



Ausgabe **75**
2. Quartal 2007

Citroën-SM-Club Deutschland e. V. · Schlehenweg 26 · 65321 Heidenrod

www.citroensmclub.de

Club-Zeitung



20 Jahre
Citroën-SM-Club Deutschland
e. V.

Grussworte des Präsidenten



Liebe Citroën  -Fahrerinnen und Fahrer,

unser Club feiert dieses Jahr sein 20-jähriges Jubiläum. Einiges hat sich geändert, der Grundgedanke, die Existenz des SM's zu erhalten, ist unverändert geblieben. Tragende Elemente sind die Ersatzteilversorgung mit dem unermüdlichen Beschaffungseinsatz von Horst Lommel oder dem ebenso prompten Lieferservice von Martin Juschkus. Aber auch die Präsentation unseres Clubs in Verbindung mit dem Fahrzeug, wie zum Beispiel auf der „Techno Classica“, durchgeführt von Volker Hammes und Gerold Röben zeigt den Besuchern, wie wichtig uns die Belange des Clubs und „Seiner Majestät“ sind. Das Vertrauen, ausgedrückt in Aufnahmeanträgen zeugt von einem dem Club und seinen rund 250 Mitgliedern entgegen gebrachtem Vertrauen.

Die Organisation von Treffen bzw. Ausfahrten und die Repräsentation des Clubs bei anderen SM Clubs, sowie die Information der Mitglieder durch unsere Clubzeitung runden das Bild des Einsatzes des Vorstandes ab.

Unsere diesjährige Mitgliederversammlung war mit über 30 Teilnehmern sehr gut besucht. Wie sich an der Diskussion und am Abstimmungsverhalten der Mitglieder zeigte, war es offensichtlich selbstverständlich, dass die Säumnisse der Vergangenheit korrigiert wurden und die Satzung der schon seit vielen Jahren geänderten Situation angepaßt wurde.

Die ersten beiden Vorsitzenden und der Schriftführer wurden einstimmig bzw. mit einer Stimmenthaltung wiedergewählt, der Kassenswart ebenfalls mit eindeutiger Mehrheit. Das zeigt einerseits, dass die Mitglieder mit der bisherigen Arbeit zufrieden sind, das zeigt aber auch, dass aufgrund der Tätigkeit in der Vergangenheit und den entfaltetten Aktivitäten bezüglich der Teileversorgung, die Mitglieder Vertrauen in den neu bzw. wieder gewählten Vorstand haben, dass dieser die anstehenden Probleme der Ersatzteilversorgung für den Club zufriedenstellend lösen wird. Hinzu kam die ebenfalls eindeutige Neuwahl des für die Ersatzteilversorgung zuständigen Volker Hammes.

Zur wirtschaftlichen Lage sind zwei Diskussionspunkte von mir hier noch näher zu erläutern. Die Kassenprüfer hatten recht knapp vor der Versammlung reklamiert, dass die Kontoauszüge des 1. Quartals 2006 nicht vorhanden seien, was ich nicht nachvollziehen konnte, denn der Steuerberater hatte doch das gesamte Jahr gebucht und den Jahresabschluss erstellt, was ohne Kontoauszüge nicht möglich ist. Die gleichwohl sogleich bestellten Ersatzauszüge konnten nicht mehr rechtzeitig den Kassenprüfern zur Prüfung vorgelegt werden. Folge war, dass in diesem Punkt eine Entlastung des Vorstandes nicht erfolgte, was insoweit auch konsequent ist. Falsch und unsachlich sind die Äußerungen von einigen Mitgliedern, es habe Unstimmigkeiten in der Kassenführung gegeben. Davon kann man nicht ausgehen, weil der Steuerberater diese Kontoauszüge bei der Verbuchung der Vorgänge bearbeitet hatte, diese also einsah und den Inhalt der Auszüge entsprechend auch verarbeitet hat. Demzufolge wird in diesem Jahr eine weitere Mitgliederversammlung abgehalten werden, in welcher unter anderem die Entlastung des Vorstandes zum Antrag kommen wird.

Ein weiterer Punkt ist die Forderung des französischen Clubs, dass wir alljährlich für jedes Clubmitglied einen Beitrag von 30,00 € zahlen sollen, um in der bisherigen Art und Weise Ersatzteile von den Franzosen beziehen zu können. Das betrifft natürlich nur die Ersatzteile, die in solch großer Anzahl vorhanden sind, dass französische Interessen an deren eigenen Versorgung nicht gefährdet sind.

Ich hatte den sich hieraus errechnenden Beitrag als mögliche Verpflichtung für 2007 vorsichtshalber in die Kostenplanung eingestellt, damit der Club für diese mögliche Situation finanziell gerüstet ist. Die Mitglieder hingegen haben dieses Ansinnen der Franzosen derzeit abgelehnt. Aus meiner Sicht ist die Situation nicht abgeschlossen. Auch die Holländer, deren Abstimmresultat mir bis zur Mitgliederversammlung nicht vorlag, haben die Entscheidung über dieses Thema in den September 2007 hin vertagt. Von mir persönlich durchgeführte Gespräche mit den Vertretern anderer Clubs gibt Anlass zu der Hoffnung, dass zumindestens bis zur nächsten Mitgliederversammlung 2008 die Situation geklärt sein wird. Zu klären ist noch die bisher ablehnende Haltung des französischen Clubs, die Ausländer an der Entscheidungsfindung der Ersatzteilmachproduktion nicht teilhaben zu lassen.

Demzufolge wird der deutsche Club weiterhin entsprechende Eigeninitiative entwickeln und versuchen in Zusammenarbeit mit Nachproduzenten oder Lieferanten, die Ersatzteilversorgung weiterhin zu ermöglichen. Der Vorstand ist der Ansicht, dass es weiterhin das Bestreben sein sollte, den deutschen Club in seiner Ersatzteilversorgung weitgehendst unabhängig zu halten, was natürlich einen enormen Einsatz fordert. Gespür und Diplomatie werden uns sicherlich weiterhelfen, die Nutzung des Fahrzeugs auch in Zukunft zu ermöglichen. Mag sein, dass bei dem einen oder andere Teil mal ein Engpass eintreten wird, in jedem Falle sind wir bemüht, die für den Betrieb notwendigen Teile immer auf Lager zu haben. Somit wollen wir die Interessen aller Mitglieder, die ein solches Fahrzeug besitzen wahren, mit der zwangsläufigen Konsequenz, dass Einzelinteressen gelegentlich nicht berücksichtigt werden können.

Bis dahin gute Fahrt, viel Spass beim Lesen und auf ein Wiedersehen bei der einen oder anderen zukünftigen Veranstaltung.

Ihr R. Erkenswick



Titelbild

Burg Eltz - ganz runterfahren mit den SMs durften wir leider nicht; obwohl es bestimmt ein tolles Foto gewesen wäre.

Daher mussten wir dieses Mal die Majestäten stehen lassen und zu Fuß gehen oder mit dem Shuttle-Bus (ein VW-Transporter) fahren.

Auf der Rückseite sehen Sie Impressionen vom Internationalen SM-Treffen in York
Bilder von F. W. Sögtrop, Volker Hammes

Aktuelles vom Deuvet

DEUVET-Website – Jetzt online registrieren!

Seit Ende März ist der DEUVET nun seiner neuen Website online. Neben übersichtlichen Strukturen und umfangreichen Informationen rund um den Oldtimer bieten wir nun auch einen geschützten Mitgliederbereich an, in dem die Mitglieder unserer Clubs Informationen erhalten, die eben ganz speziell nur für unsere Mitglieder sind. Hier gibt es auch einen separaten Downloadbereich, in dem Sie z.B. unser neues und umfangreiches Sonderheft zu Oldtimerzulassungen finden.

Einfach registrieren und los gehts!

Jedes Mitglied muss sich vor dem ersten Zugang zunächst registrieren lassen. Das ist ganz einfach: Die Schaltfläche für die Registrierung finden Sie in der Navigationsleiste auf der linken Seite. Nur ein Klick und das Registrierungsformular erscheint auf dem Bildschirm. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, findet zusätzlich eine umfangreiche Hilfefunktion auf der linken Navigationsleiste.

Sobald Ihnen die Registrierungsbestätigung per E-mail zugegangen ist, senden Sie bitte zur Bestätigung die Registrierungs-mail ab. Schon können Sie unbeschränkt durch unseren Mitgliederbereich surfen und interessante Informationen abrufen. Einfach selbst gewählten Benutzernamen und Passwort eingeben - und los geht's.

Wir heißen Sie herzlich willkommen auf unseren internen Mitgliederseiten!

Ihr DEUVET-Vorstand

Bestandsschutz Rote 07 – auch Bayern zeigt sich großzügig!

Mit Niedersachsen geht auch Bayern einen Youngtimer orientierten Weg. Bei Umzug bleibt das Rote 07-Kennzeichen auf jeden Fall erhalten - auch wenn das Fahrzeug noch keine 30 Jahre alt ist.

Auch für den Fall eines Halterwechsels – unabhängig davon, ob durch Verkauf, Schenkung oder Erbfolge - bleibt dem Erwerber die Rote 07 für Fahrzeuge, die die 30-Jahresgrenze noch nicht überschritten haben, erhalten.

Allerdings wird in diesem Fall für Fahrzeuge, die noch keine 30 Jahre alt sind, eine Untersuchung nach § 23 StVZO gefordert - das sog. H-Kennzeichen-Gutachten.

Kurzzeitkennzeichen begründet keine Erstzulassung!

Der Bundesfinanzhof stellt es nochmals klar: eine Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens ist weder steuerrechtlich noch verkehrsrechtlich eine Erstzulassung.

