dem Auto am besten fotografieren zu können. Dies entwickelte sich schnell zur Sucht. Nach ein paar Runden stand fest: Hier sind keine Raudis gekommen.



... und hier als Cabrio

Hier dreht man seine Runden zwar mit unüberhörbarer Freude, aber dennoch im Respekt vor den anderen Teilnehmern, ohne Drängeln und Hetzen. Zum wiederholten Mal hat sich, meiner Meinung nach, die internationale Citroën-Fangemeinde als eine friedliche, gut erzogene Klientel profiliert, was nach außen sich nur als Image fördernd auswirken kann. Weiter so!

Positiv und vertrauenserweckend war das ständige Rundendreihen von Sicherheitsautos sowie das Patrouillieren auf Areal und Zeltplatz von Carabinieri, Polizia Municipale und sonstigen anderen Arten von Polizei, die es in Italien gibt. Italien, besonders im Süden, gilt eben nicht als sicher. In dem Areal war die Welt aber eben in Ordnung. Die Langsamen stellten sich brav rechts, wenn die Schnellen mal den Anlauf zum Tiefflug nahmen und man hupte sich deutlich freundlicher, als ich es von dem römischen Verkehr gewohnt bin.

Cabriolets erwiesen sich für diesen Tag als perfekte Mittel für die Fotosüchtigen. Stehend auf der Rückbank des AX hatten wir eine panoramaartige Sicht



Ein SM auf der Rennstrecke



### *Auf geht's zur Runde auf der Rennstrecke*

auf allen hinterher oder vorfahrenden Autos. Somit ergaben sich die tollsten zufälligen Fotothemen, beispielsweise zwei schwarze DS im Ballett in einer Kurve, eine Entenprozession oder die Jagd des SM von unserem Clubmitglied Volker Albert auf einen GS. Volker hatte mir vor dem Treffen noch sein Kennzeichen und seine Mobiltelefonnummer zukommen lassen, somit konnte ich ihn irgendwann erwischen und beim Pit-Stop für seine fahrerische Leistung beglückwünschen. Runden nach Runden, Filmen, Abknipsen, am Abend hatte ich 200 Bilder in der Kamera. Dem Vernehmen nach soll nur ein Unfall passiert sein: Einer schaffte es, die Front seiner DS in einem Selbstunfall kalt zu verformen. Es hieß, er wäre nicht besonders schnell gewesen, aber er wäre so komisch gefahren, dass man ihm eher auswich. Wie der Zufall es will, hatte der Besitzer gleich das passende Rettungsmittel dabei, denn er fuhr... eine Krankenwagen-DS.

Nun war es an der Zeit, das Museum noch anzuschauen, bevor es für den Samstag schloss. In vier Boxen waren die repräsentativsten historischen Citroën angesammelt. Wir fingen mit der Letzten an. Dort stand... ein SM Présidentielle. Mit französischem Kennzeichen 78, Département des Yvelines. Wie bitte? Der 2 PR 75 ist verkauft worden - und keiner hat's gehört? An der Scheinwerferverglasung prangte eine Visitenkarte: Vincent Crescia, Garage du Lac. Ich war platt! Es ist zwar bekannt, dass Sarkozy diesen historischen SM Présidentielle nicht mag, weil er ihn an die Ära Chirac erinnert, der wiederum eine Vorliebe für Citroën pflegte - aber so was!? Nun gut, schön ist der SM Présidentielle trotzdem. Makellos. Das Leder riecht noch neu. Perfekt. Eben zu perfekt - und der Lack ist zu hell. Am Tag darauf erfuhr ich von einem SM-Opera-Besitzer: Es ist ein Nachbau! Ein totaler Nachbau, den die Garage du Lac im Kundenauftrag hat anfertigen lassen. Aber täuschend echt. Inklusiv des dreifarbigigen bleu-blanc-rouge-Präsidentenemblems auf der vorderen Stoßstange. Ob das so legal ist - und der Chapron-Schriftzug...? Naja.

Links davon standen zwei DS, ein ganz alter und einer mit verglasten Scheinwerfern. In der nächsten Halle waren zwei rote Ami 6 - ein alter und ein neuer - angesammelt. Drum herum waren Zeichnungen von Bertoni auf Plakatwänden angebracht. In der nächsten Halle standen zwei Enten. Eine Alte im unrestaurierten Zustand (toll, dass es so etwas noch gibt, die würdigen Spuren der Zeit haben einen unvergleichlichen Charme) und der TPV-Prototyp aus dem Conservatoire Citroën. Nebenan stand die Büste von Boulanger, hinter ihnen ein Selbstporträt Bertonis. Dieser Mann konnte eben alles: Autos zeichnen, malen, bildhauen, bis hin zum Hausbau. In der ersten Halle standen ganz alte Autos, aber was für welche: Im tiefen, strahlenden Weinrot stand der C6 von Papst Pius XI aus dem Jahr 1930 da! So perfekt glänzend, dass es fast unmöglich war, beim Detailfotografieren des Papstblems auf der Hintertür nicht gleich die eigenen Beine mit abzulichten. Hinter den Autos stand der Automobilhistoriker Olivier de Serres, der sein neues DS-Buch zum Verkauf anbot.

Diese neue, überarbeitete Buchedition bietet noch mehr Text und noch mehr, teilweise neues Fotomaterial. Schließlich standen ebenfalls Vertreter der Associazione Internazionale Flaminio Bertoni, mit ihnen Leonardo Bertoni und seine Frau Anna persönlich. Zur Erinnerung: Leonardo ist der Sohn des genialen, 1964 verstorbenen Citroën-Designers von Traction, 2CV, DS, Ami 6, TUB, HY sowie noch anderer Nutzfahrzeuge. Bei Leonardo bewundere ich stets die Begeisterung und die Energie, die er trotz seines Alters



*Selbst bei eingefleischten Citroënisten ist der SM immer wieder ein Blickfang*



Der „Schwiegermutter-Sitz“ ob das bequem ist? (76 Jahre) einsetzt, um die Werke seines Vaters als Künstler - und nicht nur als Designer - bekannter zu machen.

Noch eine kleine Runde auf der Piste gefällig? Das ließen wir uns vor dem Abendessen nicht nehmen. Passend dazu rollte ZH-XXXM vor, dessen Besitzer immer wieder gerne Gruppen von Fans in dem überdimensionalen, offen Heckbereich für eine Runde mitnahm, und das sogar umsonst – an dieser Stelle noch mal ein herzlicher Dank, besonders angesichts des derzeitigen Benzinpreises! Eine Fahrt im offenen XM, die ist lustig, besonders wenn der V6 mit kurzem und direktem Abgasweg so schön vor sich hin grollt. Nicht prollig, dezent röhrend - und einen guten Durchzug hat der schwere Wagen auch noch! Sehr zur Freude der Mitfahrenden. Ä Gruass na Züri an dieser Stelle! Kurz danach wurde die Rennpiste für die Teilnehmer



SM Opéra von Henri Chapron

abgeriegelt und das laute Röhren des ZX Raids ertönte. Für eine gute Viertelstunde zeigte der frühere mehrfache Rallyeweltmeister Pierre Lartigue sein Können am Steuer des roten Raid-ZX, sehr zur Freude der Augen und Ohren der Treffenbesucher.

Am Tag darauf ging ich diesmal zu Fuß über die Rennbahn um Eindrücke zu sammeln. Und es gab wieder welche. Da stand ein GS-Birotor aus der französischen Savoie mit originalen 20.000 Kilometern und im absoluten, hervorragenden Originalzustand. Später traf ich den Besitzer eines weißen SM-Opera, als er gerade neben mir parkte. Nach der fruchtlosen Diskussion, ob sieben oder acht Stück davon gebaut worden sind, erzählte er kurz die Geschichte des Autos, das erst vor fünf Jahren aus der Versenkung herausgekommen ist. Dieses Auto wurde als Neuwagen von dem Citroënhändler aus Chateauroux (Frankreich), Herrn Lauvergnat, gleich mit einem SM Mylord gekauft. Da der Besitzer sich dazu



noch einen GS Birotor, einen M35 usw. angeschafft hatte und zugleich auch zwei Frauen unterhalten musste, war er irgendwann pleite und der SM gelangte zu einem Schrotthändler. Dieser wusste gleich, was er in den Händen hatte und ließ das Auto in einer Ecke stehen, ohne es auf seinem Name zuzulassen. Nun ging der besagte Schrotthändler auch irgendwann pleite, brauchte Geld und verpfändete dafür den schönen SM bei seinem Schrotthändlernachbar (es soll eine ganze Meile gewesen sein), nach dem Motto: „Hier hast Du die Papiere und die Schlüssel, wenn ich Dir das Geld zurückgebe, gibst Du mir die Papiere wieder“. Dies geschah nie, somit betrachtete der zweite Schrotthändler den SM irgendwann als sein Eigentum und entschloß sich vor einigen Jahren doch zum Verkauf. Dadurch aber, dass das Auto kein zweites Mal zugelassen wurde, fährt er heute noch mit seinem originalen Kennzeichen, das obendrein eine „kleine runde Nummer“ ist, was in Frankreich stets als schwer zu bekommen galt und gute Beziehungen bei der Préfecture erfordert.



Dass man nie auslernt, stellte ich danach bei einer Gruppe von Traction Avant Cabriolets aus Dänemark fest, deren alte schwarz-weiße Kennzeichen mir zunächst merkwürdig erschienen. Unter dem Anfangsbuchstaben steht eine nach links zeigende weiße Hand mit einem Auge in ihrer Mitte. Auf meiner Nachfrage erklärte mir der Besitzer, das sei bis Ende der fünfziger Jahre so gewesen. Dabei symbolisierte die Hand die Polizei, und das Auge sollte die Fahrer daran erinnern, dass die Polizei sie überwacht, also dass sie vorschriftsmäßig fahren müssen.

