

93
III/2012

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

So langsam nähern wir uns wieder dem Jahresende und dem Abschied vom SM-Fahrvergnügen.

Egal, ob Winterruhe oder ein aufgetretener Servicestau abgearbeitet wird, es war ein schönes Jahr und das Oktobertreffen im Schwarzwald war ein schöner Abschluss. Nochmals vielen Dank an Charlotte Sombreffe und Heiko Eberle für die Organisation und das interessante Programm.

Barbara Eisvogel hatte zu einem Grillnachmittag eingeladen. Sehr gelungen und interessant war das neue Zuhause der Familie Eisvogel auf dem Reiterhof. Wir bekamen Einblick in Pferdehaltung und Pferdezucht. Überrascht waren wir von der erforderlichen Technik, mit der ein Reiterhof betrieben wird. Schade nur, dass so wenige Mitglieder angereist waren. Das Wetter hat wohl viele abgehalten.

Nun ist es an der Zeit, die Weichen für die Zukunft des Clubs neu zu stellen – und hier beweist sich, dass der Club gut funktioniert. Es hat sich bei mir bereits ein Mitglied gemeldet, die sich der Wahl zum 1. Vorsitzenden auf der nächsten Mitgliederversammlung am 27. April 2013 stellen will. Es ist Sonja Bachmeyer und wir danken ihr schon jetzt für ihre Bereitschaft, dieses Amt zu übernehmen. Sonja Bachmeyer stellt sich auf Seite 7 in dieser Ausgabe des Journals vor. Natürlich freuen wir uns, wenn sich weitere Kandidaten finden würden. Soweit erst einmal zum wesentlichen Ereignis des nächsten Jahres.

Das Thema Ersatzteilversorgung ist und bleibt ja unser Dauerbrenner. Neu sind jetzt Spurstangen von guter Qualität und günstigem Preis dazu gekommen. Es braucht also niemand mehr mit wackelnden Vorderrädern beim TÜV vorfahren. Übrigens, gibt es auch die Stoppgummis für die Tankklappe.

Zum Abschluss wünsche ich allen unseren Mitgliedern noch eine gute Zeit bis zum Jahresende, besinnliche Weihnachtstage und ein erfolgreiches Jahr 2013.

Euer
Jürgen Renner

Titelbild Zwei Schnelle Überflieger



Das Bild entstand anlässlich eines Treffens von Citroën Freunden in Lahr.

Die Super Constellation war die erfolgreichste Version einer Baureihe, die 1943 die Constellation, 1950 die Super Constellation 1, schließlich 1956 den Starliner hervorbrachte. Sie bildete zusammen mit den Konkurrenzmodellen Douglas DC-6 und Douglas DC-7 den technischen Höhepunkt der Langstreckenflugzeuge mit Kolbenmotorantrieb. Bei allen Versionen der Constellation-Baureihe bis hin zur Lockheed Starliner wurden Sternmotoren des Herstellers Curtiss-Wright in verschiedenen Ausführungen und Stärken verwendet

Die einzige in Europa noch aktive Super Constellation steht auf dem Black Forest Airport in Lahr. Im Mai 2007 wurde das Flugzeug ins Schweizer Luftfahrtregister eingetragen. Bei einer Inspektion im Dezember 2009 wurden ernsthafte Korrosionsschäden entdeckt, die zu derart umfangreichen Reparaturarbeiten führten, dass das Flugzeug erst am 10. April 2011 wieder starten konnte. Das Flugzeug wird von Enthusiasten, Freiwilligen und Profis instand gehalten und durch Mitgliederbeiträge, Sponsoren und Flugkostenbeiträge finanziert.

Kulturinitiative Mobilität

Wer am Steuer eines Oldtimer sitzt, fährt sehr vorausschauend und sicher. Hinzu kommt, dass diese Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind, in einem erstaunlich guten technischen Zustand sind. Das sind Ergebnisse einer neuen Studie der Verkehrsunfallforschung der Technischen Universität Dresden (VUF0), die im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) erstellt wurde.

Oldtimer sind in Deutschland nur sehr selten in Verkehrsunfälle mit Personenschaden verwickelt. Verglichen mit der Unfallhäufigkeit aller Pkw beträgt das Verhältnis eins zu neun. Auch als Unfallverursacher fallen Pkw, die älter als 30 Jahre alt sind, wesentlich seltener auf als andere Fahrzeuge.

Die Studie kommt darüber hinaus zu dem Ergebnis, dass technische Mängel bei historischen

Fahrzeugen noch weniger häufig als Unfallursache in Erscheinung treten als bei Neufahrzeugen.

Für die Studie wurden die Unfallstatistiken der Jahre 2010 und 2011 untersucht. Demnach machen Pkw, die älter als 30 Jahre sind, knapp 0,9 Prozent des gesamten Pkw-Bestandes aus. Oldtimer sind allerdings nur in etwa 0,1 Prozent aller Unfälle verwickelt. Zum Vergleich: Bis zu vier Jahre alte Autos stellen gut 36 Prozent des Bestands und sind in 31 Prozent aller Unfälle verwickelt. Überdurchschnittlich häufig sind Autos an Unfällen beteiligt, die bereits 10 bis 20 Jahre zugelassen sind. (ampnet/nic)

Editorial

Liebe Citroën -Journal-Leserinnen und Leser,

Nun neigt es sich dem Ende zu – unser Jubiläumsjahr 2012.

Viele schöne Veranstaltungen haben das Jahr begleitet. Angefangen auf der Techno-Classica im Frühjahr mit dem Besuch von Robert Opron am Clubstand über das fantastische Internationale Treffen in Köln bis zur wunderschönen Herbstausfahrt in Schramberg. Der Club lebt und so soll es auch bleiben.

Eine erste Kandidatin für die Nachfolge unseres Präsidenten hat sich gefunden. Sonja Bachmayer stellt sich auf Seite 7 in diesem Journal vor.

Die Classic-Data-Werte des SM wurden im Herbst deutlich erhöht, nicht zuletzt aufgrund des unermüdlichen Einsatzes unseres 2. Vorsitzenden Volker Hammes. Die neuen Werte finden Sie auf Seite 25.

Last but not least möchten wir auf das Internationale Treffen 2013 in Gloucester hinweisen. Bitte notiert euch/notieren Sie sich den Termin, es scheint eine lohnenswerte Veranstaltung zu werden. Das vorläufige Programm findet ihr/ finden Sie auf Seite 19.

Zum Schluss wünschen wir allen Mitgliedern und Freunden besinnliche Weihnachtstage und ein erfolgreiches Jahr 2013.

Ihre Redakteure
Astrid und Gerold Röben

Der Inhalt

Aktuelles

| | | |
|----------------------------------|-------|---|
| Grusswort des Präsidenten | Seite | 2 |
| Kulturinitiative Mobilität | Seite | 3 |
| Editorial | Seite | 3 |

Clubleben

| | | |
|--------------------------------------|-------|---|
| Hier ticken die Uhren richtig | Seite | 5 |
| Die Kandidatin stellt sich vor | Seite | 7 |

Veranstaltungshinweise

| | | |
|--|-------|----|
| Heiße Reifen, wilde Jahre | Seite | 10 |
| Alpenfahrt 2013 am Lago Maggiore | Seite | 16 |
| SeMantics International Citroën SM-Meeting | Seite | 19 |

Magazin

| | | |
|---|-------|----|
| Nordlichter bei der Hausmesse des Franzosen | Seite | 11 |
| Alpenfahrt 2012 im SM | Seite | 17 |
| Wertentwicklung beim Citroën SM..... | Seite | 25 |

Technik

| | | |
|--|-------|----|
| Die Restauration meines SM – Teil 2..... | Seite | 14 |
| Motormanagement: Nix für die Vergooserfraktion | Seite | 21 |

Service

| | | |
|--|-------|----|
| Bestellschein Ersatzteile | Seite | 8 |
| Tipp gegen Flecken vom Auspuff | Seite | 9 |
| SM-Kalender 2013 | Seite | 24 |
| Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile | Seite | 27 |
| Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine | Seite | 28 |

Redaktionsschluß für die 94. Ausgabe (I/2013): 31.01.2013

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
Gerold Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen
Fon: 0 51 95/52 23
Mobil: 01 79/7 60 90 80
e-mail: redaktion@citroensmclub.de

Produktion · Druck · Versand
RÖBEN PRINTMEDIEN
Kontakt: Astrid Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen
Fon: 0 51 95/98 34
e-mail: printmedien@roeben-online.de

Hier ticken die Uhren richtig

von Astrid Röben

Anfang Oktober war die letzte große Ausfahrt des Clubs für dieses Jahr angesetzt. Charlotte Sombreffe und Heiko Eberle hatten ein schönes Programm rund um die Uhrenstadt Schramberg im Schwarzwald geplant.

Der Weg dahin ist – insbesondere für uns Nordlichter – weit und für uns selbst wäre er beinahe schon in Würzburg zu Ende gewesen, wenn es nicht einen hilfsbereiten „Engel“ namens Klaus Schwaller geben würde. Ganz im Gegensatz zur der Citroën-Werkstatt Rütthlein – dort hatte man keine Lust, uns zu helfen: Es war ja Feierabend!