Wurde ein Fahrzeug erstmalig mit Kurzzeitkennzeichen zugelassen, kann sich auch kein Halter auf das Datum der Zuteilung dieses Kurzzeitkennzeichens berufen, um eine Zulassung mit H-Kennzeichen zu erwirken. Der Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung liegt erst dann vor, wenn ein Fahrzeug unbeschränkt zum öffentlichen Verkehr im Inland oder im Ausland mit der dafür erforderlichen Zulassung zugelassen oder in Betrieb genommen worden ist. Bei Kurzzeitkennzeichen ist dies nicht der Fall. (BFH Urteil v. 23.5.2006, AZ VII R 27/05)

Editorial

Liebe Citroën -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

Sie ist zwar nicht so bunt und aufwändig wie die Zeitungen unserer französischen und niederländischen Kollegen, aber wir haben immerhin diesmal einen farbigen Umschlag für unsere Zeitung. Nach wie vor versuchen wir, den Etat für die Zeitung so gering wie möglich zu halten, unsere Mitgliedsbeiträge sind sicherlich, gerade in der momentanen Situation, in Nachfertigungen und der Sicherstellung der Ersatzteilversorgung besser aufgehoben.

Ganz ohne Jubiläumsbeigabe sollte dieses Jahr aber nicht vorübergehen, deshalb haben wir die alten Clubzeitungen auf eine CD brennen lassen und dieser Ausgabe beigefügt. Vielen Dank in diesem Zusammenhang an Jörg Kaiser für die nächtelange Scanarbeit. Leider war unsere Texterkennungssoftware bei den alten, teils kopierten Ausgaben hoffnungslos überfordert, deshalb gibt es im Moment noch keine Suchfunktion. Wir werden aber versuchen, dies bei einer Neuauflage mit einzubauen. Weiterhin haben wir noch eine aktuelle Mitgliederliste beigefügt. Sollten Daten fehlen oder veraltet sein, würden wir uns über eine kurze Nachricht an den Schriftführer freuen. In diesem Sinne wünschen wir viel Spaß beim Lesen und immer einen Handbreit Asphalt unterm Reifen.

Ihre Redaktion
Gerold & Astrid Röben

Der Inhalt

Aus dem Clubleben gegriffen

Grusswort des Präsidenten	Seite	2
Jahreshauptversammlung in Bodenheim	Seite	5
Heide und Täler (Moors and Dales)	Seite	15
Nikolaustreffen dieses Jahr in Düsseldorf	Seite	24

Magazin

André-Citroën-Ausstellung	Seite	10
SM-Modelle - ein Überblick	Seite	12
Mein SM ist weg	Seite	13
Kurvenlicht	Seite	13
SM-Espace	Seite	13
Techno-Classica wird immer gigantischer	Seite	17

Service

Aktuelles vom Deuvet	Seite	3
Editorial	Seite	3
Verkaufsangebote	Seite	6
Die perfekte Welle	Seite	7
Ein SM, der nicht tropft ist leer	Seite	11
Bestellschein	Seite	14
Heene's Kiste	Seite	18
Ausnahmeregelungen von Fahrverboten	Seite	21
Aktuelle Urteile	Seite	22
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	26
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	27

Redaktionsschluß für die 76. Ausgabe (September 2007): 30.08.2007

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

Schlehenweg 26

65321 Heidenrod

Fon/Fax: 06124/726206

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

Jahreshauptversammlung in Bodenheim

von Astrid Röben

Ein schönes Fleckchen Erde hatte unser Präsident da für die diesjährige Jahreshauptversammlung ausgesucht. Das Landhotel und Weingut Battenheimer Hof in Bodenheim lag zwar mitten im Ort, war aber durch eine alte Mauer von Straße und Lärm gut geschützt.

Im Biergarten des Restaurants konnten wir - bei bestem Wetter - „bis in die Puppen“ klönen. Dieses Mal wurden wir auch nicht aufgefordert, doch endlich ins Bett zu gehen. Einige waren aufgrund des weiteren Anfahrtsweges schon am Freitag angereist und so traf man sich mit denen, die erst Samstag dazu kamen, entweder auf der Burg Eltz, die nur zu Fuß erreichbar war (unsere Majestäten mussten auf dem Parkplatz warten - wie alle anderen auch). Das Innere der Burg war nur im Rahmen einer einstündigen Führung zu erkunden. Der „frischgebackene“ Burgführer war zwar noch ein wenig unsicher, aber man merkte, dass er sich intensiv mit der jahrhundertealten Geschichte der Burg beschäftigt hatte.

Nach einer kurzen Rast im Sonnenschein außerhalb der Burg ging es zurück Richtung Mainz, wo wir die Möglichkeit hatten, uns in einem Mainzer Lokal zu stärken, bevor die Mitglieder sich ab 16 Uhr in die Mitgliederversammlung „stürzten“, denn es gab dieses Mal einiges zu besprechen. Diejenigen, die nicht an der Mitgliederversammlung teilnehmen mussten oder wollten, genossen im Schatten der großen Bäume den schönen Tag, der nach der Versammlung gemütlich ausklang.

Die Mitgliederversammlung war dieses Jahr gut besucht, es wurde eng im Tagungsraum, es mussten sogar Stühle dazu geholt werden. Der Vorsitzende berichtete über das vergangene Jahr und im Speziellen über die Ersatzteilsituation in Bezug auf den französischen Club. Die Franzosen sind nur noch bereit, weitere Ersatzteile zu liefern, wenn die ausländischen Clubs pauschal pro Mitglied und Jahr 30,00 € an den französischen Club überweisen. Eine Gegenleistung ist mit dieser Zahlung nicht verbunden, d. h. es besteht kein Mitspracherecht bei Nachfertigungen, keine Liefergarantie bei vorhandenen Ersatzteilen und auch keine Gewährleistung für Fehler an gelieferten Teilen. Es ist also alles in das Ermessen der französischen Clubführung gestellt. Die anderen Clubs sind in dieser Frage uneinig, die Niederländer und Engländer lehnen diese Regelung



Verbrecher aufgepaßt - wenn Volker Hammers mit seinem Gendarmerie-SM kommt!



Burg Eltz - eine Stunde in der Vergangenheit



Wir waren nicht zum Vergnügen da

Aus dem Clubleben gegriffen



Jetzt heißt es bald wieder Abschied nehmen

ab, die Schweizer und Luxemburger verhalten sich abwartend und sind ggf. bereit, diese Regelung ein oder zwei Jahre auszuprobieren und die Italiener sind automatisch Vollmitglied im französischen Club und somit nicht von dieser Regelung betroffen. Die Mitgliederversammlung hat einstimmig (zwei Enthaltungen) diese Regelung abgelehnt.

Der Kassenwart hat dann seinen Bericht verlesen und Rainer Rist berichtete über die Kassenprüfung. Diese konnte nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden, da zum Prüfungszeitpunkt die Kontoauszüge für das erste Quartal nicht vorlagen, sondern sich noch irgendwo auf dem Postweg befanden. Aus diesem Grund empfahlen die Kassenprüfer, die Entlastung des Vorstandes zu verschieben. Diese soll auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung nachgeholt werden.

Verkaufs-Angebote

Citroën SM

Jahrgang 72, Maschine gut, Abfederung gut, Karosserie rostfrei, Innenausstattung nicht gut, Auspuffsystem nicht gut

Preis 6.900 €

Cornelius Klingenberg

Tel.: (0045) 74 75 30 28 (DK)

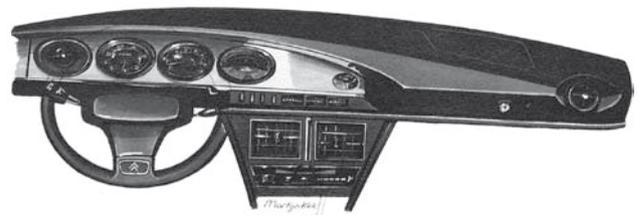
Citroën DS 23 Pallas

Originalzustand, Erstzulassung 1974, garagegepflegt, Originallack, Tauschmotor (echte 15.000 km) motorisch 1A, 4-Gang-Halbautomatik
Ledersitze, Blaupunkt Originalradio, Blaupunkt Kassettendeck (original), Mittelarmlehne

Der Vorstand war neu zu wählen, Ruleman Erkenswick, Heribert Schmidt, Lutz-Harald Richter und Gerold Röben wurden in ihren Ämtern bestätigt, Volker Hammes wurde als Beisitzer für das Ersatzteilwesen und Öffentlichkeitsarbeit neu in den Vorstand gewählt. Andreas Heene, Thomas Schirle und Stephane Bonutto standen für eine Wiederwahl nicht zur Verfügung, da der Vorstand auf fünf Personen reduziert wurde.

Der Sonntag stand unter dem Motto „Geschichte der Region“, denn es ging in die alten Keller von Nierstein, die erst vor nicht allzu langer Zeit wiederentdeckt worden waren. Hier mussten die Händler aus dem Umland, die ihre Waren auf der anderen Rheinseite verkaufen wollten, diese zwischenlagern, sonst hätten die Niersteiner sie nicht passieren lassen.

Den Abschluss bildete - immer noch bei strahlendem Sonnenschein - ein ausgedehntes Essen im Lokal „Vini Vita“ auf dem Weingut Gehring. Dieses Lokal vermittelte den Eindruck nicht in Deutschland, sondern irgendwo in der Toskana zu sein. Nachmittags zerstreuten sich dann wieder alle in alle Himmelsrichtungen. Einige von ihnen trafen sich nur fünf Wochen später in York beim Internationalen Treffen in England wieder (darüber berichten wir auf Seite 15).



teilweise renovierungsbedürftig
Überprüfungsplakette bis Juni 2007

Alle Papiere vorhanden

85 KW Leistung VB: 9500 Euro

Besichtigung nach telefonischer Vereinbarung
(Standort Wien)

Tel.: 06 76/9395934

Citroën DS 23 Pallas

schwarz/ schwarzes Leder, 06/1973, 89.000 km,
110 PS, teilrestauriert, neu lackiert;
Dachhimmel zu erneuern;
Standort: dzt. Villach, bald Nähe wr. Neustadt

VB: 6.000,--

INFO:

Tel.: 06 99/12859588

Die perfekte Welle?

von Andreas Heene

Eines der mich verfolgenden Probleme an meinen beiden SM ist der ruhige Lauf der Vorderachsen. Nur hatten beide Autos immer mal wieder unterschiedliche Ursachen, die ein mehr oder minder starkes Schütteln bei gewissen Geschwindigkeiten an der Vorderachse erzeugten. Abgesehen von dem Wuchten der Reifen und Austausch eiernder Felgen habe ich auch Tripoden, Achsnaben und Bremsscheiben neu gemacht. Trotzdem blieb noch immer ein Rest an Geschüttle.