Nun war ich wieder zu den Boxen zurückgekehrt, wo bereits die Kandidaten zum Concours d'Élégance standen. Die meisten unter ihnen waren Tractions und DS. Da stand ein schwarzer DS21 Prestige mit



Trennwand in Chapron-Ausführung, mit Autotelefon, hinteren Kopfstützen und Minibar in der hinteren Mittelarmlehne. Das Auto sollte sogar für 40.000 € zu er-

werben sein. Wer den Concours gewonnen hat, weiß ich aber nicht. Immerhin gab es überall schöne Autos zu sehen. Ich meine, der Zustand der Oldtimer unserer Marke steigt von Jahr zu Jahr. Vielleicht liegt das an der Preisentwicklung der Autos, die dazu führen kann, dass mehr restauriert bzw. gewartet wird. In einem knappen Jahrzehnt sind zwar die aufgerufenen Verkaufspreise nominell konstant geblieben, „nur“ die Währung hat sich geändert: Wo früher DM stand, steht heute Euro...

Wenn das Geld für ein Original nicht ausreicht, greifen manche zum Nachbau. Meint man. Ob aber die folgenden Nachbauten günstig gewesen sind, bezweifle ich: Etwa der rote Cabriolet-SM, der auf der



Wiese stand. Schade nur, dass (dem Gerücht nach) der Besitzer es nicht zugeben wollte. Stolz auf sein Werk dagegen war der Engländer, der seine rote DS zum viertürigen Cabriolet mit in Teilen abnehmbarem Originalstahldach und - wenn schon denn schon - mit Maserati-Motor umgebaut hat. Wieviele Stunden Arbeit? Keine Ahnung, aber eine rundum feine Sache. Umwerfend, was für eine Phantasie und zugleich handwerkliches Können in manchen Leuten steckt.

Am Montag war die Normalität wieder eingekehrt und ich steckte auf der zum Glück freien Via Cristoforo Colombo in Roma EUR fast bei der Arbeit angekommen, als noch eine Traction Avant und eine Ente links an mir vorbeifuhren, wahrscheinlich um Rom zu besichtigen. Danke, es war nett von Euch, mich sogar bis zum Büro begleitet zu haben, dass mir der Anfang nicht all' zu schwer fiel!

# Wie ich zu meinem SM kam

von Gerhard Schnecke



## **Arcachon, französische Atlantikküste, Juli 1982.**

In einem Restaurant an der Strandpromenade sitzen meine Eltern, mein Bruder und ich beim Mittagessen und schauen auf den obligatorischen Fernseher oben in der Ecke des Saals. Auf dem Bildschirm läuft eine Wiederholung der „Nacht von Sevilla“. Der Wirt hatte sich zur WM '82 einen Videorecorder geleistet, um seinen Gästen etwas Unterhaltung bieten zu können. Besonders mein Bruder und ich freuten uns über die private Vorführung, da wir zwei Wochen zuvor während der Halbzeitpause von unseren Erziehungsberechtigten kurzerhand ins Bett geschickt wurden (unglaublich)! In der Verlängerung, ca. zwei Sekunden, bevor K. H. Rummenigge den Anschlusstreffer erzielen sollte, drückte der Wirt unter dem Tisch kurzerhand auf die Stopptaste und amüsierte sich zusammen mit der französischen Mehrheit im Saal köstlich über den gelungenen Scherz. Die handvoll deutscher Gäste buhten, was den Patron aber nicht sonderlich beeindruckte. „L'addition, s'il vous plait!“

Auf dem Rückweg zu unserem Auto trotteten wir, immer noch enttäuscht, hinter unseren Eltern her, sahen dann aber auf der gegenüberliegenden Straßenseite etwas, was uns allen Kummer schnell wieder vergessen ließ. Im Ausstellungsraum einer freien Werkstatt stand ER! Zuvor hatten wir ihn nur im Autoquartett (für die ganz jungen Leser: die Playstation der 70er) gesehen. Wer die Karte hatte, durfte sich als sicherer Sieger fühlen. Ähnlich der Münch Mammot beim Motorradquartett. Blaumetallic, die Front, die lenkbaren Scheinwerfer und das Nummernschild wie beim Juwelier hinter Glas. Die lange, flache und breite Motorhaube! Alles war vergessen, sogar dass in Nordrhein-Westfalen drei Wochen später die Schule wieder anfing! Wir verstanden nur zu gut, dass der Garageninhaber ihn in seiner Vitrine behielt. Zum Fahren viel zu schade. Nach damaligen Maßstäben war der SM noch nicht einmal ein Youngtimer. Sieben Jahre nach Auslauf der Produktion rangierte er aber für meinen Bruder und mich schon als Oldie, gemessen an der Tatsache, dass seit 1975

schon mehr als die Hälfte unseres noch jungen Lebens verstrichen war. Zeit ist halt doch relativ.

Um einen SM in Bewegung sehen zu dürfen, mussten wir uns aber noch ca. zwei Jahre gedulden. Da man als Verkehrsteilnehmer auf der heimatnahen A57 einen SM meistens erst im Rückspiegel bemerkt, blieb es meinem Vater am Steuer unseres Renault 30TX vorbehalten uns auf das grüne UFO hinter uns aufmerksam zu machen. Zwei Köpfe auf der Rückbank schnellten herum und sogen wie in Zeitlupe den Moment auf, als der schnaubbärtige Fahrer uns überholte. Der Bitte, an dem Wagen dran zu bleiben wurde, trotz Hinweis auf die ähnliche V6-Motorisierung unserer Familienkutsche, leider nicht entsprochen, schade.

So gingen die Jahre ins Land, hier und da sah man auf Parkplätzen und in Museen statische Exemplare, denen natürlich ähnliche Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Ein bewusster Blick unter die Motorhaube eines SM erfolgte allerdings wesentlich später und zu einem Zeitpunkt, wo ich mit Flugzeugen mittlerweile mehr vertraut war als mit vierrädrigen Fortbewegungsmitteln. Was ich sah, ließ mich im ersten Moment allerdings verwirrt zurück. Es war eine Mischung aus russischem U-Boot und dem Fahrwerkschacht einer Aerospatiale Caravelle! Erst nach und nach erschloss sich das kryptisch anmutende Wirrwarr von Wellen, Schläuchen, Kabeln und Hydraulikaggregaten.

Frei nach dem Motto „Alte Liebe rostet nicht“ kam der Entschluss, sich einen Oldtimer zuzulegen dann mit Ende 30 doch recht spontan. Welcher es sein sollte, darüber gab es nie eine Diskussion. In Konkurrenz hätte nur noch ein Espada treten können, was ich nach kurzer Überlegung allerdings schnell verwarf. Im Internet stieß ich auf ein Video, in dem ein Engländer dem TV-Publikum seinen SM erklärte und dabei den entscheidenden Satz äußerte: „I decided to buy this car at a time, when I discovered that life is short and not all things need to be reasonable!“ Bingo!

Etwa sechs Monate wurde sondiert, gesucht und über einen Zwischenhändler ein Wagen aus der Schweiz gefunden, welcher sich seit 35 Jahren in Familienbesitz befand. Ob ich diese Zeitspanne toppen kann, ist eher unwahrscheinlich. Allerdings würde ich mich mit zwei Dekaden schon zufriedengeben.

Dass der SM ein Publikumsmagnet ist, bekam ich schon auf der ersten Ausfahrt mit drei Freunden zu spüren. Durch einen dummen Zufall steuerten wir einen Biergarten im Essener Norden an, wo am sel-

bigen Abend die Sektion Nordrhein-Westfalen der motorboys.org ihren monatlichen Stammtisch abhielt. Nach ca. 30 Minuten kam der Präsident an unseren Vierertisch, um sich nach dem Halter des SM zu erkundigen. Gefühlte 0,01 Nanosekunden später zeigten drei überzeugte Hetero-Zeigefinger perfekt synchronisiert auf mich! Wofür hat man Freunde? Der sehr freundliche Tischbesucher erklärte uns kurz, wer er sei und merkte an, dass viele von dem Stammtisch wissen, sich aber dann doch nicht trauen herüber zu kommen. Leider musste ich ihn enttäuschen und darauf bestehen, dass dies wirklich ein Zufall war.

Wieder in der Garage angekommen, hatten wir noch die Idee eines Fotoshootings mit zeitgenössischen Accessoires. Hose mit überdimensionalem Schlag, Hemd mit autobahnbreitem Kragen plus Ebby-Thust-Gedächtnisbrille waren bald organisiert, sodass die Retroaufnahme stilechter nicht hätte ausfallen können!

Dank Volkers Hilfe ist der Wagen jetzt mit neuen Ketten, Ölkühler und Kupplung ausgestattet, sodass er praktisch nur danach schreit, ausgefahren zu werden. Hoffen wir mal, dass sich bis in den Spätherbst noch genug Gelegenheiten ergeben.

Doppelwinkelgruß aus Stuttgart  
Gérard Escargot

## Verkaufs-Angebot 1

Citroën SM, Baujahr 1971, Farbe chevreuse-grün, 112.510 km, 2.670 cm<sup>3</sup>, elektrische Fensterheber, höhenverstellbares Lenkrad, Klimaanlage, Ledersitze, Radio/Kassettenrekorder.

Bestens erhaltenes, gepflegtes, zugelassenes Garagenfahrzeug, unfallfrei, alles mit Originalteilen 1982 in Citroën-Werkstatt generalrestauriert (Karosserie, Innenraum und Motor (Ventile, Steuerkette etc.)). Bei der Restaurierung wurden 92 % aller Blechteile ausgetauscht (damalige Kosten über ATS 350.000,00 = € 25.500,00). Diverse Ersatzteile sowie zwei Reparaturbücher (Karosserie und Motor) und Ersatzteilbücher sind vorhanden.