Der erste Schreck saß tief, nachdem wir eigentlich nur kurz Rast machen wollten: Eine Hydraulikleitung hinter der Rücksitzbank pumpte quasi das Hydrauliköl aus der Leitung. Eine vorsichtige Anfrage bei Klaus Schwaller führte uns dann nach Helmstadt bei Würzburg. Nach Ende seiner Sprechstunde haben die Beiden im Dunkeln – Seine Majestät auf zwei Böcken – „mal eben“ die defekte Hydraulikleitung komplett ausgetauscht. Klaus hatte – Gott sei Dank – sowohl Cuniferleitung als auch ein Bördelgerät in seinem Bestand. Vier Stunden und zwei leckere Cappuccino später waren wir wieder auf der Bahn – in der richtigen Richtung.



Samstag morgen hieß es „Sammeln, wir gehen ins Uhren- und Auto-Museum!“:

die Firmengeschichte der Uhrenfabrik Junghans berichtet, war sehr interessant. Zumal in den unteren Etagen mobile Zeitgeschichte ausgestellt wird. Eine Stadtführung mit einer Führerin, die mit Herzblut über ihre Stadt erzählte, rundete den Tag ab – und nach dem fantastischen Abendessen in der Villa Junghans klärte uns der Hotel-Chef auch noch auf, in welchen Zimmern wir nun unsere Nacht verbringen würden.

Am nächsten Tag ging es über Berge und Täler, durch schöne Landschaften nach Alpirsbach. Allerdings



Einfach waren die Reparaturbedingungen nicht!

So ging der erste gemeinsame Abend am Freitag leider an uns vorbei.

Aber wir wurden entschädigt: Die Führung durch das Uhren- und Automuseum in Schramberg, dass über



Diese Ente ist einzigartig - und hat schon viel erlebt!

Clubleben



Ausführliche Informationen über Schramberg im Allgemeinen und die Firma Junghans im Besonderen erhielten wir von unserer Führerin bei der Stadtführung

hatte Charlottes Sonnenbestellung nur für Samstag gereicht, denn am Sonntag war es leider am Nieseln. Aber da uns eine Führung im Kloster Alpirsbach erwartete, war das gar nicht so tragisch, denn unsere Autos können den Regen ab und wir waren ja im Trockenen.



Das Auto von Simone und Christian Fink zeigte uns drastisch auf, dass der Herbst da ist.

Highlight der Führung war das Orgelspiel auf einer Orgel, die - trotz ihres Gewichtes - von ihrem normalen Standort auf Luftpolstern in die Vierung (Anm. der Redaktion: Zusammentreffen von Haupt- und Querschiff in der Kirche) bewegt werden kann: Denn wir durften das Einspielen der Orgel vor einem Gottesdienst hören: Ein toller Klang – und man konnte den Organisten – wie sonst selten – bei der Arbeit zusehen.



Es waren doch noch eine Menge Clubmitglieder mit ihrem SM gekommen: Hier parken wir vor dem Kloster Alpirsbach

Nach einem tollen Essen im Restaurant „Zur Löwen-Post“ trennten sich für dieses Jahr die Wege.

Charlotte und Heiko noch einmal unseren herzlichen Dank – den wir – unseres Erachtens – im Namen aller Teilnehmer aussprechen dürfen. Ihr habt das toll geplant und es war ein wunderschönes Wochenende.



Auch die Geschichte des Klosters Alpirsbach zog uns in ihren Bann.

Unser letztes gemeinsames Essen.



Die Kandidatin stellt sich vor

Sonja Bachmayer



Liebe Mitglieder des Citroën SM Clubs!
Ich heiße Sonja Bachmayer und kandidiere für den Posten des 1. Vorsitzenden, da Jürgen Renner leider nicht mehr zur Wahl steht.

Zu Citroën kam ich familienbedingt schon als sehr junges Mädchen. Als Beifahrerin, logisch! Citroën wurden immer bevorzugt gefahren ...

Das erste Auto, in das ich stieg, nachdem ich meinen Führerschein hatte, war ein CX-Dreiachser. Von da an gab es kein Halten mehr. Ich bin wirklich – fast – alle Modelle gefahren, meistens Breaks, aber auch LNA oder Visa und Saxo. Schon sehr früh, mit 12 oder 13 Jahren, stand allerdings für mich fest, dass mein absolutes Traumauto ein Citroën SM ist – und dass mir so eine Diva ins Haus kommt! Es hat lange gedauert, aber ich habe es mir nie ausreden lassen. So bin ich seit einigen Jahren begeisterte SM-Pilotin. Übrigens bin ich jünger als meine Diva!

Ebenfalls seit einigen Jahren bin ich daher Mitglied im Club und das sehr gerne, so gerne, dass ich drei aufeinanderfolgende Techno-Classica-Clubstände mitgemacht habe, weil ich meine Begeisterung für dieses Juwel einfach unter die Menschen bringen muss. Dabei durfte ich nicht nur einige Mitglieder des deutschen Clubs persönlich kennenlernen, sondern auch schon sehr viele Menschen aus aller Welt, mit denen ich gerne über diese Passion spreche – egal, in welcher Sprache, ob Englisch, Französisch oder Spanisch, Italienisch klappt auch noch. Notfalls auch mit Hand und Fuß, ☺

Ich möchte gerne den Club so weiterführen, wie ich es in den letzten Jahren durch Jürgen Renner und das Vorstandsteam mitbekommen habe. Ruhig, zielgerichtet und im Sinne der Mitglieder. Die eingeschlagene Richtung der Reproduktion von Ersatzteilen, aber auch die Ausweitung der Kooperation mit unseren Freunden der europäischen SM-Clubs möchte ich gerne weiter verfolgen und vertiefen. Dazu kommen mir meine internationale berufliche Erfahrung sowie mein zeitweises Leben im Ausland bestimmt sehr zu Gute. Auf nationaler Ebene habe ich in den letzten Jahren durch mein persönliches Engagement viele Kontakte zu unseren Clubmitgliedern schließen können; international helfen mir meine Sprachkenntnisse, diese bereits bestehenden Brückenschläge zu vertiefen und auszubauen.

Ich bin Internationale Direktionsassistentin ABW, so steht es auf meinem Diplom, ich habe im Bereich Mergers & Acquisitions als Corporate Finance Assistant gearbeitet, bin Mutter von vier Kindern und für das nächste Jahr steht ein Umzug nach Baden-Württemberg an.

Über Unterstützung durch Sie alle bei der Bewältigung dieser Aufgaben freue ich mich und verbleibe mit den herzlichsten, doppelwinkligen Grüßen!

Sonja Bachmayer

Fußmatten für den SM

von Stephane Bonutto-Hollmann

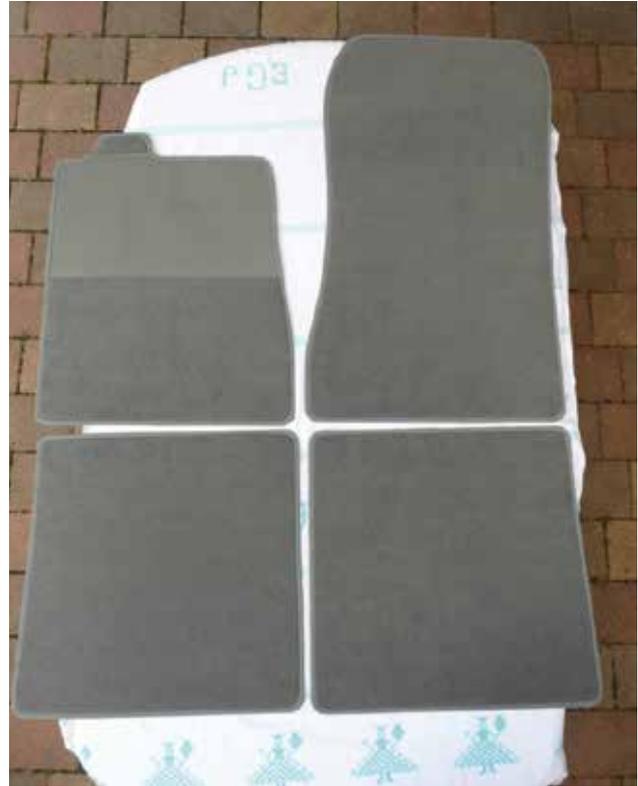
Diesen Sommer habe ich Fußmatten für meinen SM herstellen lassen. Damit habe ich die Firma Thomatex aus 86666 Burgheim (früher „Lengenfelder Autoteppiche“) beauftragt. Mit dem Ergebnis bin ich sehr zufrieden und kann diese Adresse nur weiterempfehlen.

Passend zum grauen Teppichboden meines SM habe ich für die Oberfläche ein hellgraues Tuftvelours (Qualitätsname: „Elegant“) mit Nubuk-Randeinfassung ausgewählt. Der Trittschutz wurde in hellgrauem Kunstleder angefertigt. Das Fasermaterial ist Polyamid, die untere Seite besteht aus einem rutschfesten PU-Schaum. Daher bedarf es keine Knöpfe oder sonstige Klammer, da auch der SM-Boden muldenförmig konstruiert wird.