Als Verdachtsmoment kamen nur noch die einzigen Altteile infrage, die Antriebswellen. Zwar hatte ich originale überholte Wellen aus der Citroën- Szene, die auch mit neuen Plastikstopfen und Manschetten versehen wurden, aber diese Überholung war wohl nicht die beste. Solche überholten Wellen waren zwar wie neue schwergängig im Drehen unter abgewinkelter Stellung, aber wenn man nachgefragt hat, ob denn auch die Sprengringe der Lagertassen der Kreuzgelenke kalibriert worden seien, kam ein großes Fragezeichen. Man muss nämlich wissen, dass es die Sprengringe in unterschiedlichen Dicken gibt, und dass damit die Gelenkgeometrie zentriert wird. Macht man das nicht, kann die Welle etwas eiern. Diese Wellen wurden von den einschlägigen Händlern ebenso vertrieben wie über den französischen Club. Angeblich soll die Überholung in Polen gemacht worden sein, und die Qualität soll nicht gerade erste Sahne sein. Vielleicht mach' ich mal eine der überholten Welle auf und kontrolliere die Arbeit. Aber man ist mit guten, nicht überholten Altwellen meist besser gefahren als mit den überholten Wellen.

Genau da liegt das eigentliche Problem - man findet auch unter den professionellen Wellenreparaturbetrieben keinen, der diese Gelenkwelle öffnen kann oder will. Dazu müsste man irgendein spezielles Werkzeug von Citroën haben, das aber nirgendwo verfügbar ist. Somit ist davon auszugehen, dass bei den Wellenüberholungen immer nur die äußeren Nadelager der Kreuzgelenke überholt wurden und nie die inneren - die natürlich genauso schuld sein können an einer Unwucht oder schlagenden Welle.

Seit Ende 2006 hat sich nun endlich die Szene der professionellen Citroën-Oldie-Teilespezialisten erbarmt und nach der Neuauflage der DS-Antriebswellen eine Nachfertigung der baugleichen, aber längeren SM

Wellen produziert. Vertrieben werden die Dinger von den Händlern HOCH oder SASSEN und ich habe mich da gleich mal erkundigt. Die vom Gelenk her baugleichen DS-Wellen sollen wohl schon bei einigen Autos problemlos eine stattliche Anzahl Kilometer abgespult haben. Gebaut werden sie meines Wissens in Holland, wo es einige sehr aktive Betriebe gibt, die sich auf die Überholung mechanischer Komponenten von Alt-Citroëns spezialisiert haben. Meist natürlich für die DS, aber da vieles ähnlich oder baugleich ist, hängen wir mit unseren SM da zum Glück mit dran.

Also habe ich mir mal einen Satz bestellt von den neuen Wellen. Der Preis der Wellen lag bei ca. 310 € je Stück ohne Tripode, was ich für eine solche Nachfertigung nicht für zuviel halte. Für eine Original-Citroën-SM Welle mit CX-Gelenk musste ich in 1990 beim Händler schon 1200 DM abdrücken (ca. 600 €), und das Ding war nach 100 Km im Eimer - musste aber auf Gewährleistung zurückgenommen werden.

Die neuen Wellen kamen in einer stabilen Verpackung per Post und nach dem Öffnen der Kiste zeigten sich zwei schöne neue, schwarz lackierte Antriebswellen. Die Konstruktion ist natürlich unterschiedlich zu der des Originals. Man hat hier wohl ein Seriengelenk verwendet - ich habe mal munkeln hören, es sei ein VW-Gelenk vom Allrad-Bus. Die Welle ist passend für den SM, weist aber einige technische Unterschiede zu den originalen Wellen auf.

Der Durchmesser des Wellenschaftes beträgt 32 mm und geht glatt durch, wie ein Rundstahl. Die Originalwelle dagegen hat einen Schaftdurchmesser von 28 mm und verschiedene Verdickungen - auf der Gelenkseite zur Aufnahme der Hohlbohrung für den Fettkanal und auf der Getriebeseite die Verdickung für den Sitz der Manschette und den Anschlag des Tripodessternes. Hier wurde also die Geometrie aus Fertigungsgründen vereinfacht und der gesamte Wellenschaft auf den Durchmesser der Anlagefläche der Getriebeseitigen Manschette geändert. Diese Änderung ist zunächst mal aus technischer Sicht kein Problem, denn die Welle läuft frei und die zusätzliche Dicke von 4 mm Mehrdurchmesser gegenüber der Originalwelle bringt mehr Sicherheit in der Aufnahme der erheblichen Bremsmomente des SM. Dass es ein haltbarer Stahl ist, hoffe ich mal einfach. Technisch ist nämlich zu beachten, dass durch die Anordnung der

Service

Bremsscheiben am Getriebe der maßgebliche Lastfall für die Welle nicht die Beschleunigung des SM ist, sondern das Bremsmoment, das vom Rad über die Welle zur Bremse geleitet wird - und diese Momente sind natürlich erheblich höher als die, die bei der Beschleunigung auftreten. Da die Wellenkonstruktion insgesamt einen soliden Eindruck macht, verlass ich mich mal einfach drauf, dass die Wellen die auftretenden Lasten aufnehmen können.

Der Aufnahmeteller für die Radseite liegt als Extrateil bei, dieser hat eine feine Verzahnung, die in den gezahnten, serienmäßigen Wellenstummel des neuen Gelenkausganges an der Radseite greift. Und hier habe ich das erste Problem gefunden: Die Senklöcher für die kleinen Senkschrauben am Aufnahmeteller, die die Montagesicherung der Wellenteller auf der Radnabe darstellen, sind nicht tief genug gesenkt. Hier muss man selber nachsenken, wenn nicht die Produktion das mal in der weiteren Fertigung berücksichtigt. Macht man das nicht, stehen die Senkschrauben heraus und die Felge liegt nicht eben an. Man muss sich also noch einen Senker für die Standbohrmaschine zulegen, so was kostete aber nicht die Welt im Werkzeughandel.

Auch die Zentralschraube einer der Wellen, die den Aufnahmeteller mit dem Gelenk verbinden, hatte eine leicht exzentrisch gedrehte Unterlegscheibe, was aber meines Erachtens nur ein Schönheitsfehler ist - Kleinserie eben.

Ganz anders ist die Zahnung der Getriebeseite im Vergleich zum Original. Ist beim Original die Zahnung abgestuft, so dass man den Stern der Tripode auf die Welle bis zum Stufenabsatz aufpressen kann, fehlt dieser Anschlag bei der Nachbauwelle. Man muss also bei der Montage aufpassen, dass man nicht den Stern nach unten durchpresst auf die auslaufende Zahnung, da würde sich der Stern unwiderruflich verklemmen. Hier fehlt mir ein Anschlag. Der aber recht einfach zu machen gewesen wäre, mittels einer kleinen Nut und einem Sprengring, der als Anschlag dient - so wie einer am Wellenende den Stern nach dieser Seite sichert. Was ich nicht hoffe, ist, dass die Kräfte beim SM so groß sind, dass der Stern sich auf der Zahnung verschieben kann, wobei er aber auch nicht abhauen könnte, da er sich eben auf die auslaufende Zahnung der Welle setzt. Wobei ich beim zweiten Wellensatz, den ich gekauft habe, feststellen musste, dass die Länge der Fräsung schon geringer war, so dass ich bei einer Welle den Stern kaum draufbekam, da sich die Zacken des Sterns bereits auf den Auslauf der wellenseitigen Zahnung setzten ca. einen halben

mm bevor ich den oberen Sprengring auflegen konnte. Mit etwas Gewalt ging es dann aber. Nur wie es später mal wieder herunter geht????

Eine weitere Änderung, mit der man zurecht kommen muss, ist das Fehlen der Sitze für die originalen Tripodesmanschetten auf der Welle. Bei der alten Welle ist hier eine Verdickung mit zwei Wülsten, die das Ende der Manschette hält. Ich hab's aber ausprobiert, wenn man mit einer doppelt gewickelten Ligarex-Schelle die Manschette richtig festmacht, bleibt die Manschette auch sitzen und verschiebt sich nicht in Längsrichtung. Die Manschette hält auch auf den geringen Riefen der überdrehten Welle so, dass sie in ihrer Position bleibt. Allerdings muss man diese Position ermitteln bei eingebauter Welle. Erst die Manschette entlüften, da sie ein Luftpolster ausbilden kann beim Montieren. Das macht man mittels eines längs zur Welle unter den Manschettenkragen eingeschobenen Schraubendrehers. Dann schiebt man die Manschette leicht auf dem Schaft hin und her und schaut, wo ihre natürliche Position liegt. Anschließend setzt man die Schelle, bei einer Ligarex-Schelle sollte man diese doppelt nehmen.