Ich habe dieses Fahrzeug 1982 angemeldet und gebe es nur sehr schweren Herzens aus Altersgründen ab. Für weitere Auskünfte stehe ich gerne zur Verfügung! Preis Verhandlungsbasis 46.000 €.

Ing. Svetislav Stanojevic 5020 Salzburg  
Wilhelm-Kreß-Straße 19  
ustanojevic@yahoo.de

# Nikolaus-Treffen 2008

In diesem Jahr wollen wir uns im Südwesten Deutschlands in der Nähe von Speyer und der Weinstraße treffen. Das Hotel „Pfälzer Hof“ ist unser Treffpunkt.

**Unser Programm:**

Freitag:

Anreise am Nachmittag oder gegen Abend  
Lockerer Beisammensein und Abendessen im Hotel

Samstag:

10.00 Uhr: Abfahrt nach Speyer mit einem Besuch des Technikmuseums oder wahlweise IMAX Kino, Sea World oder ein Bummel über den Weihnachtsmarkt



*Technik-Museum in Speyer*



Am Nachmittag besichtigen wir dann ein Weingut. Es wird eine Weinprobe mit einem kleinen Imbiss stattfinden.

Der Abend beginnt mit einem Begrüßungstrunk und danach wird um 19.30 Uhr ein Nikolausmenü serviert.

Sonntag:

Ausgiebiges Frühstücks-Bufferet und Verabschiedung zur Heimreise

Hotelanschrift:

Hotel Pfälzer Hof Römerberg  
Schwegenheimer Straße 11  
67354 Mechtersheim  
Tel.: 06232/8170

Die Übernachtung kostet inklusive Frühstücks-Bufferet:  
Doppelzimmer: 85,00 Euro  
Einzelzimmer: 55,00 Euro

Das Nikolausmenü wird 32,00 Euro kosten.

Mechtersheim liegt etwa acht Kilometer südlich von Speyer und gehört zur Großgemeinde Römerberg. In Mechtersheim gibt es Hinweisschilder zum Hotel.

Als Gastgeber werden sich Kurt Hofherr und Jürgen Renner bemühen.

**Herzlich Willkommen!**

Um uns die endgültige Planung zu erleichtern, bitte das Anmeldeformular zurückschicken, egal ob per Fax oder e-mail.



### Anmeldung zum Nikolaustreffen des CITROEN SM-Club Deutschland

Hotel Pfälzer Hof Römerberg  
Schwegenheimer Straße 11

67354 Mechttersheim

06232-8170 ( www.loesch-pfaelzer-hof.de)

**05.12. bis 07.12.2008**

Name: Vorname:

Ich komme zum Nikolaustreffen (.....)

Ich nehme am Nikolausmenü mit.....Person(en) teil

Ich möchte..... Einzelzimmer reservieren Freitag auf Samstag (.....)  
Samstag auf Sonntag (.....)

Ich möchte .....Doppelzimmer reservieren Freitag auf Samstag (.....)  
Samstag auf Sonntag (.....)

Preise:	Nikolausmenü	32,00 € pro Person
	Einzelzimmer	55,-- € incl. Frühstück
	Doppelzimmer	85,-- € incl. Frühstück

Rückmeldung bitte bis zum 12.November 2008 unter:

Telefon 06152-960303  
Fax 06152-960305  
E-mail [renner.nauheim@t-online.de](mailto:renner.nauheim@t-online.de)

Eine Antwort wird mir die Planung erheblich erleichtern. Vielen Dank!

Jürgen Renner  
Berzallee 82  
64569 Nauheim

# Tour de Düsseldorf

von Volker Hammes

In diesem Jahr zählte man ca. 60.000 Besucher aus Düsseldorf und dem nahen und fernen Umland sowie ca. 140 französische Oldtimer bei der 7. Tour de Düsseldorf. Vom SM-Club mit dabei waren Frank Jesse in seinem 71' SM Carbu in außergewöhnlichem Originalzustand, Erik Tenberken mit seiner DS 21 IE, H.J. Terboyen im SM IE und der blaue SM Carbu aus Neuss hat auch wieder teilgenommen.

Das 8. Düsseldorfer Frankreichfest war ein voller Erfolg. Das Ziel, in einem stilvollen Ambiente mit französischer Lebensart, gehobener Gastronomie und einem ansprechenden Musik- und Kleinkunstprogramm das Publikum anzulocken, ging erneut auf. Der Veranstalter „Destination Düsseldorf“, ein Zusammenschluss von 150 Unternehmen aus der Region, zog ein überaus positives Fazit. In der stimmungsvollen Altstadt versammelten sich bei überwiegend gutem Wetter etwa 60.000 Besucher, um den Charme des „savoir vivre“ zu erleben.



Neben Rheinuferpromenade und Burgplatz zog auch der Innenhof des Rathauses wieder tausende Franzosen und frankophile Deutsche aus dem Umland an.

Der französische Generalkonsul

und Fest-Schirmherr Gilles Thibault: „Düsseldorf ist in diesen drei Tagen seinem Ruf als „Petit Paris“ mehr als gerecht geworden. Es war eine tolle Veranstaltung und ich bin überwältigt vom Zuspruch. Auf dem Markt an der Rheinuferpromenade mit Spezialitäten aus vielen Regionen habe ich mich gefühlt wie auf einem Markt in Apt in der Provence.“ Vor Beginn des Frankreichfestes fand anlässlich des französischen Nationalfeiertages am 14. Juli erneut der offizielle Empfang des französischen Generalkonsulats statt. Viele Vertreter aus Politik, Wirtschaft und öffentlichem Leben stimmten sich hier mit Schirmherr Bürgermeister Dirk Elbers auf die Feier in bleu-blanc-rouge ein.

**„Savoir vivre“ und Chansons im Rathaus-Innenhof**  
Herbert Vogt, stellvertretender Sprecher des Vor-

stands der „Destination Düsseldorf“: „Es ist beeindruckend, wie viele Franzosen und frankophile Deutsche wir aus dem nahen und fernen Umland mit diesem Fest nach Düsseldorf ziehen. Das entspricht genau der Kernphilosophie der Destination Düsseldorf.“ Im Innenhof des Rathauses wurde bei Chansons und Musette gesungen und getanzt. Zusammen mit dem Kinderprogramm, den historischen Kutschfahrten, den kulinarischen Köstlichkeiten, der Musik und der gesamten Atmosphäre konnten ganze Familien einen französischen Kurzurlaub in Düsseldorf genießen.

Besondere Gäste kamen aus Toulouse. Die Stadt im Südwesten Frankreichs war mit einer großen Delegation nach Düsseldorf gereist. Bürgermeister Jean-Christophe Sellin: „Eine wunderschöne Atmosphäre hier in Düsseldorf. Im nächsten Jahr werden wir uns mit Toulouse touristisch noch größer präsentieren und auch unsere Spezialitäten Cassoulet und Maigret de Canard mitbringen.“

## 7. Tour de Düsseldorf: Malerische Mühlen-Tour an den Niederrhein

Die „Tour de Düsseldorf“ ergänzt seit 2002 das Frankreichfest. Über 140 französische Oldtimer bis Baujahr 1978 fuhren die historische Rallye an den Niederrhein. Boris Neisser von der Destination Düsseldorf: „Schon unterwegs fanden sich viele Schaulustige ein. Im Anschluss an die Rückkehr nach Düsseldorf säumten dann tausende Oldtimer-Freunde den Burgplatz. Die Fahrer waren von diesem Ambiente und der gesamten Rundfahrt, die eine der Schönsten überhaupt war, begeistert und wollen 2009 alle wiederkommen. Eine rundum gelungene Oldtimer-Rallye.“ Am Sonntag trafen sich die Raritäten dann beim Autozentrum PA auf der Automeile Höherweg bei Jazz und Musette zur Siegerehrung. Der Preis für die weiteste Anreise ging nach Finnland, von wo sich Mitglieder des Peugeot 504 Cabrio-Clubs auf die weite Reise gemacht hatten. Das älteste Fahrzeug war ein Citroën B14 der Eheleute Lentzen aus Weeze. Die Ehrung für das beste Outfit ging an einen französischen Gendarmen.



## 3. Classic Days auf Schloss Dyk

von Gerold Röben

Anfang August diesen Jahres fand die dritte Ausgabe der Classic Days auf Schloss Dyk statt.

Mit über 30.000 Besuchern und über 5.000 Old- und Youngtimern hat sich die Veranstaltung innerhalb kürzester Zeit zu einem Publikumsmagneten entwickelt.

Viele Fahrzeuge aus dem Rennsport waren auf der Rundstrecke zu bewundern. Im Schlosspark fand der Concours d' Elegance in stilvoller Atmosphäre statt, über 80 Fahrzeuge konnten hier bewundert werden.

Auf dem Gelände konnte man picknicken und das tolle Ambiente genießen.

Leider trübte ein Unfall auf der Rennstrecke und ein Fahrzeugdiebstahl von einem Hotelparkplatz in der Nähe die Bilanz des Veranstalters. Zwei Formel Ford Fahrzeuge hatten regelwidrig ein Rennen veranstaltet. Trotz Warnungen der Strecken-Marshalls wurde mit überhöhtem Tempo weitergefahren. Die Fahrt endete in der Absperrung aus Strohballen. Dabei wurden eine Zuschauerin schwer und mehrere Personen leicht verletzt.