Die Schablonen wurden bei Thomatex gespeichert, somit können auch andere SM-Besitzer direkt dort bestellen und sich auf meinen Auftrag beziehen.

Heidi Weller ist dort kompetente und freundliche Ansprechpartnerin. Der Preis für vier Matten beträgt ca. 77 €.

info@thomatex.de . Tel.: 08432/9406-0



Die Fußmatten

Tipp gegen Flecken vom Auspuff

von Astrid Röben

Eigentlich passt man als erfahrene SM-Mitfahrerin ja auf, dass man nicht hinter dem Auspuff des Autos steht: Die Flecken, die dann auf Rock und Hose entstehen, sind eigentlich „unkaputtbar“ – das Kleidungsstück kann man meistens wegwerfen.

Bei unserer Fahrt zur Herbstausfahrt in Schramberg mussten wir unerwartet einen längeren Stopp einlegen, um eine Hydraulikleitung zu wechseln (siehe Seite 5). Während der Reparaturarbeiten ergab es sich, dass ich hinter dem Auto stand und mein Mann unerwarteterweise den Motor anschmiss. Schwupps, hatte es mich erwischt.

Kurze Zeit später bekam ich den Tipp, Ölflecken mit Butter einzureiben und ab in die Waschmaschine. Da dachte ich mir, „mehr, als das es nicht funktioniert, kann ja nicht passieren“ und testete es bei den

Auspuff-Flecken auf meiner Hose. Und, was soll ich sagen: Es hat geklappt! Nicht nur die Flecken vom Hydrauliköl an meinem Schal, sondern auch die Russflecken auf meiner Hose sind dank der Butter weg!

Also, einfach mal ausprobieren. Wie gesagt, wenn solche Flecken in Kleidungsstücken sind, hat man sich bisher immer davon verabschieden müssen – schlimmer kann es also nicht kommen.

Viel Erfolg!

Heiße Reifen, wilde Jahre

BCM vom 01. – 03. Februar 2013

Bremen Classic Motorshow widmet sich dem Motorsport der 70er- und 80er-Jahre



In einem Opel Ascona 400 wurde 1982 Walter Röhrl Weltmeister. Foto: Reinhard Klein

Plateausohlen, Minirock und Schlaghosen, Abba, Punk und Neue Deutsche Welle – solche Stichworte erinnern mittlere Semester an ihre Jugend in den 70er- und 80er-Jahren. Die Autofans unter ihnen erwartet nun Nostalgie der stark motorisierten Art: Bei der Bremen Classic Motorshow 2013 erleben Gefährte ihr Comeback, die in dieser Zeit die Menschen entlang der Wettfahrtstrecken in Deutschland und aller Welt begeisterten.

„Rennen und Rallyes – die wilden Jahre“ hat Projektleiter Frank Ruge die Auto-Sonderschau auf der bereits elften Veranstaltung vom Freitag bis Sonntag, 1. bis 3. Februar, in der Messe Bremen getauft, eine zweite Sonderschau stellt historische Rennmotoräder vor. Bei den Autos stehen damit Fahrzeuge der beiden großen Richtungen im Autorennzirkus nebeneinander in der Halle. „Bei allem sportlichen Respekt für die Leistungen der jeweils anderen wusste man auch zu scherzen“, berichtet Ruge. „Ihr fahrt nur im Kreis‘ sagten die einen augenzwinkernd und die anderen: ‚Ihr fahrt nur im Dreck‘. Wir bringen sie hier zusammen, denn uns geht es um die Zeit, die sie verbindet. Die war nämlich eine ganz besondere im Rennsport.“ Hintergrund: 1972 wurde die Deutsche Rennsport-Meisterschaft aus der Taufe gehoben, 1973 erlebten die Rallyeweltmeisterschaften ihre Premiere. Zirpende Turbos, meterhoch spritzende Pfützen, die Kotflügel von Schlamm bedeckt: Die Fahrer

jagten damals oft fast im Zentimeterabstand an den Zuschauern vorbei, weil die Organisatoren größere Absperrungen nicht nötig fanden. Bei den Boxenstops konnten Interessierte noch quasi mit den Tuningteams unter die Motorhauben schauen, denn die Wartungsareale waren recht problemlos zugänglich. „Anders als heute kam der Sport buchstäblich zu den Menschen, man war ganz dicht dran“, sagt Frank Ruge. „Dieses Gefühl wollen wir in die Messehallen holen.“

Klar ist schon, dass ein Opel Ascona 400 wie derjenige gezeigt wird, mit dem Walter Röhrl 1982 Rallye-Weltmeister wurde – vielleicht gar das Original. Auch ein Geschoss wie der Lancia Stratos soll Fans strahlen lassen: das erste Auto, das gezielt für Rallyes entwickelt wurde und gleich dreimal von 1974 bis 1976 die Weltmeisterschaft gewann. „Natürlich ist auch ein Audi Quattro S1 zu sehen“, sagt Frank Ruge. Mit diesem Rallyewagen war Audi Anfang der 80er-Jahre Pionier des Allradantriebs in Straßenfahrzeugen – im Gelände wurde er bald praktisch Pflicht.

Auf den Rennstrecken von Diepholz bis Nürburgring drehten derweil bei der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) BMWs, Porsches oder Fords, gelegentlich auch Fiats immer schnellere Runden. Bei der Sonderschau ist auch ein echter Exot in dieser Riege zu sehen: der originale Lancia Beta Montecarlo Turbo, mit dem Hans Heyer 1980 die DRM gewann. Zu den regelmäßigen Siegern gehörten hingegen die Ford Capris. In dem in Bremen gezeigten RS mit 450 PS traten Größen wie Jochen Mass, Jackie Stewart oder Niki Lauda aufs Gaspedal. Ein legendäres Auto und ein würdiges Motiv für das Messe-Plakat.

In solch einem Capri holte der damals langhaarige Hans-Joachim Stuck 1972 auch den Meistertitel bei der ersten DRM überhaupt. „Wir sind stolz, diesen Star der Szene für die Eröffnung der Messe gewonnen zu haben“, freut sich Ruge. Am Bühnenprogramm beteiligt sich an einem Veranstaltungstag zudem der bedeutende Rennwagen-Tuner Herbert Schnitzer, dessen Rennsportteam 2013 sein 50. Jubiläum feiert – schließlich fuhren Schnitzer-BMWs viele Titel ein. Schnitzer hat seinen 1977 ins Rennen geschickten BMW 2002 dabei. Mit dessen 1,4-Liter-Turbomotor zogen Turbos in die kleine Hubraum-Klasse der DRM ein.

Die Sonderschau vertieft im Übrigen ein Konzept, das die Messe Bremen seit 2010 verfolgt: Sie empfiehlt junge Klassiker auch den Kaufwilligen. Es gibt darum wieder ein Handelsforum für originale Wagen der späten 60er bis frühen 90er-Jahre, die möglichst aus erster oder zweiter Hand stammen und nicht mehr als 100.000 Kilometer auf dem Tacho haben. Ruge: „Ein Sammlerthema, das immer wichtiger wird – wir bieten den Besuchern solche Autos jetzt, wenn sie noch erschwinglich sind.“

Zur Bremer Classic Motorshow werden erneut über 600 Aussteller aus zehn Nationen erwartet. Angesichts dieser Vielfalt kommen natürlich auch die kaufinteressierten Fans der chromblitzenden oder auch un restaurierten Oldtimer ganz früher Tage zum Zuge. Die Ersatzteilsucher finden ebenfalls ein großes

Angebot. Und die, die kein Geld ausgeben, sondern sich nur freuen wollen an schönen Autos und Motorrädern, darunter denen in der Sonderschau. Motto diesmal: „Renn- und Rekordmaschinen“. Zu sehen ist unter anderem eine Husqvarna von 1935, das einzige Exemplar weltweit, soweit den Organisatoren vom Veteranen Fahrzeug Verband (VFV) bekannt. Sie wollen auch eine wassergekühlte DKW von 1925 zeigen und eine Megola aus den 20er-Jahren, die mit ihrem dem Flugzeugbau entlehnten Sternmotor im Vorder rad als eine der eigenartigsten Konstruktionen der deutschen Zweiradgeschichte gilt.

Die Messehallen sind von 9 bis 18 Uhr geöffnet. Die Tageskarte kostet 15 Euro. Mehr Infos auch unter www.classicmotorshow.de

Nordlichter bei der Hausmesse des Franzosen

Von Astrid Röben



Na, ob das Wetter wohl hält? Anfangs sah es garnicht gut aus: Dicke Wolken mit einigen Tropfen liessen unsere Majestät auf dem Weg nach Vechta kurzzeitig leicht nass werden. Aber „der Franzose“ hatte gutes Wetter bestellt und so verlebten die Nordlichter einen tollen Tag.