Auch den Knickwinkel der Welle habe ich untersucht im Vergleich zu einer originalen Welle, der Winkel ist der gleiche, womit beim Lenken keine Probleme erwartet werden sollten. Die Bauart der neuen Welle

ist vom Gelenk her natürlich eine völlig andere. Ist die alte Welle eine Doppel-Kreuzgelenkwelle, wie sie heute als Typus bestenfalls noch bei Traktoren eingesetzt wird, ist die neue mit einem Rzeppa-Gelenk ausgerüstet, bei dem die Kräfte über Kugeln in Gleitbahnen übertragen werden. Der Vorteil dieser Wellen ist die weniger komplexe Bauweise und damit die preiswertere Herstellung. Vermutlich ist die Welle auch geringfügig leichter trotz des dickeren Schaftes, aber ich habe keine Vergleichswiegung gemacht.

Aber! Diese Welle ist ein nicht homologiertes Bauteil, das keine Zulassung für den Wagen hat im Sinne des TÜV. Aber haben das die anderen Zündanlagen, die Edelstahl-Auspuffanlagen etc? Mit dem Risiko fährt man eben, das muss jeder mit sich selber ausmachen - und man muss wissen, dass man den Versicherungsschutz verliert.

Soviel zur Technik- aber was sagt der Fahrbetrieb? Die erste Probefahrt auf Landstraßen und Autobahn zeigte vom Vibrationsniveau der Vorderachse her einen Quantensprung. Der Wagen läuft nun vorne sagenhaft ruhig - endlich kann man richtig dahingleiten. Wenn man bedenkt, was an Rauigkeiten der Antriebsachse die DIRAVI-Lenkung alles schon wegschluckt, mussten die vorher spürbaren Ursachen der Unruhen am Lenkrad an ihrem Ursprungspunkt schon recht krass gewesen sein.

Das Einzige, was ich noch beim Bremsen merke, ist ein leichtes Rubbeln der (neuen) Bremsscheiben, aber das mach ich auch noch weg. Dafür habe ich mir Bremsklötze aus Korund bestellt, die die Bremsscheiben im Betrieb reinigen und schleifen. (Darf man aber nur kurz fahren!). Aber insgesamt hat sich auch das Bremsverhalten erheblich verbessert, weil eben nicht mehr die eiernden Bewegungen der alten Wellen auf die Bremse übertragen werden. Auch das Lenken unter Antrieb funktioniert tadellos und auf der Autobahn ist nun auch Ruhe da vorne. Es war wirklich Zeit, dass die neuen Wellen auf den Markt kamen.

Was im Fahrbetrieb nach einigen Kilometern Laufzeit auffällt, ist manchmal ein Rumpeln beim Fahren über einen Randstein oder eine abrupte Bodenunebenheit. Ich bin der Sache nachgegangen und habe festgestellt, dass die neuen Wellen ein Längsspiel haben, sie lassen sich also zwischen Tripode und Radgelenk etwas hin und her bewegen. Das dürfte von dem Spiel des neuen Gelenkes auf der Radseite herrühren, das keine Führung längs zur Achse oder vielleicht eine mit eingeschränktem Spiel zu haben scheint. Ich hoffe nur, dass

sich dadurch die Welle nicht durch den Blechboden der Tripode arbeiten kann. Ich werde das mal weiter beobachten. Dass das bei der alten Welle nicht aufgetreten ist, hängt mit deren Bauart zusammen, weil hier die Kreuzgelenke eine feste Führung der Welle an der Radnabe bedingen, und die Spielseite nur in der Tripode ist. Die neue Welle hat faktisch gar keinen Festpunkt



in Längsrichtung und kann damit hin und her gehen. Meine alten Wellen werde ich behalten, denn man weiß ja nie! Vielleicht braucht man sie noch mal oder mir fällt ein, die Dinger richtig gut zu überholen, die dafür nötige Drehmaschine hab ich ja inzwischen.

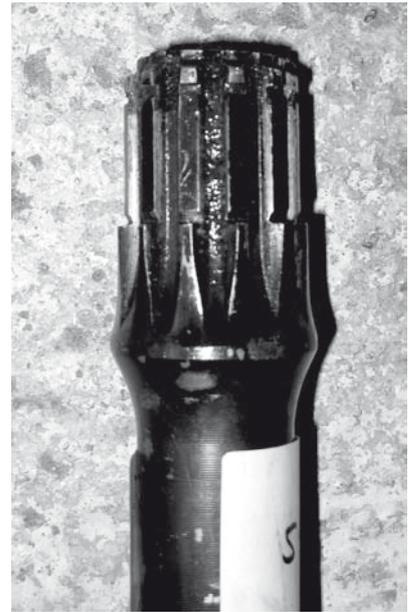
Zu den neuen Wellen gibt es übrigens auch neue Tripoden. Die kommen preislich noch dazu. Wer also auf die neuen Wellen umrüstet und nicht fast neuwertige Tripoden im Auto hat wie in meinem Fall, sollte sich die neuen Wellen unbedingt mit neuen Tripoden kaufen. Baut man nämlich die neuen Wellen in die alten Tripoden, wirkt sich die doch leicht unterschiedliche Geometrie zwischen alter Welle und neuer Welle nachteilig aus. Die Tripodeskugeln der alten Welle haben eine geringfügig andere Position im Tripodestopf und haben sich hier eingelaufen. Baut man nun den Tripodestern mit seinen Kugeln auf die neue Welle, laufen die Kugeln im alten Topf geringfügig neben ihren alten Laufspuren, die in Form leichter Eindrückungen der Laufbahn bestehen. Gibt man dann Leistung auf die neue Welle, versuchen die drei Tripodeskugeln wieder in ihre alten Kuhlen zu schlüpfen, was auf die Welle eine Längskraft ausübt. Auch fangen die Kugeln bei leichter Auslenkung das Springen an. All dies summiert sich dann zu einem Rumpeln der Welle, das schlimmer ist als alles, das vorher da war. Es hilft auch nichts, die Tripodestöpfe von links nach rechts zu tauschen, weil das gleiche Problem dann nur in der anderen Lastrichtung, beim Bremsen auftaucht, und das noch viel unangenehmer.

Also: Wer mehr als ca. 2000 Kilometer auf seinen Tri-

poden hat und neue Wellen montieren möchte, sollte sich unbedingt gleich die Gesamtwelle mit Tripoden leisten. Man will ja schließlich seine Ruhe - oder? Ich habe mir jedenfalls gleich einen zweiten Satz Wellen geordert, die in den Automatic eingebaut werden. Und vielleicht lege ich mir noch einen Satz Reservewellen zu, bevor die Dinger aus sind, weil wegen Marktsättigung keine mehr nachgebaut werden.

Was dann weniger schön war, ist der Defekt beider Wellenmanschetten an der Radseite nach einer Fahrzeit von ca. 400 Kilometern. Diese Manschetten sind zu hart. Dieser Schaden ist nicht nur bei meinem SM aufgetreten, das kam bei weiteren Autos vor. Hier haben wir vom Club bzw. auch durch zwei szenebekanntere kommerzielle Schrauber und durch mich beim Lieferanten Druck gemacht, dass das abgestellt wird. Die Reaktion war verständnisvoll, Untersuchungen nach verbesserten Manschetten laufen derzeit noch, so dass man mit der aktuellen Wellenversion noch mit Problemen rechnen muss. Ich war mal wieder Testfahrer auf eigene Kosten! Aber ich denke, dass die Wellen bald weiterentwickelt sind und als haltbare Version zur Verfügung stehen können.

Letztendlich muss man auch denen Achtung zollen, die sich des Themas angenommen haben und die uns die neuen Wellen nachgefertigt haben. Klar machen die das kommerziell, aber so funktioniert eben die Wirtschaft. Da das Preis-Leistungsverhältnis passt, bin ich zumindest damit zufrieden. Wenn die Qualität noch etwas verbessert wird, bin ich bald ganz zufrieden.



Der Club wird meines Wissens die Wellen nicht vertreiben aus versicherungsrechtlichen Gründen. Man muss sie sich daher bei den üblichen Teilehändlern

André Citroën-Ausstellung

Ausstellung im Jüdischen Museum Rendsburg vom 24.06. – 30.09.2007

André Citroën, brillanter Unternehmer, Erfinder, Marketing Stratege und Verfechter sozialer Ideen, steht im Mittelpunkt der Ausstellung. Er wird 1878 in Paris als Sohn eines niederländischen jüdischen Diamantenhändlers geboren. Anders als seine Brüder verlässt er die Familientradition und wird Ingenieur. Früh erkennt er, dass das 20. Jahrhundert das Jahrhundert des Automobils sein wird. Mit 24 Jahren besitzt er seine erste Firma, die Winkelzahnräder herstellt – das spätere Logo der Firma greift die Winkel auf -, deren Vorteile er als einer der ersten nutzt.

Während des 1. Weltkrieges kann er die militärische Führung von einer neuen Methode der effektiven Granatenherstellung überzeugen, als er sieht, dass die bislang geübte Praxis Frankreich zum Verlierer machen wird. Überzeugt davon, dass technischer Fortschritt mit sozialem Fortschritt einhergehen muss, führt er vorbildliche soziale Neuerungen ein wie Kinderkrippen, kostenloses Kantinenessen, sanitäre und medizinische Versorgung auf hohem Niveau oder den „13. Monats-Bonus“. Außerdem stellt er Behinderte ein.



1914 heiratet er die italienisch-stämmige Georgina Bingen und verbindet sich auf diese Weise mit einer

traditionsreichen Familie, deren Vorfahren bis auf den berühmten Prager „Rabbi Löw“ (16. Jh.) zurückzuführen sind. Das Paar hat vier Kinder, eine Tochter stirbt bald nach der Geburt.