# Mein SM im Jahre 2008

von Helge Kleinz

### Was so alles passiert ist

#### Einleitung

Es war so Anfang Mai diesen Jahres, als ich beschloss, Meinen SM wieder zu aktivieren. Es war einiges zu machen und ich wollte Mitte Juni auch in den Urlaub fahren. Natürlich mit Meinem SM.

Die dringendste Aufgabe war, die hinteren Bremsen instand zu setzen. Die Belege waren nicht mehr vorhanden und die Scheiben waren nur noch Papier dünn. Neue Scheiben und Belege hatte ich schon im letzten Herbst besorgt. Aber den Rest nicht. Denn es hieß von meinem Jörg (Fingerhuth), das, wenn die Bremsscheiben hinten schon raus sind, man auch gleich die Lager wechseln sollte. Na ja, das zog sich, weil ich keine Ahnung hatte, was damit gemeint war. Aber mithilfe der SM-CDs 1 - 3 habe ich dann gefunden, was gebraucht wird und beim Clubservice bestellt. Die Teile kamen tatsächlich rechtzeitig, bevor ich nach Frankfurt zum Arbeiten musste.

#### Anlassen

Am Wochenende der Abreise kam also der Moment, Meinen SM anzulassen! Etwas Herzklopfen hatte ich ja schon. Schließlich stand er seit September 2007 unbewegt in der Tiefgarage. Aber andererseits hatte Jörg mir vor einem Jahr einen „Batterieabtrenner“ (siehe Foto) an den Minuspol der Batterie geschraubt. Also runter in die Garage, die Tür auf, die Haube auf, die Batterie anklammern und in das Auto setzen. Dieser Geruch nach Benzin! Unwidertehlich! Deshalb setze ich mich Weihnachten immer in Meinen SM!



Nach angemessener Zeit, so 10 Sekunden, habe ich den Schlüssel gedreht und Mein SM ist angesprungen. Er ist gleich wieder ausgegangen, weil ich vergessen habe Gas zu geben, sprang

aber sofort wieder an und mit vorsichtigen Gasstößen hab ich ihn auch am Leben gehalten, sodass er sich in die normale Höhe erheben konnte. Dann sind wir gleich losgefahren. Was für ein Gefühl! Endlich wieder SM! Nun, es war dann nicht so spektakulär, denn wir mussten ja in die Werkstatt. Also nur schnell eine große Runde um den Block und dann zur Werkstatt. Nun, dort angekommen hab ich dem Monteur kurz die Teile

gezeigt und die Aus-/Einbau-Anleitung aus dem Wartungshandbuch übergeben (von der CD lassen sich die einzelnen Seiten vortrefflich ausdrucken). Danach musste mich der Monteur noch mit Meinem SM nach Hause bringen, damit ich ihm die Besonderheiten von Bremsen und Lenkung erklären konnte. Das hat auch geklappt. Für Notfälle hab ich ihm noch die Telefonnummer von Jörg gegeben.

Dann bin ich nach Frankfurt gefahren. Dort sind dann noch ein paar lustige Sachen mit meinem XM passiert (Ausfall der Lichtmaschine am Pfingstamstag auf der A3 bei Köln; Wechsel der vorderen Bremsscheiben in Frankfurt). Aber termingerecht eine Woche vor meinem Urlaub konnte ich Meinen SM wieder in Empfang nehmen. Es war alles in Ordnung. Der Monteur wollte zwischendrin zwar aufgeben, weil die eine Seite die Radlager nicht hergeben wollte, er hat sich dann aber wieder beruhigt und auf der anderen Seite hat es dann geklappt. Dann ging auch die erste Seite.

#### Urlaub

Als ich den Wagen in Empfang nahm, hab ich natürlich einige Probepremungen gemacht und alles war in Ordnung. Dann bin ich an einem Donnerstag (19. Juni) von Frankfurt aus nach Kiel gestartet. Es war eine vollkommen ruhige Fahrt. Mein SM hat hervorragend funktioniert. Ach ja, weil der Monteur sonst nur eher einfache deutsche Autos betreut, ist er mit Meinem SM mit Choke gefahren. Dadurch lief er etwas ruppig, aber nach ein paar Kilometern habe ich es gemerkt und den Choke wieder zurück geschoben. Seitdem ist Ruhe.

In Kiel hab ich Meinen SM dann auf den Tiefgaragenplatz meiner Tochter gestellt (sie studiert in Kiel) und mich von ihr zum Bahnhof bringen lassen. Dann ging es mit der DB nach Hamburg, wo ich mit Micha (Jakob) verabredet war. Wir wollten am Freitagmorgen mit der „Cap San Diego“ von Hamburg nach Cuxhaven fahren und am Samstag von Cuxhaven durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel (jetzt macht es plötzlich wieder Sinn, Meinen SM nach Kiel zu bringen, oder!?). So ist es auch passiert. Allerdings kamen wir mit vier Stunden Verspätung in Kiel an. Bis dann alle von Bord waren und ich ein Taxi gefunden habe, war es bereits Sonntag 2:15 Uhr. Na ja, gegen 3:15 Uhr war ich dann in Niebüll in der Ferienwohnung. Der Schlüssel lag zwar nicht unter der Fußmatte - wie verabredet - sondern steckte im Türschloss. Das ist ja eigentlich auch einfacher im Dunkeln.

Nach einer viel zu kurzen Nacht hab ich erstmal das Auto leergeräumt, mich bei den Vermietern angemeldet und bin einkaufen gefahren (dort haben einige Ge-

schäfte in der Saison auch sonntags auf). Die Urlaubstage verliefen vollkommen ruhig und ereignislos. Allerdings hab ich erfahren, dass mir mein Projekt in Frankfurt gekündigt wurde. OK.

Trotzdem, irgendwas mache ich im Urlaub immer mit Meinem SM. Dieses Jahr hab ich die Bremsen entlüftet und die Tankklappe abgedichtet, weil dadurch Regenwasser und beim Tanken überschwappendes Benzin in den Kofferraum gelaufen sind. Das wurde aber nicht wirklich besser. Auch habe ich festgestellt, dass ich doch nicht so gut bin, wie erwartet. Vor vielen Jahren hat Jörg einmal zu mir gesagt: „Fahr einfach, Helge und kontrollier' gelegentlich die Flüssigkeitsstände.“ Ja, und genau das hatte ich nicht getan: Beim Entlüften der Bremsen viel mir auf, das zu wenig LHM im Behälter ist (in Höchststellung gerade „Minimum“. Nun gibt es in Niebüll zum Glück einen Autozubehör-Händler, der LHM+ von Castrol hatte. Das hab ich schnell nachgefüllt und es war wieder gut. Dabei hab ich auch das Öl aufgefüllt und das Kühlwasser. Am nächsten Tag fehlte wieder Kühlwasser und am nächsten wieder! Da habe ich aber Panik geschoben. Wenigstens war nach vier Tagen Schluss. Seitdem ist genug Flüssigkeit im System und es bleibt auch. D. h., es ist dicht. Ich Depp bin also mehr als 1.000 Kilometer mit zu wenig Hydrauliköl, zu wenig Motoröl und zu wenig Wasser gefahren! Verstehen Sie jetzt, warum ich „Mein SM“ schreibe? - Er nimmt es mir nicht übel, sondern fährt mich ohne Zwischenfälle, wohin ich will!

Zwischendurch bin ich natürlich immer herumgefahren. Mal weiter, mal näher. Der Vermieter hat mich eines Tages darauf hingewiesen, dass mein Rücklicht ab und zu angeht und dann wieder aus. Ja, das ist mein Bremslicht. Das ist nicht schlimm, da fällt das Pedal bei nachlassendem Hydraulikdruck auf den Bremslichtschalter. Da passiert nichts (was für ein Trugschluss! Aber davon später).

Nach den viel zu kurzen drei Wochen Strandkorb auf der Terrasse bin ich dann nach Hamburg zurück, um meinen Vater zu besuchen und mit Freunden auf ein kleines Konzert in den Stadtpark.

Danach ging es dann mit Zwischenhalt in Göttingen wieder zurück nach Frankfurt. In Göttingen hatten wir ein kleines spontanes Treffen vereinbart. Es waren sechs SM-Fahrer mit unterschiedlichen Autos da (drei SM, ein Chrysler, ein XM und einer mit der Bahn). Dazu kam noch ein Gast aus unserem Internet Forum mit seinem Tatra 613. Der Wagen war in einem absolut neuwertigen Zustand. Ein Traum! Wir haben dann abwechselnd ein paar Runden mit SM und Tatra gedreht. Es ist ein Erlebnis, wie dieser V8 im Heck das Auto nach vorn schiebt! Das war

ein würdiger Abschluss meines Urlaubs. Anschließend hab ich mich dann in den Stau nach Frankfurt gestellt (es war die erste Rückreisewelle in Hessen).

### Nachsaison

In Frankfurt angekommen hab ich mit Meinem SM erstmal eine Parkplatzsperre zerstört und dabei die Frontschürze Meines SM verbeult und eingerissen! Sch...!

Na ja, zurück zu Hause hab ich ihn in der Tiefgarage abgestellt und einen Tag Pause gemacht. Dann bin ich mit dem XM wieder nach Frankfurt, um dort meine Wohnung zu räumen (keine Möbel, nur Wäsche, den Rechner usw.). Das geht mit dem XM bequemer, weil er den größeren Innenraum hat. Den XM habe ich mir übrigens in Frankfurt am Gartentor der Vermieter verdellt (hintere linke Tür). Manchmal sollte ich besser nicht Auto fahren. Aber das weiß ich ja nicht vorher!