Sieben SM hatten den Weg nach Vechta gefunden. Da es an diesem Wochenende beim Franzosen Hausmesse-Rabatte gab, hatte sich der Eine oder Andere zuhause schon eine Liste mit benötigten Ersatzteilen vorbereitet, die dann erst einmal abgearbeitet wurde, bevor man den Trubel rund um die Halle genießen konnte.

Neben Live-Musik gab es Flammkuchen, Gegrilltes, Kaffee und Kuchen, Wein, Bier und Alkoholfreies.

Auf der Bühne war immer etwas los und um 15.15 Uhr hieß es „Sammeln für die Ausfahrt“. Hier müssen wir Ansgar Olberding und seinem Team ein ganz großes Lob aussprechen: Rund 100 Young- und Oldtimer durch Vechta und den großen Rundkurs zu führen, war mit Sicherheit nicht einfach. Etwas Erleichterung verschaffte folgende Regelung in der Straßenverkehrsordnung: „Eine Kolonne von Fahrzeugen gilt verkehrsrechtlich als ein Fahrzeug. So dürfen beispielsweise alle Fahrzeuge einer Kolonne eine Ampelkreuzung auch bei rotem Ampelsignal passieren, sofern das erste Fahrzeug die Ampel bei Grün

Magazin

passiert hat.“ Um dies zu gewährleisten, fuhr eine DS des Franzosen vorweg und jeweils das erste der DS folgende Auto sperrte die rechte Spur und das zweite Fahrzeug die linke Spur.

Krönender Abschluss der Ausfahrt war ein kleiner Schlenker über den Platz eines Truckertreffens, wo

wir mit großem Hallo begrüßt wurden.

Für die Nordlichter hatte Dr. Rüdiger Frank dann noch ein Restaurant in Garrel ausgesucht, an dem wir den Abend bei einem guten Essen ausklingen lassen konnten.





Die Restauration meines SM – Teil 2

von Markus Pöppel



Nachdem das ganze Auto im Januar/Februar 2012 zerlegt worden war, war die Bestandsaufnahme relativ schnell klar: Der Original – Motor benötigt eine Komplettrevision. Wie bereits berichtet war der stark öl- und wassersüchtige Italiener der eigentliche Grund für das Abenteuer SM-Restauration. Der Motor wurde vollständig in alle seine Einzelteile zerlegt, alles wurde zunächst gründlich gereinigt. Dann wurden alle benötigten Teile über den Club und diverse Händler bestellt. Insgesamt gesehen war die Teileversorgung passabel, die Preise verglichen mit meinen Engländern allerdings gelinde gesagt in aller Regel „heftig“. Der finanzielle Aufwand einen SM wieder hinzubekommen ist vielfach höher als z.B. bei einem Jaguar E-Type, von der Komplexität des SM mal ganz zu schweigen.

Was fiel bei der Motorrevision auf? Angesichts der Tatsache, daß es sich um eine über vierzig Jahre alte Konstruktion handelt, sind alle Bauteile von sehr hoher Präzision und Baugüte. Einige Motorgehäuseteile werden ohne Dichtungen nur mit Dichtmasse zusammengesetzt. Machen Sie das mal bei einem Engländer. Da hätte man am Ende wohl eine Ölquelle... Ich hatte den Motor zudem gerade noch rechtzeitig „erwischt“, bevor größerer Schaden entstand. Aufgrund der aufwendigen Bauweise hatte ich zunächst großen Respekt vor der Materie, aber nach dem Studium der alten Handbücher stellte sich heraus, daß alle relevanten Bauteile nummeriert bzw. gekennzeichnet waren und man eigentlich beim Zusammenbau „auf der sicheren Seite“ ist. Die Maschine erhielt neue Steuerketten, die Kurbelwelle wurde poliert, alles wurde ordentlich gewuchtet und neu gelagert. Die Zylinder





wurden geschliffen und es wurden neue Kolben mit- samt Ringen verbaut, Ventile gab es als Nachfertigung über einen italienischen Händlerkollegen aus der Fer- rari Rennabteilung. Da gehen die Tausender dahin... alle Schrauben wurden gestrahlt und neu verzinkt. Eine nervige Arbeit, da das ganze Auto diese unsinnigen Schraubengrößen aufweist. Neben der Hydraulik einer der Gründe, weshalb kaum jemand an diese Au- tos „gerne“ Hand anlegt. Nunmehr ist der Motor mit- samt den drei generalüberholten Weber Vergasern komplettiert und wartet auf die Vereinigung mit dem Getriebe, welches angesichts einer eingehenden Un- tersuchung ohne Befund blieb.

Die Karosserie erwies sich ja als strukturell kernge- sund, lediglich ein paar kleine Stellen mußten nach- gearbeitet bzw. geschweißt werden. Die bis auf das Armaturenbrett entkernte Karosserie wurde innen und außen komplett im Originalfarbton AC 525 Vert de Tro- pique neu lackiert und zwischenzeitlich mit ca. 5 kg Mike Sanders Fett und diversen Teroson Hohlräum- spraydosen konserviert. Der fortschrittliche Kunst- stofftank kam wieder an seinen Platz zurück und man muß sich wundern, wie einfach und reparaturfreund- lich Konstrukteure früher gedacht und gebaut haben. Der direkte Kontrast dazu wie blöde, ignorant und reparaturunfreundlich man eben dieses Bauteil ver- bauen kann, sollte uns diese Woche mal wieder ein Renault Espace 3,0 V6 dCi beweisen, ein Auto, wel- ches man auch aus anderen konstruktiven Gründen am besten im Mariannengraben versenken sollte.

Ich hoffe, nachdem ich diese Woche die ganze Vor- derradaufhängung (auch diese wurde zerlegt, inspi- ziert und wo nötig mit Neuteilen versehen) wieder montiert habe, daß der Einbau von Motor und Ge- triebe in den kommenden zwei Wochen erledigt sein wird. Ach, und da war ja auch noch die Elektrik ... nd ein 42 Jahre alter Kabelbaum, dessen Ummante- lung partiell nicht mehr vorhanden war. Das war auch eine schöne Arbeit. Die alte Ummantelung runter, alle Kabel kontrollieren, die verdreckten Föhnchen wieder sichtbar machen und und und... Danach den ganzen Wust mit schönen Textilband wieder „einpacken“... das hat Stunden gedauert, aber das Ergebnis kann sich sehen lassen. Schließlich möchte man die Haube

nach erledigter Arbeit ja auch mal gerne aufmachen, um das fertige Werk positiv zu begutachten – wenn am Ende der Maßnahmen hoffentlich alles pannenfrei läuft. Da fallen dann auch die neu verzinkten origina- len Schrauben und Unterlegscheiben positiv auf und lassen die Schmach des Sandstrahlens vergessen...

Damit einem das Geld nicht aus der Tasche quillt, wur- de – um die Zeit sinnvoll zu nutzen – auch gleich das Thema Innenraum abgehakt. Die Polsterung wurde komplett neu gemacht, Leder in Braun wie schon zu- vor. Man gönnt sich ja sonst nix. Die Arbeiten wurden sehr sauber, originalgetreu und fachgerecht ausge- führt. Dann wartet schon der neue Teppichbodensatz und Dachhimmelbezug auf den Einbau. Prognose: es wird wohl Oktober werden, bis das wieder alles an seinen Platz kommt.

Jetzt warte ich noch auf den neuen Klimakondensa- tor samt Leitungen und meinen angepassten Sanden SD7H13 Kompressor. Somit sollte das Auto am Ende nicht nur heizen sondern auch kühlen. Ach ja, das war auch wieder ein vierstelliger Betrag, obwohl der nagelneue Kompressor dank einer Abverkaufsaktion mit nur EUR 99,- ein wahrer Schnapper war....

Sorge macht mir noch die defekte Scheinwerferver- stellung. Das System ist ganz schön aufwendig ge- staltet, wenngleich es eigentlich logisch aufgebaut ist. Leider nur in diesem Modell verbaut. Hoffentlich bekomme ich irgendwo noch die benötigten Teile her. Und die Scheinwerfer muß ich auch noch zerlegen und neu verspiegeln lassen. Aber: eines nach dem anderen... es wartet ja auch noch eine zerlegte Kun- den Katze namens E-Type auf die Wiederbelebung und einige malade Göttinnen warten nebenbei eben- falls auf Hilfe ...

Anmerkung der Redaktion:

Ventile hätte es als Nachfertigung beim Clubservice gegeben, vielleicht sogar günstiger. Kabelbäume gibt es fertig bei Christian Fahrig (siehe Seite 27).



11. Alpenfahrt Lago Maggiore

4. – 9. Juni 2013



Der Lago Maggiore war schon immer eine Reise wert. Schon in den 50er Jahren sind unsere Eltern und Großeltern mit dem Käfer über die „hohen Berge“ dorthin gefahren. Noch heute ist es eines der schönsten Reiseziele in Norditalien. Der Weg dorthin ist schon die Reise wert.

Der Lago Maggiore bietet eine attraktive Vielfalt an schöner Landschaft, reizvollen Straßen und gemütlichen kleinen Orten. Um diese vielen Besonderheiten zu erkunden, habe ich ein schönes 4*-Hotel mit Schwimm-



bad in Baveno gefunden, reizvoll direkt am See gelegen, im Stil der alten Tage. Von hier aus können wir Bergstraßen genauso genießen, wie das mediterrane Flair des Sees. Wir fahren über abgelegene Straßen und genießen die Landschaft, schöne Ausblicke und das Dolce Vita.