Nach dem Krieg verwirklicht er seinen Traum und übernimmt zunächst die marode Autofirma Mors, um dann seine eigene Kompanie zu gründen. Dabei nutzt er modernste Produktionsmethoden und technische Innovationen wie er sie bei seinen USA-Besuchen (u.a. bei Henry Ford) gesehen hat und entwickelt sie weiter. Sein Ziel ist das erschwingliche Auto für jedermann, nicht das Luxusmobil für eine kleine Klientel. Dazu gehört für ihn auch ein dichtes landesweites Servicenetz mit Vertriebsstellen und Werkstätten. Zugleich bedient er sich vielfältiger und phantasievoller Werbestrategien, die ganz gezielt Kundenbindung durch Markenbewusstsein fördern. Mit den aufwendigen und gefährlichen Auto-Exkursionen durch die Sahara, Nordafrika, China und andere Teile Asiens (1920er und 1930er Jahre) erregt er weltweit Aufsehen. Mit all diesen Aktivitäten betritt er Neuland.

Kultiviert und charmant, ist er mit vielen Talenten gesegnet. Seine Weltgewandtheit und seine Begabung für die Kommunikation lassen ihn internationale fachliche, unternehmerische und politische Kontakte knüpfen. Dass die Firma trotz großer Erfolge schließlich 1934 Konkurs anmelden muss und von Michelin übernommen wird, ist der einzigen Fehleinschätzung in seinem beruflichen Leben geschuldet. André Citroën unterschätzt die Weltwirtschaftskrise und ihre Folgen. Das Auto mit Frontantrieb, der Traction Avant, kommt zu spät, um die Firma zu retten. 1935 stirbt André Citroën nach schwerer Krankheit.

Die Ausstellung gibt nicht nur einen Einblick in das Wirken des Autobauers André Citroën, der der europäischen Autoindustrie entscheidende Impulse gab, sondern auch in die Herkunft André Citroëns, seine Familie, aber auch die weitere Citroën-Familie, der noch andere bemerkenswerte Persönlichkeiten angehören wie der Maler und Grafiker Paul Citroën und sein Bruder, der Diplomat Hanan Cidor (eig. Hans Citroën), der Photograph Erwin Blumenfeld, Jacques Bingen, führendes Mitglied der Résistance oder Sir Frederick Ayer, bedeutender englischer Philosoph der Moderne.

Die Firma Citroën, Paris, wird die Ausstellung mit sehenswerten Leihgaben unterstützen. Neben einem der allerersten „Ur-Typen“, dem Typ A von 1919, wird ein Kinderauto und eigens produziertes Spielzeug (1920er Jahre) für die „Kunden von morgen“ gezeigt. Es werden

Plakate als Beispiele für die Werbestrategien Citroëns zu sehen sein. Die Entwicklung der verschiedenen Wagentypen wird mit zahlreichen Modellautos anschaulich gemacht. Den beiden Kultautos aus der Ära nach André Citroën, dem 2CV und dem DS (La Déesse) wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Das reiche Photomaterial stammt zum großen Teil ebenfalls aus der Citroën-Zentrale. Einige vorwiegend private Photos hat ein Enkel Citroëns aus dem Familienarchiv beigesteuert.

Veranstalter ist die Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloß Gottorf in Schleswig unter der Leitung von Prof. Dr. Herwig Guratzsch.

Die Eröffnung ist am 24. Juni 2007 um 12 Uhr im Jüdischen Museum Rendsburg. Es spricht Frau Dr. Dettmer, Leiterin des Jüdischen Museums Rendsburg.

Die Ausstellung ist vom 24.06. bis zum 30.09.2007 im Jüdischen Museum Rendsburg zu sehen und ist täglich von 10 bis 18 Uhr zu sehen.

Tipp:

Ein SM, der nicht tropft, ist leer!

Da aber die meisten unsere SM's fahren, sind sie „voll“ mit den verschiedensten Betriebsflüssigkeiten. Und es tropft halt immer irgendwo heraus. Was unschön aussieht auf dem Garagenboden, also legt man da was unter.

In der Regel ist diese Unterlage eine Pappe, die man aus einem Karton herauschneidet. Durch Zufall habe ich aber was Besseres gefunden, und das auch noch „für lau“: Aldi, zumindest Aldi Süd verkauft das Toilettenpapier palettenweise, hinten links in den Läden steht die Palette immer herum. Wenn die Palette nicht umgepackt wurde, sind die vielen Lagen aus Toilettenpapierrollen schichtweise durch einen Karton aus Wellpappe getrennt. Der Karton hat auch runde Ecken und genau die richtige Größe, um ihn unter ein Auto zu legen als Tropfenfänger - und die Dinger kosten nichts, Aldi ist meist froh, wenn man den Müll mitnimmt.

Dadurch, dass die Kartons eben sind ohne Falten und die runden Ecken haben, liegen sie gut auf dem Boden auf und stellen keine Stolpergefahr dar. Wenn sie vollgesaugt sind, muss man sie natürlich vorschriftsgemäß entsorgen.

Andreas Heene

SM-Modelle – Ein Überblick

von Stéphane Bonutto-Hollman

(Stand Februar 2007) Es wurde schon lange nicht mehr über SM-Modelle berichtet, aber gerade in den letzten Jahren ist eine Fülle an neuen Modellen herausgekommen. Die niedrigeren Herstellungskosten in China, das anscheinend gewachsene Interesse an unserem Auto und die Explosion (zumindest in Frankreich) der Sammlerserien in den Zeitungskiosken haben dazu geführt, daß nun fast jeder Modellhersteller seinen SM anbietet, nicht nur als Coupé, sondern auch als Présidentielle, Gendarmerie, Cabriolet oder Rallye usw. Im Allgemeinen ist die Qualität der Proportionen und der Details gestiegen, das auch haben die niedrigeren Herstellungskosten in China ermöglicht. Dafür sind die Preise der Modelle aus der Vergangenheit kräftig in die Höhe geschossen. Nun gibt es ein SM für 9,90 € am Kiosk oder für bis zu 500 € wenn es sich um ein intaktes Mont Blanc-Modell handelt.

Die Kleinserien zu finden, ist schwieriger geworden, z.B. CCC, MRF oder Ministyle. Dafür ist das rote Sondermodell von Jerry Hathaway mittlerweile sehr gängig geworden, z. B. dank der Firma GTS, die es inklusive Pick-up und Anhänger anbietet.



Coupe 1-37 Guisval Tour de France

Aber der Clou bleibt sicherlich das 1/18-Modell von Norev aus dem Jahr 2005, der jedem SM-Fan durch alle zu öffnenden Teile sowie Detailtreue bis hin zu den grünen Federkugeln Freude beschert. Wer viel Zeit hat, sollte bitteschön echte 1/18-Federkugel nachbauen, damit das Auto nicht mehr per Hebel am Unterboden rauf und runter geht und Mikroleitungen anfertigen, damit die Scheinwerfer auch zusammen mit den Rädern drehen.

Angesichts der Menge der nunmehr existierenden Modelle habe ich meine Modellliste aktualisiert. Sie kann bei Bedarf von Stéphane Bonutto per e-mail (untenstehend) angefordert werden. Diese Liste hat jedoch nicht den Anspruch auf Vollständigkeit und auch nicht auf absolute Genauigkeit, denn ich besitze nicht alle aufgeführte Modelle. Daher bitte ich um Nachsicht für eventuelle Fehler, aber ggf. auch um Mitteilung, wenn möglich mit Bild, damit die Aufführung korrigiert und weiter ergänzt werden kann (bitte an s.bonutto@gmx.de schicken).



Coupe 1-37 Guisval Tour de France

Minichamps gebührt die Ehre, 2002 den Startschuß für den Qualitätsanstieg in den Großserien gegeben zu haben, zum Beispiel durch die Darstellung der einzelnen Scheinwerfer unter Glas, oder des formengerechten Außenspiegels, oder der farbigen Mittelkonsole. Dazu haben Farbensammler auch einen Grund bekommen, ihre Anschaffungen zu multiplizieren, denn den SM gibt es bei diesem Hersteller in gold, grün, rot und bald in braun (bzw. feuille dorée, vert argenté, rouge de Grenade und brun scarabée), als Diplomatenwagen (Botschafter in Berlin Jean Sauvagnargues) und bald als URIC-Modell (schnelle Einsatztruppe zur Bekämpfung chemischer Katastrophen). GTS, Universal Hobbies und IXO haben da ein gutes Vorbild gefunden und anschließend Modelle herausgegeben, die sich auch sehen lassen. GTS bietet seit kurzem auch ein weißes Mylord-Cabriolet.



Coupe 1-43 Matchbox Doctor

Mein SM ist weg!

von Helge Kleinz

Eine kleine Geschichte über die Wiedergeburt eines Autos.

Am Abend des 16.3. sind Jörg Fingerhuth und Michael Jakob zu mir nach Dorfen gekommen, haben ein wenig gegessen, geschlafen, gefrühstückt und am Samstag vormittag gegen halb elf standen wir zu viert in der Tiefgarage.

Der Schorsch war auch dabei. Der hatte eine 130 AH Batterie und armdicke Starthilfekabel mitgebracht. Zwei haben geschaut, einer hat fotografiert (ich) und einer hat gearbeitet (Jörg): Die Kabel von den Zündspulen abgezogen, damit der Zündfunken stärker wird, die Benzinleitung unterbrochen, einen Reservekanister angeschlossen, den Luftsammler abgebaut, die Batterie angeklemt und gesagt: „Micha, jetzt mach mal.“ Micha hat also gemacht - und Mein SM ist einfach angesprungen und sofort hat er sich aufgerichtet. Dann wurde er wieder ausgeschaltet. Eine normale Batterie vor den Beifahrersitz, die Starthilfekabel durch die Tür, unter der Haube zur eingebauten Batterie und wieder gestartet. Zwischendurch wieder

Kurvenlicht

von Andreas Heene

Da steh ich kürzlich vor dem Porsche Cayenne eines Verwandten und unterhalte mich mit dem angeregt, als ich im Augenwinkel im Scheinwerfer mit Klarglasoptik (man höre und staune!) links und rechts je ein kleines Zusatzlicht sehe, das völlig schräg nach außen zeigt. So in etwa, wie wenn beim SM die Lenkscheinwerfer im Eimer sind.