Nun, wieder zurück in Dorfen gab es andere Dinge zu tun. Eine Nachbarin hat mich auch darauf hingewiesen, dass das Rücklicht an Meinem SM brennt und wieder ausgeht. „Ja, ich weiß, das ist nicht schlimm. Das ist das Bremslicht. Das hab ich sehr empfindlich einstellen lassen, damit es nicht erst bei einer Vollbremsung angeht. Aber vielen Dank für den Hinweis.“ So verging eine Woche, bis ich wieder mit Meinem SM fahren wollte.

Es war schon merkwürdig, dass die Innenbeleuchtung nicht anging, als ich die Fahrertür aufmachte... Die Kontrollleuchten brannten auch nicht, geschweige denn, dass der Anlasser drehte. Na toll. Das Bremslicht. Macht ja nichts. Schließlich habe ich einen Zweitwagen und 5 Meter lange Überbrückungskabel mit fingerdicker Kupferseele. Gedacht, getan. Den XM in den Keller gefahren, angeschlossen und gestartet. Triumph!! Natürlich sprang Mein SM sofort an. Und ist wieder ausgegangen, als ich alle Kabel wieder im XM verstaut hatte... Das hat er fünf Mal gemacht. Zwischendurch hab ich den XM auf den Platz des SM gestellt und diesen quer vor den XM geschoben. Ohne Motor. Hat schon mal jemand versucht, einen SM ohne Motor mit eingeschlagener Lenkung zu schieben? Das ist richtiges Krafttraining. Aber lieber sitz ich auf meiner Rudermaschine! Jedenfalls ist Mein SM nach dem 6. Versuch angeblieben und ich konnte die Batterie aufladen fahren. Und nein, ich kann kein Ladegerät an die Batterie anschließen, weil es in der Tiefgarage keine Steckdose gibt.

Ja, so war das bisher mit Meinem SM. Jetzt versuchen unsere Berliner Mitglieder mich mit Meinem SM nach Berlin zu locken, wo ich demnächst anfangen zu arbeiten.

Bis zum nächsten Mal

# Aktionstag „Flagge zeigen- Oldtimer erleben“ ...

von Mario De Rosa

### ... im Rahmen des „Tages des offenen Denkmals“

Das historische Fahrzeug immer wieder neu als Kulturgut zu thematisieren hat sich die Initiative Kulturgut Mobilität e.V. zur Aufgabe gemacht. Ziel soll es sein, die in Deutschland von vielen Liebhabern gepflegten und restaurierten zwei- und vierrädrigen Oldtimer als Kulturgut zu schützen. Langfristig sollen daher die Belange dieser Interessengruppe mehr und mehr von den Kulturverantwortlichen in Bund und Ländern wahrgenommen werden, um so einen rechtlichen Bestandsschutz für diese Fahrzeuge zu erreichen.

Klein war aus diesem Grund der Schritt zu einer Interessengruppe, die sich seit vielen Jahren ebenfalls für die Erhaltung von historischen Gütern einsetzt. Die Deutsche Fachwerkstraße, eine der bedeutendsten Kulturstraßen des Landes, tritt seit vielen Jahren für die Förderung des Tourismus in ihren 99 Mitgliedsstädten und somit auch für die Erhaltung historischer Fachwerk-Stadtbilder ein. Oldtimer und Fachwerkstraße: eine fast zwingende Allianz aus statischer und mobiler Historie. Verkehrswege waren immer einer der Hauptgründe für die Entstehung menschlicher Ansiedlungen, aber auch gerade die Motorisierung hat das Bild unserer Städte und Gemeinden nachhaltig verändert. Die Entstehung von Stadtrandsiedlungen, der Supermarkt auf der grünen Wiese, die Trennung von Leben und Arbeit waren die Ergebnisse einer immer mobileren Bevölkerung. Umso wichtiger ist der Erhalt von noch intakten Fachwerk-Stadtkernen. Eine Aufgabe, der die Deutsche Fachwerkstraße mittels eines nachhaltigen Tourismuskonzepts und in Zusammenarbeit mit vielen engagierten Eigentümern solcher Gebäude sowie dem mindest ebenso großen Engagement vieler Verantwortlicher in den Gemeinden und Ländern verpflichtet ist.

So, wie es diese statischen Kulturdenkmäler gibt, gibt es auch mobile Kulturgüter. Der Interessierte möchte mobiles Kulturgut – also Oldtimer – weniger als statische Aufreihung historischer Fahrzeuge in Museen erleben, sondern als das mehrdimensionale Gut, für das es gebaut wurde. Fahrzeuge wollen in Bewegung erlebt werden. Mobiles Kulturgut kann man hören, riechen und erfahren.

So sollte es auch am 14. September 2008, dem „Tag des offenen Denkmals“, geschehen. An diesem Tag wurde

die fertiggestellte überörtliche Beschilderung der Regionalstrecke „Vom Neckar zum Schwarzwald und Bodensee“ von Mosbach über Bad Urach nach Haslach im Kinzigtal und Meersburg gefeiert. Die beteiligten Städte und Gemeinden lockten mit einem besonderen Programm zahlreiche zwei- und vierrädrige Oldtimer auf dieses bezaubernde Teilstück der Deutschen Fachwerkstraße. So wurden in jeder der 24 Mitgliedsstädte kostenlose Fachwerkführungen angeboten. In Bietigheim-Bissingen fand eine zentrale Veranstaltung mit einem großen Oldtimertreffen statt.

Besonders willkommen waren die vielen Oldtimerclubs und -stammtische, die unorganisiert die Teilstrecke der Deutschen Fachwerkstraße befuhren. Ziel dieses Tages, der in die bundesweite Aktion der FIVA (Fédération Internationale Vehicules Anciens) mit Namen „Flagge zeigen/Oldtimer erleben“ eingebunden war, sollte ein Aktions- vielleicht auch Protesttag sein, der Oldtimer als lebendiges Kulturgut zeigt und der Politik verdeutlicht, dass mobiles Kulturgut auch mobil erhalten bleiben muss.

Am 27.08.08 gab der örtliche hannoversche Radiosender „Hit-Radio Antenne“ in den 9-Uhr-Nachrichten die Unwirksamkeit der hiesigen Umweltzone bekannt. Demnach hatte eine von der Gewerbeaufsicht in Auftrag gegebene Untersuchung festgestellt, dass die Umweltzone in Hannover lediglich eine Verbesserung der Feinstaubwerte unter 1 % bewirkt haben, dabei aber zu massiven Mobilitätseinschränkungen in der Stadt führten. Selbst der Umweltminister nannte laut Radiomeldung die Umweltzone „blinden Aktionismus“.

Wir können mit Fug und Recht behaupten, dass bei den riesigen natürlichen Schwankungsbreiten der Feinstaubwerte von mehreren zig Prozent eine Verbesserung von unter 1 % allerhöchstens als Pyrrhussieg für die Politik gewertet werden kann. Wenn man denn in diesem Zusammenhang überhaupt von einem „Sieg“ sprechen kann. Den Schaden tragen diejenigen davon, die entweder ausgesperrt, zum Kauf eines Neufahrzeugs genötigt oder mit einer gelben oder roten Plakette versehen wurden. Wie man die Entscheidungsträger in der Politik kennt, wird diese Erkenntnis, die sich mit Sicherheit durch alle Umweltzonen ziehen wird, nicht dazu genutzt werden, den ausgesperrten Menschen ihre Mobilität wieder zurückzugeben und dort anzusetzen, wo man wirkungs-

voll Veränderungen herbeiführen kann (z. B. durch die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge und die Installation optimaler Verkehrsführungen), sondern im Gegenteil, vermutlich wird der Kreis der Betroffenen weiter ausgebaut werden. So haben Berlin, Frankfurt und Köln bereits angekündigt, sollten die Feinstaubwerte bis 2010 nicht sinken, auch Fahrzeuge mit roter Plakette auszusperrten. Hannover möchte gar ab 2009 „die Roten“ nicht mehr in die Stadt lassen und die Schraube ab 2010 für die mit gelber Plakette versehenen Fahrzeuge weiter anziehen. Dies bedeutet die Aussperrung von 20000 Fahrzeugen in 2009 und weiteren 57000 ab 2010!

Die IKM hat schon immer die Wirkungslosigkeit der Umweltzonen prophezeit und stattdessen auf sinnvollere Alternativen hingewiesen. Intelligenter Verkehrskonzepte, die konsequente Förderung der Schadstoff reduzierenden Nachrüstung von Alltagsautos sowie die Einbeziehung anderer großer, viel-

fach im Vergleich zum PKW-Verkehr größerer Feinstaub-Emittenten (z. B. Hochbau, Eisenbahn und Binnenschifffahrt) in die Konzepte, wären erheblich wirksamer als die heutigen Umweltzonen. Einzig von Brandenburg ist bislang der absolute Verzicht auf Umweltzonen bekannt. Brandenburg hingegen setzt auf intelligente Verkehrskonzepte, wie sie auch die IKM favorisiert.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die Richtlinien der EU wirksame Maßnahmen im Kampf gegen den Feinstaub fordern. Welche Nachweise müssen noch erbracht werden, damit die Politik endlich einsehen, dass die Maßnahme „Umweltzone“ dieses Kriterium nicht erfüllt und stattdessen durch eigentlich überflüssigen Umgehungsverkehr im Ganzen nur das Gegenteil bewirkt? Dies steht im eindeutigen Widerspruch zur EU-Richtlinie und im Widerspruch zum deutschen Verkehrsrecht, das Absperrungen ohne einen vernünftigen Grund verbietet!

## Ausfahrt ins Teufelsmoor

von Gerold Röben

Am 26.10.08 soll eine Ausfahrt im Norden im Raum Bremen stattfinden. Geplant ist eine kleine Tages-tour vom Autohof Oyten an der A1 nach Worpswede. Worpswede ist ein sehenswertes Künstlerdorf mit mehreren Museen und Galerien.