Geplanter Ablauf

Dienstag: Wir treffen uns in der Nähe von Bregenz, gemeinsames Abendessen.

Mittwoch: Anreise an den Lago Maggiore durch die Schweiz, gemeinsames Abendessen.

Donnerstag: Erste Ausfahrt, gemeinsames Abendessen im Hotel.

Freitag: Zweite Ausfahrt, gemeinsames Abendessen im Hotel.

Samstag: Dritte Ausfahrt, gemeinsames Abendessen.

Sonntag: Nach dem Frühstück Heimreise.

Preis: für 5 Nächte inkl. Frühstück & Abendessen im 4*-Hotel im Doppelzimmer 595 €, Einzelzimmer + 115 €

Kommentare aus 2012:

Hallo Nikolas,
vielen Dank für Deine Organisation, es war super - wie immer. Tolle Route, tolles Hotel, sehr nette Teilnehmer. Rundum wieder eine prima Veranstaltung. Freuen uns auf die nächste Alpenfahrt.
M. & U. (Lago d'Isere 2011, 4. Teilnahme)

Hallo Nikolas,
Danke für die Tour. Wir sind sehr gut zu Hause gekommen, das Auto läuft wie nie. Hoffentlich ist deine Heimfahrt auch gut verlaufen. Die Tour hat uns sehr gut gefallen, wie immer. Wir haben so schöne Landschaften gesehen und sind auch duftige Strecken gefahren. Freuen uns auf Deine neuen Pläne.
Schöne Grüße, R. (Routes des Grandes Alpes 2010, 3. Teilnahme)

Für Fragen: (08152) 999 173 • Anmeldung per Fax an (08152) 999 174 oder per Post: Nikolas Albrecht, Schulstr. 7, 82211 Breitbrunn
Konto Nikolas Albrecht | Nr. 111 33 99 | BLZ 700 932 00 | VR Bank Starnberg

Alpenfahrt 2012 im SM

von Andreas Heene



Im letzten Jahr habe ich, wie in einer früheren Ausgabe unserer Clubzeitung berichtet, an zwei Oldie-Ausfahrten teilgenommen, die sich „Alpenfahrt“ nennen. Die eine war in Richtung oberitalienische Seen, die ich mit der Alpine gefahren bin, die andere im Herbst war Richtung Großglockner. Angenehm an diesen Ausfahrten ist, dass keinerlei Prüfungen zu lösen sind, sondern dass einfach durch schöne Landschaften auf kurvigen Straßen herumgefahren wird – der Weg ist das Ziel.

Heuer ging es in die Nordsteiermark, Tauern und Dachstein. Da mein BMW 2000 CA noch zur Motorrevision in der Werkstatt weilt, der SM Automatik noch etwas im Kühlsystem optimiert werden soll, war mal wieder der weiße SM IE an der Reihe, zumal der auch eine funktionierende Klimaanlage hat. Es versprach heiß zu werden.

Wir sind hinter einem späten Alfa Spider bei schönem Wetter am 23. August von zuhause gestartet und nach einem Zwischenaufenthalt zum Aufsammeln eines anderen, teilnehmenden Ehepaars am Chiemsee, ging es Richtung Salzburg und von dort nach Süden ins Ennstal bis nach Gröbming. Dort hatten wir ein sehr gut ausgesuchtes Quartier im Schloss Thannegg in Moosheim. Der Kasten ist übrigens vom Besitzer sehr schön restauriert worden, die Zimmer sind sauber, die Preise o. k., das Essen gut, der Service ebenfalls – und da der Besitzer selbst einen Morgan hat, ist er auf die Notwendigkeiten der Oldiebesitzer vorbereitet. Beispielsweise hat das Schloss neben dem Normalparkplatz eine Parallel-Parkspur, an der die Oldies repräsentativ längs parken können und einem keiner seine Autotüren seitlich in den Lack donnern kann. Auch eine Werkstatt soll es geben, die ich aber nicht gesehen habe, mein SM lief ja – obwohl oder weil das Hotel auch über ein Werkstatt verfügen soll – die ich nicht von innen gesehen habe. Mein SM auch nicht.

Zur Ankunft hatte das Hotel für uns einen Sektempfang vorbereitet. Mit einem gemütlichen Abendessen im Schlosshof und Benzingesprächen wurde der Anreiseabend beschlossen.

Unter den 13 Autos bzw. Teilnehmern war eine starke Mercedes-SL-Fraktion da, die meisten Fahrer und Beifahrerinnen ähnlich dick wie die Autos. Witziger-

Magazin

weise haben diese Teilnehmer gleich einen eigenen Klüngel gebildet, die hatten aber auch alle die etwas moderneren SL ab dem 107er aufwärts, also in meinen Augen keine richtigen Oldtimer. Der einzige Pagoden-SL konnte mit den „Dickern“ auch nichts anfangen und gesellte sich zur gemischten Oldiefraktion, die sich ausnahmslos bestens verstand und akzeptierte – während die SL-Typen etwas auf uns herabschauten. Auf mich als Citroënfahrer erst recht, denn Citroën, das sind ja keine Autos ...

Am nächsten Morgen ging es nach dem Frühstück los Richtung Süden in die Berge, hinauf zur Nockalm über die gleichnamige Straße. Oben Mittagessen und zwei Ausfälle. Neiiiin! Nicht der SM, es waren zwei dicke SL, die aus Intelligenzgründen der Fahrer Probleme hatten. Der eine hatte keinen Sprit mehr, dem anderen ist der Kühlerverschluss davongeflogen, meiner Ansicht nach beides Mal aber menschliches Versagen. Aber Fahrer von „keinen Autos“ fahren dann auch nicht runter vom Berg, um nach Kühlerdeckeln und Reservekanistern zu suchen, sondern essen in Gemütsruhe Mittag.

Ein Paar aus Rosenheim war dabei, das hatte einen Austin Healey 3000 mit Bergrennen-Tuningausrüstung, und der donnerte immer der Truppe davon. Was ich letztendlich nicht auf mir sitzen lassen konnte. Schließlich hat ein SM ja eine Allroundausrüstung in Motor und Fahrwerk zu bieten.

Am nächsten Tag fuhren wir eine große Schleife über die nördlichen Gebirgszüge über Hallstadt am Hallstätter See und zurück. Nach dem Mittagessen fuhr die Gruppe im Konvoi mit 13 Autos, vor uns der Healey und der Alfa, hinter uns die „Dickern“. Am Abend mo-serten die über den Abgasmief der Oldies, rauchten aber selber Zigaretten.

Hinter einem LKW zuckelte die Schlange dann ca. fünf Minuten her, und als die Straße mittig eine Überholspur aufmachte, donnerte der Healey links raus, an allen Vorausfahrenden entlang – und der weiße SM hinterher. Donald Healey und Giulio Alfieri gaben ein gemeinsames Konzert, das seinesgleichen suchte und so wohl noch nie von den Tauernfelsen reflektiert wurde. Der hinter mir folgende 280SL scherte auch aus, aber verhungerte recht schnell am Berg mit seiner Automatic und verschwand im Rückspiegel des SM. Ich kam dem Healey mit dem SM übrigens ganz gut hinterher, auch wenn der SM-Antrieb nicht so kurz übersetzt ist wie der spezielle des Healey – der konnte den SM aber nicht abschütteln. Ich bin dem hinterher, teils mit ziemlicher Schräglage in den

Kurven, aber der SM hält das ja. Zudem muss ich meine Reifen mal langsam abfahren, damit ich sie durch neue ersetzen kann. Dem Healey- Beifahrer sind auch ein paar gute SM-Aufnahmen gelungen.

Nach dem Tag habe ich am Abend vollgetankt und auf die 320 Kilometer Tagesfahrt 35 Liter Super eingefüllt, was einem Verbrauch von 10,9l/100km entspricht – in Anbetracht eines 2,7 l-Motors und der heißen Gebirgsfahrt ein recht sparsamer und zeitgemäßer Wert. Ich will nicht wissen, was die dicken SL da gebraucht haben – und ob mein Audi TDI da hätte mithalten können müsste ich mal probieren.

Schlussendlich war die ganze Ausfahrt ein harmonisches und unterhaltsames Erlebnis – und vor allem eines, bei dem mein SM wieder mal (!!!) klaglos funktionierte. Das scheint Methode zu haben, seit er gekunzt wurde. Der rennt, hat eine bärige Beschleunigung – bei niedrigem Verbrauch. Wünsche nach Umbauten, 3,0 l Motor oder irgendwelchem Motortuning kommen da bei mir gar nicht auf. Man muss den SM halt nur richtig einstellen und dann gut warten – und immer mal wieder rennen lassen.

Nächstes Jahr ist eine Alpenfahrt um den Lago Maggiore geplant, die habe ich bereits gebucht. Mal sehen, ob der SM oder ein anderer meiner Oldies ran-muss, das entscheide ich immer erst kurz vorher.