Auf meine Frage sagt mein Verwandter, das sei das neue Kurvenlicht. Guck ich hin und sehe keine beweglichen Teile im ganzen Plastikchrom. Da hab ich ihn gefragt, wie das Kurvenlicht denn lenken würde. Es ist ein feststehendes Kurvenlicht, das schielt andauernd nach außen. Angemacht wird es erst, wenn die Lenkung betätigt wird.

Und ich dachte, unser High-Tech-Standort Deutschland bringt mal was Gescheites zusammen.

Somit bleibt festzuhalten: Das Kurvenlicht des SM ist technologisch noch nicht überholt!

die normale Benzinversorgung angeschlossen, den Luftsammler wieder angeschraubt, die Haube vorsichtig geschlossen und ab. Jörg ist gefahren und ich saß rechts. Zum Parkplatz vor dem Freibad, ein paar Runden gedreht. Angehalten. Dann bin ich gefahren und Jörg hat Fotos gemacht. Hach war das schön!!! Noch schnell ein paar Fotos im Stand und dann Meinen SM auf den Hänger gefahren und wieder ausgeschaltet.

Nach fast fünf Jahren und beim 2. Versuch ist Mein SM wieder angesprungen. Öl und LHM waren noch im grünen Bereich, alle Reifen waren noch voll. Wasser war zu wenig. Dabei lief der Motor sofort (ohne Choke!) rund. Ohne jedes mechanische Geräusch! - Na ja, es ist eben Mein SM! Gut, der Motor wird trotzdem aufgemacht, um nach den Ketten und den Lagern zu sehen. Aber Handlungsbedarf scheint nicht zu bestehen.

Also, demnächst geht es wieder weiter!

Der Weg ist das Ziel!

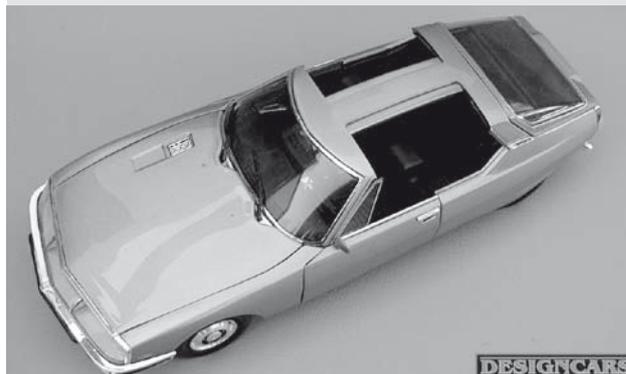
Der erste Citroën SM Espace ist fertig, Bilder sind unter: <http://www.designcars.de> in der Rubrik „Private Sammlung“ im Internet zu finden.

Dieses Modell wurde auf Basis eines Norev Modells in Handarbeit hergestellt. Folgende Arbeiten wurden durchgeführt:

Modell wurde komplett zerlegt, auch der Innenraum, danach die Dachhälften entfernt. Basislack entfernt, Karosserie entgradet und geschliffen. Grundierung aufgebracht, nochmals geschliffen. Lamellendach hergestellt danach grundiert und lackiert.

Der Innenraum mit den Sitzen und dem Lenkrad lackiert, Karosserieteile lackiert, Frontscheibe angepasst und eingesetzt, Innenraum und Karosserieteile zusammengebaut.

G. Robert



Heide und Täler (Moors and Dales)

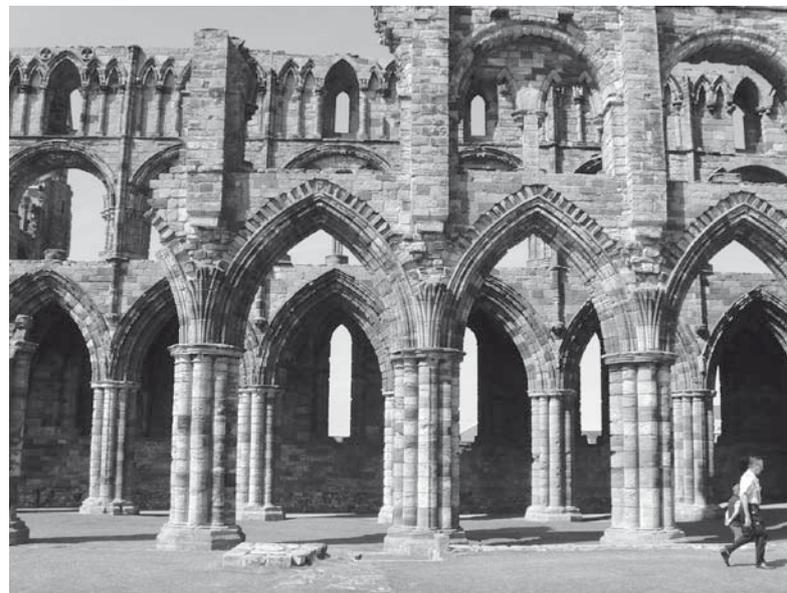
von F. W. Sögtröp

Das war das Motto des Internationalen Citroën-SM-Treffens in England. Diesmal also nicht in Südengland, sondern in Yorkshire, also Mittelengland. Stationen wie York, Whitby, Rosedale, Castle Howard, Rydale Folk Museum und das phänomenale National Railway Museum waren vorgesehen. Es versprach sehr interessant zu werden. Aber der Reihe nach.

Klaus Lainck-Kuse übernahm es, die Fähre zu buchen. Wir wollten von Rotterdam nach Hull über Nacht fahren und morgens um 8 Uhr dort ankommen. Wir, das waren Günter Foese und Horst Lommel, Jürgen Renner und Frau, Wolfgang Höptner und Frau, Martin Betz und Christa Köhler sowie meine Frau und ich im C 5. Wir trafen uns am Donnerstag an der Raststätte Heidenfahrt an der A 61. Die Fahrt nach Rotterdam Europort war ziemlich anstrengend, da sehr viel Verkehr herrschte. Gegen 17 Uhr waren wir glücklich im Fährhafen gelandet und nun galt es Priorité für uns (dass wir als Erste vom Schiff fahren durften) auszuhandeln, da wir ja noch von Hull nach York fahren mussten und dort ging es bereits um 10 Uhr auf die Reise mit dem Bus nach York. Hier waren schon die Römer, die Wikinger und die Normannen. Am Ende des 11. Jahrhunderts war die Stadt die zweitgrößte nach London.

York ist noch von der alten Stadtmauer umgeben. Ein Juwel ist die Kathedrale, die größte in Nordeuropa. Glasfenster von 1338, das größte weltweit aus dem Mittelalter. Die erste Kirche hier stammte von 672. Innerhalb der Mauer gab es hübsche Sträßchen, auf denen man flanieren konnte, weil natürlich hier die Autos verbannt waren. Beeindruckend der Clifford's Tower aus dem 13. Jahrhundert. Mit dem York Pass, den jeder von uns erhielt, hatten wir überall freien Eintritt. Das Wetter war gut und warm und wir verteilten uns über die Stadt. Insgesamt waren 53 SM gemeldet, sodass wir über 100 Personen waren.

Im Hotel Fairfield Manor war am Abend das Dinner. Englisches Essen? Wir waren bereit, uns überraschen zu lassen. Tatsächlich gab es ein urbritisches Essen, das hervorragend war. Erstaunen brachte grünes Kartoffelpüree mit Minzgeschmack, aber zum Roastbeef war das passend. Das Essen war von bester Qualität. Ich schätze für die Weinauswahl war Andrew Brodie zuständig. Erstklassiger Wein aus den ehemaligen Kolonien: Südafrika und Patagonien.



Am Samstag ging es mit den 50 SM's on the road nach Rydale mit dem Museumsdorf. Auf einer großen Fläche wurde das Leben in den North York Moors gezeigt. Mit viel Liebe war das wirklich erstklassig ausgestattet. Der Fischerhafen Whitby stand anschließend auf dem Programm. Beeindruckend war hier ganz besonders

Aus dem Clubleben gegriffen

die Ruine der Abtei. Spektakulär auf den Klippen als Landmarke gelegen. Das war die Inspiration für Bram Stoker's Dracula. Im Ort, erreichbar über 198 Stufen, war noch das Captain Cook Museum zu besichtigen. Für alles war der Eintritt schon entrichtet. Auch hier hatten wir wieder blendendes Wetter.

Das Gala Dinner fand an einem wirklich exzeptionellen Ort statt: dem National Railway Museum. Es ist das größte dieser Art weltweit. Über 100 Lokomotiven und Motoren werden gezeigt - vom Rocket zum Eurostar. Hier kann man die königlichen Saloons aus der Victorian-Ära und die Schlaf-, Ess-, und Aufenthaltsräume als Paläste auf Rädern bewundern. Wir wurden mit einem Glas Sekt (aus Südengland) begrüßt und hatten erst einmal Zeit, die Züge zu sehen. Zum Essen ließen wir uns an festlich gedeckten Tischen auf dem Bahnsteig nieder. Eine tolle Atmosphäre war das - und hier nun das Menu:

1. Potted East Coast Seafood's with red pepper and basil on a bed of frisse, confit of cherry tomatoes with saffron dressing.
2. Yorkshire Pudding served with an oxtail gravy.
3. Roast Sirloin of Beef with Roasted Root vegetables and thyme roasted potatoes and oxtail gravy.
4. Raspberry and Almond Tart served with Clotted Cream.
5. Platter of Yorkshire Cheeses with Biskuits and homemade Chutney
6. Coffee and Hazelnut fudge

Das Menu für Vegetarier spare ich mir. Es soll ebenfalls fantastisch gewesen sein.