Mittags geht es dann weiter ins Teufelsmoor. Nach einem gemeinsamen Essen fahren wir dann am Nachmittag weiter nach Ganderkesee zum dortigen Flugplatz, um den Tag bei einem gemeinsamen Kaffeetrinken ausklingen zu lassen.



*Das Teufelsmoor bei Osterholz-Scharmbeck*

*Nähere Infos und Anmeldung bei  
Dr. Rüdiger Frank Tel.: 04402/2764  
Gerold Röben Tel.: 05195/5223*

*Fotograf: © Fritz Dressler  
Quelle: [www.worpswede-touristik.de](http://www.worpswede-touristik.de)*



## André Citroën

### Eine Sonderausstellung im Aktiven Museum Südwestfalen Siegen 31.08. – 26.10.2008

Das Aktive Museum Südwestfalen (AMS) besteht seit 1996 und zeigt als Dauerausstellung „Jüdisches Leben im Kreis Siegen-Wittgenstein“ unter besonderer Berücksichtigung der Zeit der Verfolgung unter dem Nationalsozialismus. Deshalb war und ist noch immer die Verwunderung groß, worin der Bezug zur Sonderausstellung „André Citroën“ am Dokumentations- und Lernort für regionale Zeitgeschichte am Platz der Synagoge Siegen besteht?

Die Ausstellung ist eine Leihgabe des Jüdischen Museums Rendsburg. Sie wurde von der ehemaligen Leiterin dieses Museums – Dr. Frauke Dettmer – 2007 entwickelt und dort erstmals mit großem Erfolg präsentiert. Frau Dettmer war von der Unternehmerpersönlichkeit Citroëns so fasziniert, dass sie dessen Leben und Wirken in einer umfangreichen Ausstellung dokumentierte.

#### Herkunft und Familie

André Citroën (1878 bis 1935) stammte aus einer niederländischen Familie. Sein Vater war ein erfolgreicher Diamantenhändler. Dessen Vorfahren waren im Handel mit Limonen tätig gewesen. Als die jüdische Bevölkerungsminderheit vom Gesetzgeber angewiesen wurde, sich Nachnamen zu geben, nahmen sie den Nachnamen Limoeman an, der später in „Citroën“ – noch ohne Trema – (niederländisch: Zitrone) abgeändert wurde. Damit ist dann auch das kleine „Geheimnis“ gelüftet, warum die Ausstellung im AMS zu sehen ist.

Die Citroëns waren eine säkularisierte jüdische Familie. Andrés Mutter, Masza Kleinman, war Polin, sie sprach mehrere Sprachen und war eine begeisterte Klavierspielerin.

André Citroën folgte nicht der Familientradition, er wählte nicht den Beruf eines Händlers oder Kaufmanns. Er besuchte die Ecole Polytechnique, die technische Hochschule der französischen Armee, wo er erstmals auf seinen späteren Konkurrenten Louis Renault traf. So wurde er Ingenieur und besaß mit 24 Jahren eine eigene Firma, die Winkelzahnäder herstellte. Während des Ersten Weltkriegs wurden in seinem Rüstungsbetrieb rund 23 Millionen Granaten her-

gestellt. Mehr als 11.000 Arbeiterinnen und Arbeiter beschäftigte das Unternehmen André Citroën. Nach Kriegsende erhielt André Citroën den Ehrentitel „Ritter der Ehrenlegion“ sowie die Ernennung zum „Großoffizier“.

1914 heiratete André Citroën die italienische Bankierstochter Giorgina Bingen. Sie entstammte einer reichen Genueser Familie, deren Vorfahren bis zum bekannten Prager Rabbi Löw zurückgeführt werden können. Dem Ehepaar wurden vier Kinder geboren, wobei eine Tochter bald starb.

#### Automobilbau

Nach dem Ersten Weltkrieg kaufte André Citroën die Autofirma Mors auf. Er realisierte seine Idee, preiswerte Automobile für eine breite Käuferschicht zu produzieren. Sein erstes Fahrzeug trug den Namen 10 HP Type A. In den USA bei Henry Ford lernte er die Massenproduktion am Fließband kennen, die er wenige Jahre später in Frankreich einführte. So folgte bald zum ersten Modell der Type B, der sich durch einen stärkeren Motor und größeren Hubraum auszeichnete. 1922 wurde der neue 5CV gebaut, der innerhalb von vier Jahren in mehr als 80 000 Exemplaren verkauft wurde.

1925 kam ein Auto auf den Markt, das vollkommen aus Stahl gefertigt war. Mit dem Verzicht auf Holz als Baumaterial wurden die Fahrzeuge schwerer, aber auch sicherer. Dieser B10 war Prototyp einer neuen Baureihe. Der Typ B14 erhielt dann alsbald Servobremsen. Drei Jahre später wurde die C-Reihe präsentiert. Der neue C4 vermochte gar 90 km/h erreichen. Ihm folgte alsbald der C6, ein Sechszylinder! 1933 hatte ein C8 Premiere, der nach einem Schlager des Jahres den Namen „Rosalie“ erhielt. Als nächste Innovation nahm sich André Citroën des neuen Dieselmotors an, der 1935 als 10 CV auf den Markt kam, ein halbes Jahr, bevor Mercedes den Dieselmotor in seine Fahrzeuge einbaute - und was noch wichtiger war, André Citroën hatte erkannt: „Ein Pferd schiebt ja keinen Wagen sondern zieht ihn!“

Der Traction Avant (Vorderradantrieb) war erfunden. Einer der größten Erfolge aus dem Haus Citroën! Der Konstrukteur André Lefebvre und der geniale Zeichner Flaminio Bertoni konstruierten einen Wagen, der aus einer selbsttragenden Ganzstahlkarosserie mit Einzelradaufhängung und hydraulischer Bremsanlage

## Magazin

---

ge bestand. Hinzu kamen Sicherheitslenkung und Reihenvierzylinder. Damit war das Unternehmen für die Zukunft konkurrenzlos aufgestellt. Auf diesen Triumph folgte auch die Niederlage: 1933 geriet Citroën in die roten Zahlen. Das Unternehmen musste infolge der Weltwirtschaftskrise an den Hauptaktionär und Reifenhersteller Michelin verkauft werden.

Neben Personenwagen hatte André Citroën seit 1922 Nutzfahrzeuge wie Taxis, Lastwagen, Omnibusse und Spezialfahrzeuge wie Löschfahrzeuge, Krankenwagen, Geländewagen und Halbkettenfahrzeuge für die Durchquerung von Wüsten produzieren lassen.

### Der soziale Unternehmer

André Citroën erwies sich bereits vor fast einem Jahrhundert als fairer und sozialer Unternehmer, wie er auch heute noch beispielhaft wirken könnte.

Er schuf in seinen Fabriken Kantinen, in denen kostenlose Mittagessen eingenommen werden konnten. Es gab Kinderbetreuung und kostenlose Zahnbehandlungen für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Schwangere erhielten finanzielle Vergünstigungen, 1927 führte er ein 13. Monatsgehalt ein. Unter seinen Leuten schaffte er es, ein Identifikationsgefühl mit der Firma, ein „Wir-Gefühl“, herzustellen. Um diese „Corporate Identity“ bemühen sich heute noch viele Firmen. Er stellte behinderte Arbeitskräfte ein und unterstützte großzügig Sportvereine, Campingplätze und Ferienkolonien. Er führte eine Krankenversicherung in seinen Betrieben ein und beschäftigte Sozialarbeiterinnen in den Fabriken. Einrichtungen und Vergünstigungen, für die noch heute in Betrieben und Fabriken Gewerkschaften kämpfen müssen.

### Moderne Werbestrategien

Als Zehnjähriger erlebte der kleine André in Paris den Bau des Eiffelturms für die kommende Weltausstellung. Der von Technik begeisterte Junge verfolgte den Bau des Turms mit Interesse und Faszination. Welch ein Gefühl wird den erfolgreichen Unternehmer 1925 überkommen haben, als zu Werbezwecken erstmals der Namenszug Citroën am Eiffelturm über das nächtliche Paris leuchtete! Bereits drei Jahre zuvor hatten Flugzeuge zu Werbezwecken den Namenszug über der Metropole Paris in den Himmel geschrieben. Eine moderne Werbung, wie sie damals noch unüblich war.

Regelmäßig wurden in der französischen Presse ganze Anzeigenserien geschaltet. Filialen des erfolgreichen Autoproduzenten entstanden seit 1920 in Lateinamerika, Afrika und im Nahen und Mittleren Osten. Weitere Filialen gab es seit 1927 in Großbritan-

nien, Belgien, Dänemark, Italien, den Niederlanden, Schweiz, Spanien, Portugal und Deutschland. 1929 belief sich die Autoproduktion auf mehr als 100.000 Fahrzeuge. Dazu wurde ein breites Netz von Reparaturwerkstätten über ganz Europa errichtet. Das Winkelzahnrad, „Le double chevron“ wurde zum Symbol einer Automarke.

### Das Unternehmen nach André Citroën

Der weitsichtige Unternehmer und innovative Kopf André Citroën hatte die Folgen der Weltwirtschaftskrise auf Frankreich unterschätzt. Dies war die einzige Fehleinschätzung im Leben der französischen Unternehmerlegende, gleichzeitig aber auch die Folgenreichste. 1934 musste Citroën Konkurs anmelden. Der Hauptaktionär und Reifenhersteller Michelin übernahm die Firma und rettete so Tausende von Arbeitsplätzen. André Citroën erkrankte schwer und starb am 2. Juli 1935.