Hier die Links: www.schoss-thannegg.at Und der Veranstalter, Herr Albrecht ist unter 08152/999173 erreichbar.

Die Lago Maggiore Fahrt ist evtl. jetzt schon ausge-bucht, aber bei Interesse kann man sich ja mal mel-den, oft gibt es Rückläufer, weil irgendein nichtfran-zösisches Auto seinen Geist vorher aufgegeben hat, dann werden wieder Plätze frei.



SeMantics International Citroën SM Meeting

vom 17. bis 20. Mai 2013 von Brian Cass, übersetzt von Gerold Röben



Das Treffen findet im Hatherley Manor Hotel (www.hatherleymanor.co.uk), statt, welches nördlich des Stadtzentrums von Gloucester liegt und an den westlichen Rand der Cotswolds (www.cotswolds.com) grenzt. The Cotswold Hills ist eine Region, die oft auch als Herz Englands bezeichnet wird. Es handelt sich hierbei um eine hügelige Landschaft, die sich von Südwesten nach Nordosten durch insgesamt sechs Grafschaften zieht. Der für die Region typische Kalkstein wurde oft als Baumaterial eingesetzt. Dadurch entstanden malerische Dörfer und Cottages die für einen unvergleichlichen Charakter der Region sorgen.



Gloucester erreicht man nach 3,5 bis 4 Stunden Fahrzeit vom Fähranleger Dover bzw. Ausgang des Eurotunnels. Man fährt über die Autobahnen M20, M25 south, M4 und M5. Es kann sein, das Navigationssysteme Sie über untergeordnete Landstraßen führt, zeitlich gesehen ist der Weg über die Autobahnen der Kürzere.

Das Treffen dauert von Freitagabend bis Sonntag und kann optional bis Montag verlängert werden. In den drei Tagen können wir Ihnen natürlich nur einen kleinen Ausschnitt dieser Bilderbuchlandschaft Englands mit ihren kleinen, aus Kalkstein gebauten Städten und Dörfern, eingebettet in eine wunderschöne Landschaft zeigen. Wir empfehlen daher, Ihren Aufenthalt um einige Tage zu verlängern, um auf eigene Faust mehr zu erkunden.



Das Treffen beginnt am Freitag, 17. Mai 2013 um 16.00 Uhr mit der Registrierung der Teilnehmer und einem typischen, britischen Nachmittags-Tee. Abends findet dann ein gemeinsames Essen im Hotel statt.

Am Samstag, 18. Mai 2013 werden wir nach dem Frühstück eine kurze Fahrt in das historische Zentrum von Gloucester (www.thecityofgloucester.co.uk) unternehmen. Dort können wir vor dem Waterways Museum (www.gloucesterwaterwaysmuseum.org.uk) auf einem reservierten Parkplatz unsere Fahrzeuge abstellen. Von dort aus werden wir einen geführten Rundgang unternehmen und etwas über die Geschichte der Docks erfahren. Anschließend erfolgt eine Besichtigung des Waterways Museums. Mittags werden wir ein leichtes Mittagsbüffet in der „Parliament Suite“ der Kathedrale von Gloucester einnehmen. Dies ist nur ein kurzer Fußweg durch die Innen-

Veranstaltungen



stadt von den Docks. Nach dem Essen besichtigen wir die Kathedrale von Gloucester (www.gloucester-cathedral.org.uk) in einer mehrsprachigen Führung. Die Kathedrale datiert aus dem 11. Jahrhundert.



Teilnehmer, welche Chormusik lieben, können um 17.30 Uhr an einem Evensong (gesungener anglikanischer Gottesdienst) teilnehmen, der von den Chören der Kathedralen von Gloucester, Worcester und Hereford vorgetragen wird.

In der Nähe der Docks befindet sich noch ein Museum über die Gloucestershire Regiments sowie ein großes Antiquitätenzentrum.



Nach der Besichtigung Gloucesters werden wir zum Hotel zurück kehren und am Abend unser Gala-Dinner veranstalten.

Am Sonntag, den 19. Mai 2013 werden wir eine Ausfahrt durch die nähere Umgebung von Gloucester unternehmen. Sie erhalten eine Karte mit einer vorgeschlagenen Route. Auf dieser Route werden Sie fantastische Ausblicke genießen, wunderschöne kleine Städte und Dörfer teils zu Fuß erkunden sowie einige Attraktionen der Region besuchen. Um 13.00 Uhr werden wir uns zu einem Mittagessen treffen. Anschließend können Sie entweder die Route fortsetzen, Ihren Heimweg antreten oder zum Hotel zurückkehren, falls Sie bis Montag oder länger bleiben möchten. Im Hotel werden wir dann zu Abend essen.

Am Montag, den 20.05.2013 werden wir nach Malvern Link fahren und dort die Fabrik der Morgan Cars besichtigen. Malvern Link erreichen wir nach einer dreiviertelstündigen Fahrt in nördlicher Richtung. Dort können wir sehen, wie die Sportwagen-Ikonen in traditioneller Handwerkskunst gefertigt werden. Nach einem Mittagsbüffet wird das Treffen dort enden.



Weitere Details werden wir auf der Homepage von SeMantics (www.semantics.uk.com) veröffentlichen, die im Dezember 2012 wieder online gestellt wird. Für weitere Informationen können Sie auch gerne Brian

Cass per email (brian.cass1@btinternet.com) kontaktieren.

Vorläufige Information (Stand 9. November 2012)



Motormanagement: Nix für die Vergooserfraktion!

von Peter Biehl

Da mein Motor, so wie er nun vorliegt, ein Prototyp ist, weil ich die 3-liter Sars-Kolben mit den Einspritznockenwellen kombiniert habe, muss das Motormanagement an die veränderte Situation angepaßt werden. Schon vorher hatte ich bemerkt, dass mit der Kombination 3-liter und D-Jetronic unten rum mehr Drehmoment rauszuholen ist, sich der Motor aber oben rum schwerer tut, wahrscheinlich weil das Kraftstoff-Luft-Gemisch nicht stimmt, obwohl ich den Benzindruck in der Ringleitung erhöht hatte.

Hinzu kommt, dass sämtliche Teile der ursprünglichen Einspritz- und Zündanlage mittlerweile selten bis unauffindbar sind und die Preise sich dementsprechend nach oben schrauben. Also habe ich beschlossen neue Wege zu gehen (fahren) und mich an Großserienteilen zu orientieren, nicht ohne eine schnelle Rückrüstbarkeit zum Originalen aus den Augen zu verlieren.

Allgemeine Erwägungen

Heutige Motorsteuerungen sind im Gegensatz zu den ersten Einspritzanlagen richtige Regelkreise. Früher wurde aus Eingangsparametern errechnet, was vorne rein muss und gehofft, dass das auch so funzt. Heute läuft das im Prinzip auch so, nur wird zusätzlich mittels einer Lambdasonde geschaut, was dabei hinten raus kommt und mit diesen Werten anschließend vorne dementsprechend nachgeregelt. Die Eingangsdaten

werden dann dorthin gehend korrigiert, dass später die Abgasregelung nur noch minimal eingreifen muss. Das Steuergerät erlernt die Charakteristik des Motors und speichert dies in verschiedenen Kennfeldern ab. Somit besteht die Möglichkeit dem veränderten Motor Rechnung zu tragen. Weitere Vorteile moderner Motorsteuerungen sind eine ruhende Zündverteilung durch Einzelzündspulen und ein genaues zielgerichtetes Einspritzen für jeden einzelnen Zylinder, genau in die Ansaugströmung. Die Motorsteuerung, die ich ausgesucht habe besitzt jedoch keinen Klopfsensor, so dass ich die Frühzündung von Hand einstellen muss. Eine Motronic mit Klopfsensor ist nicht unter 12.000.-€ zu bekommen und man müßte dem Teil auch noch beibringen, wie eben das Klopfen spezifisch für diesen Motor klänge, damit es erkannt wird. Das wäre leicht utopisch.

Die Grundlegenden Veränderungen am Motor und den Originalteilen:

Ein modernes Motormanagement benötigt den ganzen mechanischen Abgasverbesserungsfirlefanz, die Kaltstarthilfen und die Hochspannungszündverteilung nicht mehr. Also konnte beim Maserati folgendes ausgebaut werden:

- ⇒ das Kaltstartventil mit zugehörigem Thermozeitschalter
- ⇒ die Zusatzdrosselklappen mit Unterdruckdose, Luftschieber und Drosselklappenschalter

Technik

- ☞ der Zusatzluftschieber
- ☞ das Smith-Ventil
- ☞ der Unterdruckfühler
- ☞ der Volllastschalter
- ☞ der rechte Drosselklappenschalter
- ☞ das Umlenkventil
- ☞ das Bremsventil für beschleunigten Leerlauf
- ☞ den Einspritzrechner mit Kabelbaum
- ☞ der Zündverteiler mit Zündspulen und Lumenition
- ☞ die originalen 4 Ohm Einspritzdüsen

Auf der anderen Seite benötigt ein modernes Motormanagement in diesem Fall mindestens folgendes:

- ☞ ein programmierbares Steuergerät mit Kabelbaum.
- ☞ eine Lambdasonde zur Abgaskontrolle.
- ☞ einen Ansauglufttemperaturfühler (vorhanden)
- ☞ einen Motortemperaturfühler (vorhanden)
- ☞ einen Umgebungs-Luftdrucksensor (im Steuergerät integriert)
- ☞ einen Drosselklappenpotentiometer zur Bestimmung des Öffnungswinkels
- ☞ einen OT-Geber an der Ventilsteuerung.
- ☞ einen Drehzahlgeber
- ☞ eine Zündspule pro Zylinder (wegen des Bankwinkels ist kein Waste-spark möglich)
- ☞ hochohmige Einspritzventile
- ☞ einen Leerlaufsteller

Hier nun im Detail:

Alle Öffnungen der ausgebauten Komponenten am Ansaugtrakt werden mit Blinddeckeln verschlossen.