Wie üblich folgte hier der Dank an die Gastgeber. Gianemilio Franchini überbrachte einen riesigen Fresskorb, der Schweizer holte aus einer Tasche mit dem roten Kreuz typische Geschenke. Alle waren voll des Lobes für Brian Cass, seine Frau und für das Organisationskomitee, das wirklich erstklassige Arbeit geleistet hatte. Mangels eines Auftrages unseres Clubvorstandes hatte ich in meinen Weinkeller gegriffen und Wein aus den mein Haus umgebenden Weinbergen mitgebracht. Den habe ich dann im Namen aller deutschen Teilnehmer überreicht.

Am Sonntagmorgen fuhren wir nach dem Auschecken aus dem Hotel zum Castle Howard, seit über 300 Jahren im Besitz der Howard Familie. Beeindruckend schon die Zufahrt; bestimmt über einen Kilometer vom ersten Tor bis zum Haupthaus, in dessen rechtem Flügel noch die Familie wohnt. Der andere

Flügel war zur Besichtigung freigegeben. Der Eintritt war zwar schon bezahlt, aber ein Blick auf das Ticket ließ mich doch etwas zusammensucken: 20 Euro pro Person. Aber einer der Howards erwarb 1798 eine große Kollektion von Bildern. Darunter 27 Tizian, 17 Veronese, 12 Raphael, 11 Tintoretto und 2 Leonardo. Es gab also viel zu sehen. Schlafräume, Esszimmer und Wohnbereiche in der alten überlieferten Ausstattung. Die Gartenanlagen waren super gepflegt und eine Gärtnerei verkaufte die dort gezüchteten Pflanzen. Eine duftende Rose und Lobelien traten die Reise nach Eltville an.

Das Abschluss-Dinner fand im Worsley Arms in Hovingham statt. Gebaut 1841 als Georgianisches Spa Hotel. Im Garten war ein großes Zelt aufgebaut und dort gab es ein Büffet. Damit kein Chaos entstand, wurde nur tischweise zum Essenfassen gebeten. Es war wieder bestes Wetter und ein großes Abschiednehmen begann.

Unsere Fähre legte um 21 Uhr in Hull ab und um 8 Uhr in Rotterdam wieder an. Die Rückfahrt war nicht so störungslos. Wolfgang Höptner ging auf der Autobahn bei Bad Neuenahr der Motor fest und Günter Foese musste einen Glasregen über sich ergehen lassen, als die Scheinwerferabdeckung zerbröselte.

Trotzdem war es eine sehr schöne Veranstaltung und es macht immer wieder große Freude, die vertrauten Gesichter der SMisten zu sehen und miteinander zu reden. Tausend Dank an Brian Cass und sein Team.



Techno-Classica wird immer gigantischer

von Gerold Röben

Über 154.000 Besucher zählten die Verantwortlichen dieses Jahr auf der Techno-Classica, über 50% der ausgestellten Fahrzeuge fanden einen neuen Besitzer, selbst hochpreisige Fahrzeuge wie ein schwarzer Mercedes-Benz SS, Baujahr 1928 fand für 2,46 Mio Euro einen neuen Eigentümer. Die Zahl der ausstellenden Clubs und Vereinigungen hat ebenfalls Rekordhöhe erreicht; über 200 waren in diesem Jahr dabei.

Die Techno-Classica hat sich in den vergangenen 19 Jahren zur weltweit führenden Messe für klassische Fahrzeuge entwickelt. Unsere Präsenz auf dieser Leitmesse seit Anfang der neunziger Jahre hat den Bekanntheitsgrad und die öffentliche Wirkung des Citroën SM sicherlich entscheidend mit beeinflusst. Auswirkungen hat dies natürlich auch auf die Marktpreise, die in den letzten Jahren um ca. 10.000 € gestiegen sind. Dies hilft uns allen, wenn z. B. im Falle eines Unfalles ein Fahrzeug beschädigt wurde und so eine bessere Chance auf eine, dem Aufwand halbwegs entsprechende Entschädigung besteht. Hierfür sollte man natürlich mal in sein eigenes Gutachten oder in die Kurzbewertung schauen und diese eventuell aktualisieren lassen.

Die Citroën-Straße hatte diesmal das Motto „Im Einsatz...“. Kern der Szene war ein Unfall zwischen einer 2 CV und einer Velo Solex, als Hilfsfahrzeuge waren ein HY Feuerwehrgewagen, ein Panhard PL 17 als Einsatzleitung der Feuerwehr, eine ID 19 Ambulance und Volker Hammes blauer SM im Gendamerie-Outfit ausgestellt. Die Kölner Dependance unseres Herstellers hatte sich in Halle 6 ganz dem Transporterbau mit Niederflerboden verschrieben. Dies war sicherlich durch das 60-jährige Jubiläum des Typ H sowie durch die neu vorgestellte Jumper/Jumpy Reihe beeinflusst. Die Pressestelle hatte dafür wieder einen tollen vierseitigen Prospekt mit Rückblicken bis zum TUB von 1939 aufgelegt. Diesen Prospekt fand man in den Exponaten wieder, ausgestellt waren einer der raren TUB sowie der letzte gebaute HY - fabrikneu aus dem Jahr 1981.

Am Clubstand und auf der Citroën-Straße war wieder die Hölle los, viele Besucher umringten die beiden, von Volker Hammes zur Verfügung gestellten SM. Unzählige Fragen zu den Fahrzeugen wurden gestellt, viele Gerüchte und Vorurteile mussten natürlich wieder ausgeräumt werden, diesmal allerdings sehr oft

in Englisch, da der internationale Anteil der Besucher doch deutlich gestiegen ist.

Highlight war natürlich der Besuch von Bob Neyret, dem legendären Rallyefahrer aus den 60er Jahren sowie von Didier Parjadis, dem Organisator des letztjährigen DS-Jubilé in Frankreich. Die beiden haben ein außergewöhnliches DS und SM Treffen unter dem Titel „Citroën Sport Classique Bob Neyret“ im Juli in Grenoble organisiert. Wir berichteten bereits in der letzten Clubzeitung kurz darüber.

Diese Veranstaltung sollte natürlich auch auf der Techno-Classica beworben werden. Schön ist es immer, wenn unsere Clubmitglieder den Stand besuchen und man sich mal wieder sieht, dies entschädigt doch für den vielen Stress und die dicken Füße, die für das Standpersonal schlichtweg nicht zu vermeiden sind. 2008 ist dann die 20. Techno-Classica, mal schauen, was sich die Messeleitung zu diesem Jubiläum einfallen lässt.



Heene's Kiste

von Andreas Heene

Der Kofferraum eines SM ist ja durch das Reserverad recht eingeschränkt. Weitere Einschränkungen werden durch das mitgenommene Bordwerkzeug hervorgerufen - in meinem Falle war das immer so ein grauer Plastikkasten, den ich mal bekommen habe, weil ich für ein Zeitungsabo geworben habe. Das Werkzeug war nicht sonderlich gut, aber ich bin mit diesem Kasten eigentlich immer zurecht gekommen. Allerdings war der dicke Werkzeugkasten immer rechts neben dem Reserverad, wo er einen Großteil des bisschen verbliebenen Raumes im Kofferraum zunichte machte. Für mich war diese Werkzeugunterbringung nötig, aber ineffizient, vor allem, weil man, um an das Werkzeug zu gelangen, immer zuvor das darüber liegende Gepäck ausladen musste. Das wäre nun auch nicht die Welt gewesen, aber das Bessere ist eben des Guten Feind.

Nun gibt es für die Werkzeugunterbringung ja eine gute Möglichkeit in der hinteren, schmalen Bodenwanne im SM Kofferraum - diese Möglichkeit wird auch von einigen SM-Eignern genützt durch Ausbau mittels eines Holzkastens, der das Staufach für das Werkzeug bietet. Aber auch hier muss man, um an die Werkzeuge zu kommen, alles darüber liegende Gepäck herausnehmen.

Was mir immer vorschwebte, war eine Lösung, wie es BMW bei seinen Autos macht, mit dem Werkzeugsortiment im Kofferraumdeckel. Nur bei diesen konzeptionell altmodischen Stufenheckkisten funktioniert das, aber was macht man mit einem fortschrittlichen Fließheckauto mit verglaster Heckklappe?

In einer früheren Clubzeitung habe ich mich ja mal ansatzweise zum Thema ausgelassen und ein bisschen herumgesponnen über eine Werkzeugkiste unter der Hutablage der Heckklappe. Was mir seither keine Ruhe ließ. Nur fehlte die Zeit. Aber nachdem nunmehr alle Autos aus meiner Garage laufen (nur der IE steht gerade bei Daniel Kunz), hatte ich Zeit, mich mit dem Thema genauer zu befassen. Als erstes habe ich mir die Hutablage von unten genau angesehen, um einen Mechanismus zu entwickeln, der die Werkzeugkiste ermöglichen könnte. Meine Überlegungen und Messungen erbrachten anschließend eine Art Blechtafel mit Achse, in dem die Werkzeuge liegen könnten. Da die Hutablage gebogen ist, musste die Werkzeugkiste entsprechend angepasst werden, was in einer Detailskizze endete für den Kasten und die Aufhängung.

Für die Scharniere habe ich mir bei OBI ein Alu-Strangpressprofil gekauft, das die in der Beschlägeabteilung haben. Man kann sich davon die Scharniere herunter schneiden und den Schnitt plan fräsen, dann hat man schöne Scharniere mit guter Befestigungsmöglichkeit für eine 14 mm Aluminiumwelle aus Vollmaterial.

Diese beiden Teile habe ich mir dann von einer Fensterbaufirma anfertigen lassen, die können so was in Alu gut und preiswert, weil die auf solchen Kram eingerichtet sind.