Die Präsentation des frontgetriebenen 11CV und gleichzeitig des 7A Traction Avant 1934 kamen zu spät, um die Firma Citroën zu retten. Der weitsichtige Konstrukteur André Lefebvre und der geniale Designer Flaminio Bertoni hatten gemeinsam an diesen Limousinen ihren Anteil am Erfolg. Sie wurden 1938 durch einen 15CV ergänzt und bis 1956/57 gebaut. Als so genannte „Gangsterlimousinen“ sind sie heute noch in alten französischen Filmen zu betrachten.

Auch die Gestapo im besetzten Paris nutzte die Fahrzeuge zu ihren Zwecken. Nach dem Krieg kam der französische Erfolgswagen oder „Volkswagen“, der bereits für 1939 geplant war, in Serie, der 2CV. Der Nachfolger der Traction Avant wurde dann 1955 auf dem Pariser Autosalon durch eine absolute Sensation vorgestellt: die „Göttin“ – La Déesse, die DS19.

Aerodynamisch einzigartig gestylt, in eine avantgardistische Form gegossen mit einer Hydropneumatik versehen, stellte dieser Wagen die Konkurrenz in den Schatten. Als weitere Neuerungen wurden die größere Spurbreite vorn, das Einspeichenlenkrad sowie der automatische Niveaueausgleich gefeiert. Noch heute, mehr als 50 Jahre später, lässt die Form dieses Kultautos die Herzen der Bewunderer höher schlagen. Wie seine Vorgängermodelle stammten die Entwürfe für die DS und die ID („Die DS der Armen“) aus der Feder des Chef-Designers Bertoni. Diese Studien und Entwürfe sind übrigens als „Zugabe“ zur Ausstellung „André Citroën“ in Siegen von Citroën Paris zugesagt worden! In den folgenden 20 Jahren wurde das Erfolgsmodell 1,4 Millionen Mal bebaut, bis es 1975 im CX einen Nachfolger fand.

### 60 Jahre Citroën 2CV – 1948 bis 2008

Die Legenden kennen verschiedene Arbeitsaufträge für den Konstrukteur: „Zwei Bauern sollten einen Sack Kartoffeln von 50 kg und ein Fass Wein über Feldwege unbeschadet zu einem Nachbarhof transportieren.“ Oder: „Zwei Bauern mit Hut sollten einen Korb Eier über ein frisch gepflügtes Feld transportieren, ohne dass dabei ein Ei Schaden nimmt.“

Fest steht jedenfalls, dass zu Beginn der 30er Jahre bereits Planungen angestellt worden waren, ein Fahrzeug zu konstruieren, das es französischen Bauern ermöglichen sollte, auf Pferd und Wagen zu verzichten, um bequem kleinere Lasten zu transportieren. Schon bald begannen die Arbeiten an einem kleinen, leichten und robusten Fahrzeug. Auf dem Pariser Autosalon sollte dieser Wagen seine Premiere erleben, der Kriegsbeginn verhinderte dies. 250 Prototypen gelangten auf die Halde.

Aufgeschoben bedeutete aber nicht aufgehoben. 1948 erblickte dann der 2CV das Licht der Welt. In der Nachkriegszeit, der Zeit des Mangels, hatte der kleine Wagen dann bis zu sechs Jahre Lieferzeit. Oftmals brauchte es gute Verbindungen, um das kleine Gefährt zu bekommen. In den 60er Jahren gelang dann der „Ente“, wie sie liebevoll in Deutschland genannt wurde, der Sprung über den Rhein. Er wurde „das“ Auto der Studentenbewegung, das Auto der Schüler in den 70er Jahren. Für rund 3 000 DM – einer großen Summe damals – war er neu zu haben.

Anfangs gab es nur wenige dieser „Deux Chevaux“ in der BRD. Fahrer und Fahrerinnen, die sich zum Zeichen der Verbundenheit bei Begegnungen freundlich grüßten, und wehe, wenn dies einer vergaß! Das Faltdach flog schon einmal auf, wenn man die 100 km/h überschritten und es nicht richtig verschlossen war. Ein Cabriofahrgefühl! Bei Schlaglöchern fiel dem Wagenlenker das hochgeklappte Seitenfenster gegen den Ellenbogen. Kleine Unannehmlichkeiten, die einen Citroënnisten nur noch härter machten.

Die Motorisierung mit 16 PS anfangs bei 431 ccm war äußerst bescheiden. Es wurde Schwung genommen, um den nächsten Berg zu überwinden. Mit den Jahren gab es mehr PS (bis zu 32), der Hubraum vergrößerte sich auf 597 ccm. Sondermodelle, wie eine „Allradente“, die „Kastenente“, „Charleston-Ente“ oder Weiterentwicklungen wie die Dyane oder Acadiane, trugen ebenfalls zur weiteren Verbreitung der französischen Art des Reisens bei. 2CV zu fahren, war ein Lebensgefühl, eine Philosophie. Raucher hatten auf der breiten Ablage diverse Packungen Gitanes oder Gauloises liegen, die das Fahrgefühl das „Savoir vivre“ noch steigerten. Fragen nach dem Aschenbecher im 2CV konterte der Citroën-Händler mit der Antwort: „Leute, die so ein Auto fahren, haben nicht noch das Geld für Zigaretten!“ Die Produktion des Autos ohne Aschenbecher wurde 1990 eingestellt, nachdem fast sieben Millionen des „watschelnden mobilen Federviehs“ das Licht der Welt erblickt hatten.

Neben der Dokumentation André Citroën werden neben dem Museum eine Reihe der neusten Limousinen aus dem Hause Citroën zu sehen sein. Für Schulklassen (Primarstufe und Sekundarstufe I) liegen „Laufzettel“ mit Arbeitsaufträgen bereit, um die Ausstellung auf eigene Faust zu erkunden.

### Die Ausstellung „André Citroën“ im Aktiven Museum Südwestfalen in Siegen

31. August – 26. Oktober 2008

Öffnungszeiten: Do – So von 15 – 18 Uhr

Eintritt frei

Führungen nach Vereinbarung unter:

Tel: 0271/20100

Ausstellungskatalog: 14,80 €

## Verkaufs-Angebot 2

SM, Baujahr 72 injection electronic,  
VB unter 10.000 €,  
braucht neuen Lack, grün getönte Scheiben,  
sehr wenig Rost, Leder.

Nur per e-mail: calagane11@hotmail.fr  
Rene Saleh



# Bleibt der SM?

von Piet Buijsman, übersetzt von Gerold Röben

Dies war die Frage, die ich mir vor Kurzem gestellt habe.

Das war, nachdem ich mir einfach aus einer Laune heraus – Sie kennen das bestimmt – doch einen SM angeschafft hatte. Als eingefleischter CX-Fahrer habe ich mir gedacht, das kann ich schon machen, aber letztendlich war mir bewusst, dass ein französisches Auto viele Probleme machen kann.

Gut, mein Entschluss war gefasst, solch ein Auto zu kaufen. Los ging's, und es dauerte auch nicht lange und ich hatte ein passendes Fahrzeug gefunden – und das bei einem Clubmitglied; also dass, was einem jeder empfiehlt. Sie sehen, ich habe mich gut informiert. Es ist wohl nicht leicht, sich immer gut zu informieren, aber ich habe es geschafft. Es gibt zwar ein kleines Problem mit dem Ausrücklager, aber wie gesagt, als CX-Fahrer bekommt man davon keine schlaflosen Nächte.

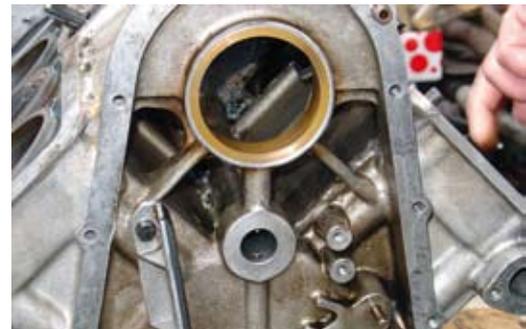
Aber dabei blieb es nicht, eins kam zum anderen. Inzwischen habe ich schon viele SM-Besitzer kennengelernt, die mich mitleidig anschauen, wenn ich denen meine Geschichte erzähle. „Tja, das ist ja dumm gelaufen“, „man soll niemals alleine kaufen“, „warum hörst Du nicht auf uns?“ In meinen Fall ist das einfach, weil ich der Glückspilz war, der auf ein Auto gestoßen ist, an dem es nichts zu bemängeln gab, abgesehen mal von dem kleinen Problem mit dem Ausrücklager.

Inzwischen kenne ich meinen technischen Berater (ich nenne ihn schon nicht mehr Mechaniker, aufgrund des Umfangs und der Tiefe seines Wissens) besser als meinen Zahnarzt, der schon seit 30 Jahren mit meinem halbjährlichen Besuch rechnet. Er ist schon gut, unser Cyril, denke ich, obwohl unser Auto bis jetzt noch keinen Meter gefahren ist. Wie gut er ist, wird sich im weiteren Verlauf der Geschichte noch zeigen.

Aber inzwischen ist schon das eine oder andere passiert. Nach dem Ausbau des Motors um die Kupplung zu reparieren, sagte unser Techniker (ich muss echt betonen, wie froh ich bin, dass wir ihn haben), dass es wohl noch ein anderes Problem gibt. Wie ist es zu erklären, dass da Bronzespäne rund um die Primärkette und Buchse zu finden waren? Da waren natürlich weitere Untersuchungen nötig. Bei meinem nächsten Besuch war dann schon der gesamte Motor ausein-

ander gebaut. Die Kupplung und das Ausrücklager waren das kleinste Problem. Die Bronzespäne kamen nämlich von der Bronzebuchse, in der die Zwischenwelle gelagert war. Diese Buchse ist nicht original, der Motor wurde hier modifiziert.