An die Stelle des D-jetronic Rechners habe ich das Steuergerät eingebaut und den Kabelbaum durch den mitgelieferten Neuen ersetzt. Es sollten noch 4 Zusatzkabel verlegt werden.



In den ersten Topf vorne oben muss ein Gewinde für eine Breitbandlambdasonde eingeschweißt werden und das Innen-

leben des Topfes so verändert werden, dass der Abgasstrom dort auch entlang strömt.



Achtung: Eine Sonde muss oben eingebaut werden, damit sie nicht in eventuell vorhandenem Kondenswasser rumplätschert. Wegen der Nähe zu den Kollektoren muss ein Hitzeschild vor das Sondenkabel.



Ein Lambdacontroller, der mit dem Rechner kompatibel ist, muss angeschlossen werden. (Zeitronix oder Innovate)



Eine der Achsen der Ansaugkrümmer wird mit einem Drosselklappenpoti ausgerüstet, der von 0° bis 90° dem Rechner den Öffnungswinkel mitteilt.



Der Verteiler wird durch ein selbstgedrehtes Teil ersetzt, in dem ein Hallgeber den Offsetwinkel des Zünd-OTs des ersten Zylinders aufnimmt.



Am Schwungrad wird ein Induktivgeber zur Drehzahlerfassung angebracht. Das Teil zählt

die Zähne zwischen den Hallimpulsen: 290 Zähne pro Hallimpuls.



Jede Kerze bekommt eine Hochleistungszündspule mit integriertem Zündmodul, da man die Spulen von der Motorsteuerung nicht direkt ansteuern kann. Der Rechner liefert keine Leistung, nur einen Steuerstrom.

Die Einspritzventile werden durch hochohmige Pendants mit 318 ml/min Durchfluß ersetzt, die baugleich in den Krümmer passen. Die Teile kosten dreimal nix, verglichen mit den D-Jetronix Dingern!



Statt des Zusatzluftschiebers wird ein Leerlaufsteller eingebaut, der wunderbar dort an der Originalposition hinpaßt.



Alle Kabel richtig anschließen und schon fertig!

Habe aus Jux noch einen Benzindruckmanometer neigepinnt, da der Anschluß des Kaltstartventils ja überflüssig wurde:



Inbetriebnahme:

Natürlich müssen vor dem ersten Anlassen einige Grundparameter in den Rechner eingegeben werden:

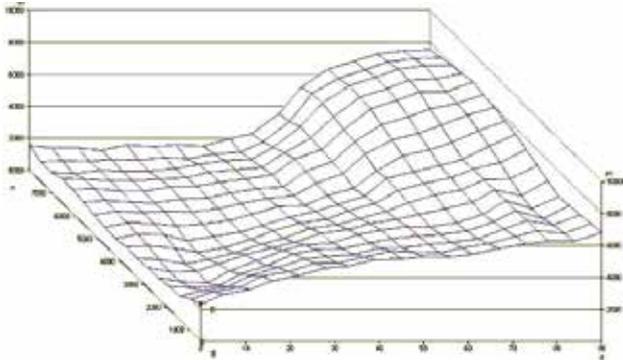
- ☞ Offsetwinkel (Winkel zwischen Hallsignal und Zünd-OT)
- ☞ Kennlinien der Temperatursonden (Messungen)
- ☞ Kennlinie des Drosselklappenpotis
- ☞ Ladezeit der Zündspulen
- ☞ Düsenschnittzeit bei unterschiedlichen Spannungen (Messung)

Dann anlassen und mal schauen, wie's läßt...

Ohne Zusatzoptionen, wie Schubabschaltung und Beschleunigungsanreicherung vorsichtig losfahren und das Grundkennfeld anlernen: Dieses besteht aus:

Technik/Service

- ☞ x-Achse: Drosselklappenwinkel
- ☞ y-Achse: Drehzahl
- ☞ z-Achse Einspritzzeit



Je nach Lambada wird dann das Feld angepaßt.

Wenn's einigermaßen rund läuft, kann man die anderen Kennfelder in Angriff nehmen (Schubabschaltung, Beschleunigungsanreicherung, Verzögerungsabmagerung, Warmlauf, etc... es gibt ein paar zwanzig davon). Das zu beschreiben, geht aber hier definitiv zu weit. Wer den Umbau realisieren will, soll sich an mich wenden. Auch meine Kurven stehen noch nicht alle und ich bin noch viel am rumexperimentieren. Man kann immer noch ein Quentchen mehr rausholen ...

Fest steht, dass diese modernen Systeme wesentlich den Motorlauf verbessern und man beim Fahren die Parameter beeinflussen kann um alles optimal einzustellen – und es gibt solche tollen Funktionen wie Schubabschaltung, Beschleunigungsanreicherung, Gratispopcorn etc ...

Fazit:

Hier gehen wir!

Durch die moderne Elektronik wird der Rundlauf im

unteren Drehzahlbereich wesentlich verbessert, der Verbrauch um etwa 2 l/100 km abgesenkt, der mechanische Verschleiß erheblich reduziert, Originalteile geschont oder überflüssig gemacht und das System mit Komponenten betrieben, die es an jeder Straßenecke zu kaufen gibt, ohne den Rückbau auf das „Okinoöl“ aus den Augen zu verlieren. Was mich am meisten beeindruckt, ist der absolut runde Lauf im unteren Drehzahlbereich: Ich kann dem System für jede Düse sagen, dass es z. B. 400° vor dem Zünd-OT einspritzen soll, damit das Benzin genau mit dem Sog des nach unten laufenden Kolbens im Zylinder verwirbelt wird. Einfach gierig das Ganze!

Und es harmonisiert wunderbar mit dem 6-Gang-Getriebe und läuft schon problemlos seit (nur) 4000 Kilometern. Habe die Einfahrphase auf der Strecke Luxemburg-Barcelona und zurück, mit diversen Umwegen gemacht. Der obere Bereich des Kennfeldes muss wohl demnächst auf deutschen Autobahnen eingefahren werden, da ich in Frankreich und Spanien nicht in die Extrembereiche kommen kann.

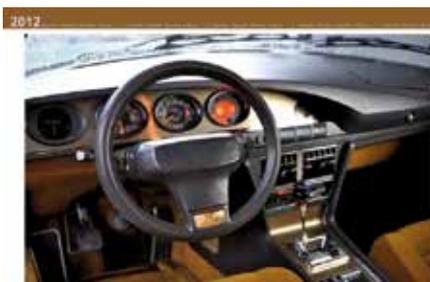
Langzeiterfahrungen folgen und die Einstellungsdetails werden sich wohl mit der Zeit immer mehr verbessern. Falls eine Kleinserie anfallen sollte, könnte ich momentan das Ganze für etwa 4.000 Klöpsel als Bausatz anbieten. Wer es in einer Schraubersession bei mir einbauen möchte, muss sich anmelden.

PS: To whom it might concern: Die Motorsteuerung hat eine teutonische ABE oder wie der Firlefanx bei Euch heißt. Das heißt es ist, ähnlich wie ein Bierdosenhalter, irgendwie konform und „eintragbar“.

Noch mehr PS: Meine Umbauten sollten halten, denn das 6-Gang-Teil hat jetzt schon über 50.000 Kilometer uff'm Buckel und läßt noch immer. Auch hier: Die Zeit wird mir Recht geben, ☺!

SM-Kalender 2013

von Barbara Eisvogel



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

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



Wertentwicklung Citroën SM

von Volker Hammes



Bereits zum diesjährigen Saisonauftakt der Oldtimerszene konnten wir während der Messe Essen, die die größte Oldtimershow Europas zeigt, ein deutlich gesteigertes Interesse und einen erhöhten Besucheransturm an unserem Clubstand auf der Citroën Straße in Halle 9.1 verzeichnen.