Die Buchse drehte mit, wodurch die Bohrung für das Öl nicht mehr mit dem Ölkanal verbunden war - Ihr versteht, was dadurch passiert war: Das Ganze war ziemlich am Kochen und Schleifen. Es wurde also eine neue Buchse eingebaut und zwar so, dass sie nicht mehr mitdrehen kann. Nun war es an der Zeit, den Motorblock mal richtig durchzusehen. Unser KFZ-Techniker meinte, jetzt wäre die Gelegenheit da, da der Motor zerlegt auf dem Tisch liegen würde. Inzwischen schon etwas skeptischer geworden, sagte ich vorsichtig, dass ich dies auch für eine gute Idee hielte (was soll man da auch anderes sagen), aber ich fuhr doch mit gemischten Gefühlen nach Hause. Was für ein unheimliches Gefühl, so ein Gefühl, als wenn



der Zahnarzt sagt, beim nächsten Termin müssen wir erst mal Aufnahmen machen – und das diese Woche und nicht später ...

Einige Wochen später: Selbstverständlich mussten die Auslassventile getauscht werden; wir wollen nicht die Götter in Versuchung bringen, durch das Weiterfahren mit den originalen, hohlen Auslassventilen. Ich wusste nicht, dass diese noch vorhanden waren, mir war versichert worden, dass diese gegen neue Ventile aus Vollstahl ausgetauscht worden sind – und wenn man schon mal dabei ist, überprüft man natürlich auch gleich die Ventilfehrungen und -federn, logisch oder? Bei näherer Kontrolle stellten wir auch noch Verschleiß an der Kurbelwelle fest, wahrscheinlich durch die Bronzespäne verursacht. Zu guter Letzt war in einer Zylinderlaufbüchse noch eine große Riefe zu fühlen, die vermutlich durch die übermäßige Reibung entstanden ist. Es gab nur zwei Möglichkeiten, entweder die Kolben tauschen und die Büchsen aufbohren oder die Kolben lassen und neue Büchsen einbauen. Nun ja, in diesem Stadium wurde über neue Ketten, Kettenspanner und Kettenbegrenzer nicht mehr diskutiert.

Inzwischen ist mir deutlich geworden, dass ein SM einen außergewöhnlich großen Platz im Herzen eines SM-Besitzers einnehmen muss. Wie sonst ist die Hartnäckigkeit zu erklären, mit der Menschen versuchen, dieses fahrende Stück Technik in Gang zu halten? Ein Bekannter erzählte mir, dass er nach einer teilweisen Motorüberholung das erste Mal nach Hause fuhr und sein Automatikgetriebe den Geist aufgab. Erst ein dreiviertel Jahr später und um einige Tausend Euro ärmer fuhr er zum zweiten Mal in seinem SM los. Mein Techniker versuchte, mich zu beruhigen und sagte: „Wir sind auf dem richtigen Weg“ – und ich sollte mal in Ruhe den weiteren Verlauf den Handlungen auf der Werkbank entgegensehen. Sie verstehen, dass ich nach dem Betrachten dieses Chaos ganz beruhigt nach Hause fuhr. Außerdem beschloss ich, mein Urlaubsgeld dem SM-Budget hinzuzufügen.

Die Reparaturen würden wohl noch einige Zeit dauern, also beschloss ich, auch etwas selber zu machen. Für mich sah es gut aus, wenn ich schon mal einige Verschönerungsarbeiten machen würde. So fing ich mit dem Luftfiltergehäuse an. Ich hatte mich entschieden, die Teile mit Pulver zu beschichten und war mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Es ist nicht so einfach, die richtigen Farben zu wählen und wenn man sie gefunden hat, muss der Beschichtungsbetrieb diese auch auf Lager haben. Zu Glück bin ich kein Originalitäts-Fanatiker, für mich war es gut genug. Es kostete

mich einige Mühe, einen Betrieb zu finden, dem ich das dünne Material zum Strahlen anvertrauen konnte, aber es ist mir gelungen: in Haarlem.

Anschließend entschloss ich mich, den Kühler und den Anlasser zu überholen. Den Letzteren habe ich bei einer Zaaner Firma machen lassen. Für nur 70 Euro arbeitet er wieder die nächsten 20 Jahre, versicherte mir der sympathische Geschäftsinhaber. Beim Kühlaggregat lag die Sache etwas anders. Ich hatte schon öfters gehört, dass die Kühlung beim SM ein Problem sein könnte und das dieses durch ein neues, dreireihiges Kühlernetz behoben werden kann. Aber wie sollte ich das machen – und vor allem bei wem??? Nach längerer Suche fand ich eine Firma in Haarlem, die diese Arbeit in zwei Tagen löste. Es war eine witzige Firma, was ich euch an Hand von einigen Fotos zeigen kann! Auf dem Foto könnt ihr sehen, dass ich einen neuen Thermoschalter mit zwei Schaltkontakten eingeschraubt habe. Ich habe dabei den Schalter aus dem CX verwendet, der hat zwei Geschwindigkeiten für die Lüfter – und das wollte ich auch für meinen SM.

*Fortsetzung folgt.*



# Nicht vergessen

von Gerold Röben

In diesem Jahr haben wir mit dem OCC einen Rahmenvertrag über die KFZ-Versicherung unserer Fahrzeuge zu sehr günstigen Konditionen abgeschlossen. Viele bestehende Versicherungen sind zum Jahresende kündbar. Die Kündigungsfrist ist in der Regel ein Monat, d. h. die Kündigung muss bis spätestens Ende November beim Versicherer eingegangen sein.

Wir haben nochmal den Angebotsbogen abgedruckt, falls jemand noch ein individuelles Angebot möchte. Der Rahmenvertrag sieht keine Rückvergütungen für die Clubkasse oder andere Vergütungen vor sondern ist als Service für die Mitglieder gedacht. Näheres zu den Konditionen finden Sie in der Ausgabe 78 unserer Clubzeitung.



Röben Finance Service Gmbh  
Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen

**Gerold Röben**  
Versicherungsmakler  
Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen  
Tel.: 0 51 95/52 23  
Fax: 0 51 95/52 24  
mobil: 01 79/7 60 90 80  
e-mail: gerold@roeben-online.de

### Zulassungsart

- Saisonkennzeichen \_\_\_\_ / \_\_\_\_       H-Kennzeichen       Schwarzes Kennzeichen  
 Rotes Dauerkennzeichen       Sammlung (mind. 3 Fahrzeuge)

### Fahrzeugdaten

Hersteller: \_\_\_\_\_  
Typ: \_\_\_\_\_ Baujahr: \_\_\_\_\_ KW/PS: \_\_\_\_\_  
Voraussichtlicher Marktwert: \_\_\_\_\_ **EUR** (bitte immer angeben)

### Versicherungsart

- Haftpflichtversicherung**  
100 Mio. EUR Pauschalversicherungssumme, max. 8 Mio. EUR je geschädigte Person.
- Teilkaskoversicherung (TK)**  
mit EUR 150,- Selbstbeteiligung (SB).
- Vollkaskoversicherung**  
(inkl. TK mit SB) mit einer SB von EUR     150,-     300,-     500,-     1.000,-     2.500,-     5.000,-
- Alltags-Pkw vorhanden?  Ja    Hersteller: \_\_\_\_\_ Typ: \_\_\_\_\_     Nein
- Garage/Carport vorhanden?     Ja     Nein
- Sind alle Nutzer mind. 23 Jahre alt?     Ja     Nein      Jährliche Fahrleistung: ca. \_\_\_\_\_ km
- Wenn Sie Mitglied in einem Markenclub sind, in welchem? \_\_\_\_\_

### Name und Anschrift des VN

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Geburtsdatum: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

## Werkstätten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Wer liefert was?

### SM-Teile

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

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

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

### Innenausstattung

Sattlerei Axel Preis  
Heerdter Landstr. 245  
40549 Düsseldorf  
Fon: 0211/5047865  
Fax: 01 2120/242726  
mobil: 01 72/20151 12  
info@axel-preis.de  
www.axel-preis.de

### Korrosionsschutz

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

### Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

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

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

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

### Karlsruhe - monatlich

1. Mittwoch  
 Café Criticize  
 Liststr. 14

76185 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
<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

### Termine 2008

<b>Oktober</b>	<b>01.</b>	<b>Stammtisch Karlsruhe</b>
	<b>07.</b>	<b>Stammtisch Berlin</b>
	<b>16.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Main</b>
	<b>18.-19.</b>	<b>Ausfahrt im Saarland</b>
<b>November</b>	<b>26.</b>	<b>Ausfahrt ins Teufelsmoor</b>
	<b>04.</b>	<b>Stammtisch Berlin</b>
	<b>05.</b>	<b>Stammtisch Karlsruhe</b>
<b>Dezember</b>	<b>13.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Main</b>
	<b>28.-30.</b>	<b>Nikolaustreffen in Mechtersheim bei Speyer</b>
	<b>03.</b>	<b>Stammtisch Karlsruhe</b>
	<b>07.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr</b>
	<b>09.</b>	<b>Stammtisch Berlin</b>
	<b>11.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Main</b>

Die Termine sind im Kalender grün markiert

### Vorschau 2009

<b>Februar</b>	<b>06.-08.</b>	<b>BCM in Bremen</b>
	<b>06.-15.</b>	<b>Retromobile in Paris</b>
<b>April</b>	<b>01.-05.</b>	<b>Techno Classica in Essen</b>
	<b>25.</b>	<b>Mitgliederversammlung in Hofheim-Diedenbergen</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 54/6290973  
 Mail: smteilejuschkus@aol.com

### Technik

#### Volker Hammes

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

#### Dipl.-Ing. Andreas Heene

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

### Versicherungen

#### Röben Finance Service GmbH

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

### Redaktion Zeitung

#### RÖBEN PRINTMEDIEN

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