Jetzt, wo das Jubiläumsjahr „25 Jahre Citroën SM Club“ sich dem Ende neigt, zeigt sich, dass wir in diesem Jahr von einem der größten Mitgliederzuwächsen seit Clubbeginn sprechen können, d. h. auch, es wurden nahezu gleichermaßen viele Fahrzeuge gekauft, meist aus dem Ausland. Dabei hat sich gezeigt, dass auch die Preise angezogen sind. Für uns ein Grund mehr, sich mit der in Deutschland für die Marktbeobachtung tätige Organisation „Classic Data“ in Bochum zusammenzusetzen und über die Aktualisierung der für den SM bestehenden Werttabelle zu sprechen– siehe dazu:

Pressemitteilung, April 2010

Im Rahmen der 22. Techno Classica 2010 in Essen wurde mitgeteilt, dass es zu Beginn des Jahres 2011 zu einer Fusion der auf die Marktbeobachtung und

Bewertung klassischer Fahrzeuge spezialisierten Gesellschaften „Classic Data“ und „Olditax“ kommt.

Haupt-Gesellschafter der Classic Data ist der „Oldtimer Markt“ – Herausgeber Dr. Olaf Theisen, weitere Gesellschafter sind der Mitbegründer Otto Walenta und seit dem 01.04.2010 Martin Stromberg und Marius Brune. Neuer Geschäftsführender Gesellschafter der Classic Data ist seit dem 01.04.2010 Martin Stromberg, zugleich Gründungsgesellschafter und Geschäftsführer von Olditax. Anfang 2011 gliedert Olditax seinen Betrieb in Classic Data ein.

Für den Oldtimerbesitzer hat dies den Vorteil, dass er nun einen Ansprechpartner mit der geballten Kompetenz beider Organisationen hat. Es gehört nun der Vergangenheit an, dass einzelne Versicherer ausschließlich Gutachten von Olditax oder Classic Data empfehlen oder gar verlangen. Somit ist es nun möglich, dass der Besitzer eines Oldtimers ein Wertgutachten erstellen lässt und sich beim Sachverständigen gleich eine Liste von Versicherern geben lässt, die sein Fahrzeug auch zum vergünstigten Oldtimertarif versichern. Das Gutachten wird dann von allen

Magazin

Versicherern anerkannt. Das Ergebnis dieser Gespräche kann sich durchaus sehen lassen. Auch wenn es Manchem nicht weit genug gehen mag, die Tabelle unten zeigt einen deutlichen Trend nach oben.

Die Erweiterung um die US-Modelle und die 3 l- Variante zeigt auch die Kenntnisnahme von einigen Importbewegungen. Somit wird sich auch der SM-Markt in USA dadurch weiter beleben und das ist gut so.

Wir sind jedenfalls hocherfreut, dass man unserem Favoriten, dem Citroën SM, nicht nur mehr Beachtung, sondern auch eine gestiegene Wertschätzung zukommen lässt.

Die hier abgedruckte Tabelle hat sofort Gültigkeit und ist damit Grundlage zukünftiger Gutachten.

Es wäre ratsam, zu prüfen, wie alt die bestehenden Gutachten Eurer SM sind und diese eventuell aufgrund der neuen Tabelle erneuern zu lassen.

Einen angenehmen Saisonausklang mit dem Citroën SM
wünscht Euch Volker

| Hersteller | Modell | PS | KW | ccm | BJ ab | BJ bis | Note 1 | Note 2 | Note 3 | Note 4 | Note 5 |
|------------|---------------------------------|-----|-----|------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Citroën | SM | 170 | 125 | 2670 | 1970 | 1972 | 42.000 | 31.400 | 19.000 | 8.900 | 4.500 |
| Citroën | SM injection | 178 | 131 | 2670 | 1972 | 1975 | 44.500 | 34.900 | 21.500 | 10.500 | 5.500 |
| Citroën | SM automatique | 180 | 132 | 2965 | 1972 | 1974 | 39.500 | 28.900 | 17.500 | 8.200 | 4.000 |
| Citroën | SM US-Version (Schaltgetriebe) | 179 | 132 | 2965 | 1973 | 1975 | 46.000 | 35.900 | 22.500 | 11.000 | 6.000 |
| Citroën | SM Europa-Version (Schaltgetr.) | 179 | 132 | 2965 | 1973 | 1975 | 49.000 | 38.500 | 24.000 | 12.500 | 6.500 |

Wert in Euro



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)

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

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)

Oldtimer Technik Bonn
Dirk Walter (M,W,K,H)
Mainzer Straße 350
53179 Bonn-Mehlem
(0228/2495040)

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

Werner Höhl
Industriestraße 15
67346 Speyer
(06232/74385)

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

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)

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

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

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

Firma Rudzinski
Dieselstraße 15
71332 Waiblingen
(07151/59161)

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

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

Auto Seibert
Inh. Reiner Seibert
Neuweg 18
64521 Groß-Gerau
(06152/55036)

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

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

Wer liefert was?

SM-Teile

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

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

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

Innenausstattung

Sattlerei Axel Preis
Weberstraße 41
06385 Aken/Elbe
Fon: 034909/391256
Fax: 03212/1013618
mobil: 0172/2015112
info@axel-preis.de
www.axel-preis.de

Korrosionsschutz

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

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

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

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

KFZ-Gutachten

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

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

Elektrik

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

SM-Literatur

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

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

Klimaanlagen

Heidrich & Schüller GbR
47228 Duisburg
husgbr@freenet.de

Die letzte Seite

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

Hannover - monatlich

3. Mittwoch
„H-Kennzeichen“
wechselnder Ort – Info per Rund-Mail
Info: Ulrich Knaack
Fon: 025 07/988 58 17
Anmeldung für die Rund-Mail:
mail: stammtisch@h-kennzeichen.org
Internet: www.h-kennzeichen.org

Rhein-Main - monatlich

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

Karlsruhe - monatlich

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

Rhein-Ruhr - Termine s. u.

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

München - monatlich

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

Köln/Bonn - monatlich

3. Mittwoch
im Restaurant „Zur Tränke“
Wesselheideweg 101
53123 Bonn
Infos im Forum

Terminplaner 2013

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

Januar: 01. Neujahr, 06. Heilige drei Könige; Februar: 14. Valentinstag; März: 29. Karfreitag, April: 01. Ostern, 02. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 09. Christi Himmelfahrt, 12. Muttertag, 19. Pfingstsonntag, 20. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 24. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Die Termine 2013 sind im Kalender gelb markiert

| Termine 2012 | |
|--------------|--|
| Dezember | 05. Stammtisch Karlsruhe |
| | 05. Stammtisch München |
| | 13. Stammtisch Rhein-Main |
| | 19. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover |
| Termine 2013 | |
| Januar | 02. Stammtisch Karlsruhe |
| | 02. Stammtisch München |
| | 10. Stammtisch Rhein-Main |
| | 16. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover |
| Februar: | 01. - 03. Bremen-Motor-Classic-Show |
| | 06. Stammtisch Karlsruhe |
| | 06. Stammtisch München |
| | 06. - 10. Retromobile, Paris (F) |
| | 14. Stammtisch Rhein-Main |
| | 20. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover |
| März: | 06. Stammtisch Karlsruhe |
| | 06. Stammtisch München |
| | 14. Stammtisch Rhein-Main |
| | 20. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover |
| April: | 10. - 14. Techno Classica, Essen |
| | 27. Mitgliederversammlung |
| Mai: | 04. + 05. Citromobile, Haarlemmermeer (NL) |
| | 17. - 20. Int. Treffen in Gloucester (GB) |

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

1. Vorsitzender: Jürgen Renner
Fon: 06152/960303
Fax: 06152/960305
Mail: vorstand@citroensmclub.de

2. Vorsitzender: Volker Hammes
Garage: 02131/590401
Fax: 02131/3688802
Mobil: 0171/4924372
Mail: technik@citroensmclub.de
Internet: www.volker-hammes.de

Schriftführer: Gerold Röben
Fon: 05195/5222
Fax: 05195/5224
Mail: schriftfuehrer@citroensmclub.de

Kassenwart: Christof Bäumer
Fon: 0234/9536822
Fax: 0234/4526258
Mail: schatzmeister@citroensmclub.de

Beisitzer: Gerrit Böttcher
Fon: 0151/27608660
Mail: beisitzer@citroensmclub.de

Ersatzteile

Martin Juschkus - ab 18.30 Uhr
Fon: 06154/574413
Fax: 06154/6290973
Mail: ersatzteile@citroensmclub.de

Technik

Volker Hammes
Garage: 02131/590401
Mobil: 0171/4924372
Mail: technik@citroensmclub.de
Internet: www.volker-hammes.de

Dipl.-Ing. Andreas Heene

Fon: 08152/6900
Fax: 08152/6990
Mail: technikheene@citroensmclub.de

Versicherungen

Röben Finance Service GmbH
Gerold Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen
Fon: 05195/5223
Fax: 05195/5224
Mobil: 0179/7609080 (D2)
Mail: gerold@roeben-online.de

Redaktion Zeitung

Gerold Röben
Am Fuchsbau 25 · 29643 Neuenkirchen
Fon: 05195/5222
Mobil: 0179/7609080 (D2)
Mail: redaktion@citroensmclub.de

Produktion · Druck · Versand Zeitung

Röben Printmedien
Kontakt: Astrid Röben
Am Fuchsbau 25 · 29643 Neuenkirchen
Fon: 05195/9834
Mail: printmedien@roeben-online.de