Als dann Kiste und Achse da waren, habe ich diese probeweise montiert und das Ganze weiterentwickelt. Die Achse wird gemeinsam mit den beiden M7 Schrauben auf jeder Seite an das jeweilige Scharnier der Hutablage geschraubt, und zwar AUF die originale Scharnierlasche, die ja wegen der Öffnungsgeometrie in ihrer ursprünglichen Lage bleiben soll. Diese Achse bildet den Drehpunkt des Werkzeugkastens, die Befestigung auf der Öffnungsseite war das nächste Problem.

Natürlich kam keine nicht rückrüstbare Lösung infrage, somit durfte keinerlei Loch gebohrt werden. Das Einzige, was dann ging, war eine Magnetbefestigung, aber ich hatte so meine Zweifel, ob das halten könnte. Nun, über intensives Internetstudium habe ich einen Magnetladen gefunden und habe mir dort mal pauschal ein paar Magneten geordert mit ca. 30 mm Durchmesser und ca. 20 kg/Stück Haltekraft, bei ca. 30 mm Durchmesser - was mir unwahrscheinlich vorkam. Es handelt sich hierbei um sogenannte NEODYM-Magnete, was mir bis dahin kein Begriff war. Als die Dinger dann ankamen, habe ich mir mal einen der Magnete aus dem Stapel genommen, um die Haltekraft zu prüfen und habe das Ding an die Stahlwange meiner Haustreppe gehalten. Es machte „Bong“ und das Teil hing an der Treppenwange. An die üblichen Ferritmagnete gewöhnt, nahm ich den Magnet in die Hand und wollte ihn abziehen und scheiterte! Es war schlicht nicht möglich, diesen Hundling von Hand wieder von meiner Treppe abzubekommen! Das ging erst, als ich ihm mit einem Spachtel zu Leibe rückte und ihn vorsichtig unter hoher Kraftaufwendung abhebeln konnte. In Sachen Magnete hat sich wohl in den letzten Jahren viel getan - DIESE Haltekraft hätte ich bisher für schlicht unmöglich gehalten. Aber das war natürlich genau richtig für meinen Einsatzzweck.

Mit diesen Magneten habe ich zwei Aludrehteile gemacht mit einem Innengewinde und trichterförmiger Einführung, damit die Halteschrauben immer gut und schnell zentrierbar zur Befestigung des Ganzen sind. Diese Teile dienen der Verschraubung des Werkzeugkastens mit der Hutablage. Um das Ganze ansehnlich zu gestalten, habe ich die

gesamte Blechwanne des Werkzeugkastens mit Kunstleder bezogen, ähnlich dem der Hutablage.

Dann habe ich natürlich Werkzeug und Teile bestellt. Ich wollte einen möglichst vielfältigen Teile- und Werkzeugsatz haben, um auf die meisten Pannen reagieren zu können. In den Werkzeugkasten integriert habe ich z. B. Folgendes.

- Ratschensatz von WIHA, der bis 13 mm SW reicht und viele Bits hat.
- Nuss 14 mm für die Ratsche für die M9 Schrauben am SM
- Schlüsselsatz als kombinierte Gabel/Ringschlüssel mit Kröpfung
- Zündkerzenschlüssel mit Kupplung für die kleine Ratsche
- Radmutternuss aus Alu (schont Radmuttern)
- Mein Aufbockwerkzeug
- Flachzange
- Isolierband
- Multimeter-Messgerät
- Elektrokleinteile
- Schlauchschellen
- Endlosschelle zum Ablängen
- Ersatzbirnen
- Hydraulik- Leitungspresse 4,5 m
- Rohrschneider
- Hydraulikschrauben/Kupplung
- 2 vorgefertigte Hydraulikleitungen aus Kunifer
- Maglite Lampe
- Kabelbinder Plastik
- Kabelbinder Edelstahl lang (Ersatz Ligarex-Schelle)
- Vergaser- Schraubendreher

Natürlich kann man einen solchen Werkzeugkasten bestücken, wie man will, ich hielt diese Auswahl für sinnvoll.

Nun mussten die ganzen Werkzeuge in den Kasten hinein. Und das natürlich klapperfrei. Also gingen keine Tiefziehformen, sondern alle Teile mussten im Schaumstoff gebettet werden. Das habe ich mit sogenanntem Zellgummi schwarz gemacht. Ich habe mir verschiedene dicke Schichten gekauft und aufeinander geklebt, damit ich unterschiedliche Vertiefungen für die Werkzeuge einarbeiten konnte. Übrigens ist auch der WIHA Ratschenkasten in Schaumstoff gebettet, da klappert nichts. Viele andere Werkzeuge haben nur Hartplastikinnenleben, das klappert dann beim Fahren.

Nun hatte ich das Innenteil. Nächster Schritt war die Überlegung, wie man den heruntergeklappten Kasten halten kann und vor allem, wie man ihn mit Verzögerung abklappen kann. Dafür habe ich sogenannte Klappenbremsen aus dem Möbelbau genommen und

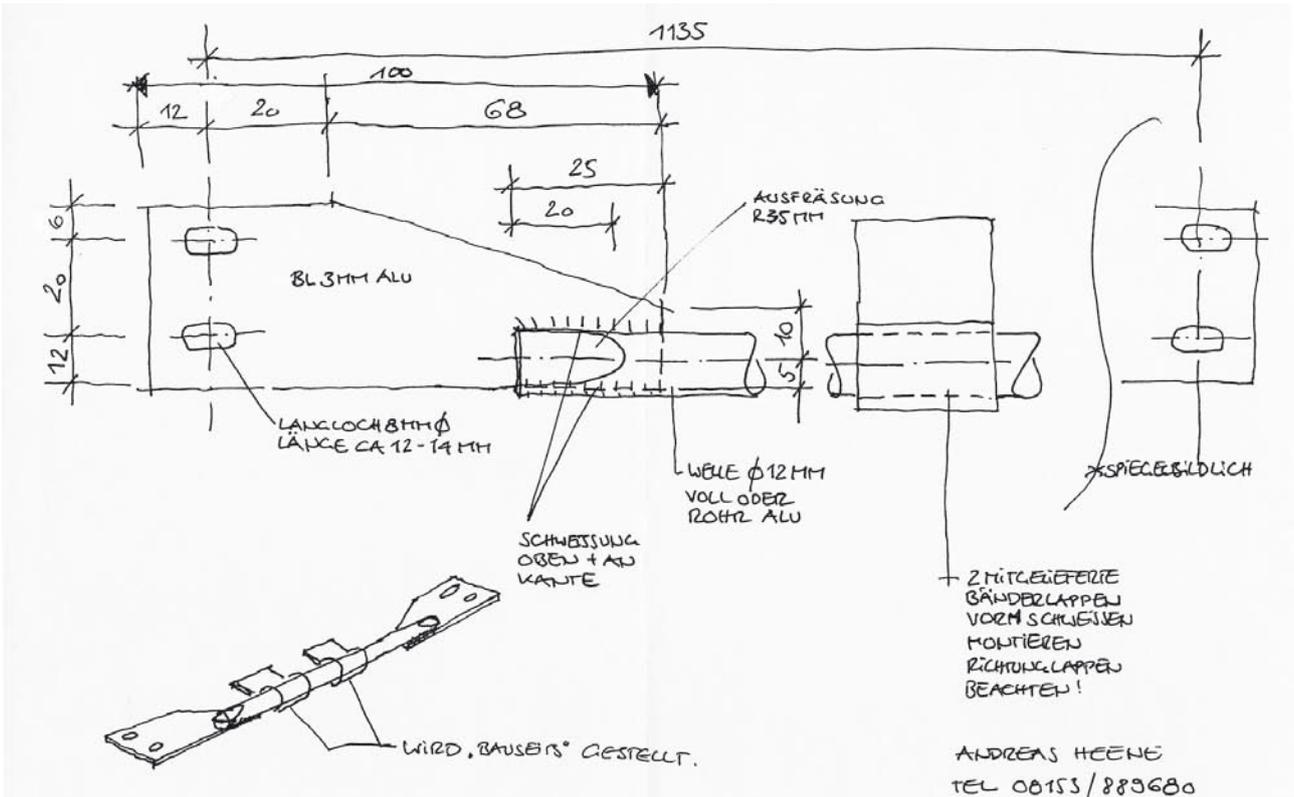
am Rand des Kastens befestigt. Der obere Anschlagpunkt geht wiederum über eine Magnetbefestigung an das Blech der Hutablage, nur dass ich hier wegen des ungünstigen Winkels der Halterungen je Klappenbremse zwei Magneten genommen habe.

Dann kam der große Moment - funktioniert das auch alles im eingebauten Zustand? Es tat! Die Aufhängung ist zwar ein wenig elastisch, aber insgesamt hält der Werkzeugkasten sehr gut unter der Hutablage und er lässt sich auch sehr gut herunterklappen mit der Verzögerung durch die Bremsen. Nur die Heckklappe ist nun ein wenig schwerer. Bei der nächsten Montage neuer Gasdruckfedern lasse ich mir dann verstärkte Federn fertigen. Wobei die Klappe so ebenfalls oben stehen bleibt, insofern also kein echtes Benutzungsproblem besteht.

Den ganzen Aufwand habe ich nur getrieben, damit ich das Werkzeug hoffentlich niemals brauche!



An eine weitere Serie der Werkzeugkästen habe ich im Übrigen nicht gedacht; der Arbeitsaufwand ist einfach zu hoch und wird von der „Geizstheilfraktion“ nie und nimmer auskömmlich vergütet. Ich müsste für einen solchen Werkzeugkasten so um die 2000 € aufrufen und da lassen die meisten lieber ihr Werkzeug herumkullern oder räumen das Gepäck aus. Somit bleibt es bei den beiden Werkzeugkästen, die



ich für meine beiden SM gebaut habe. Aber die wesentlichen Zeichnungen für Wanne und Achse sind hier abgebildet, daraus kann dann, wer will sich was Eigenes bauen.

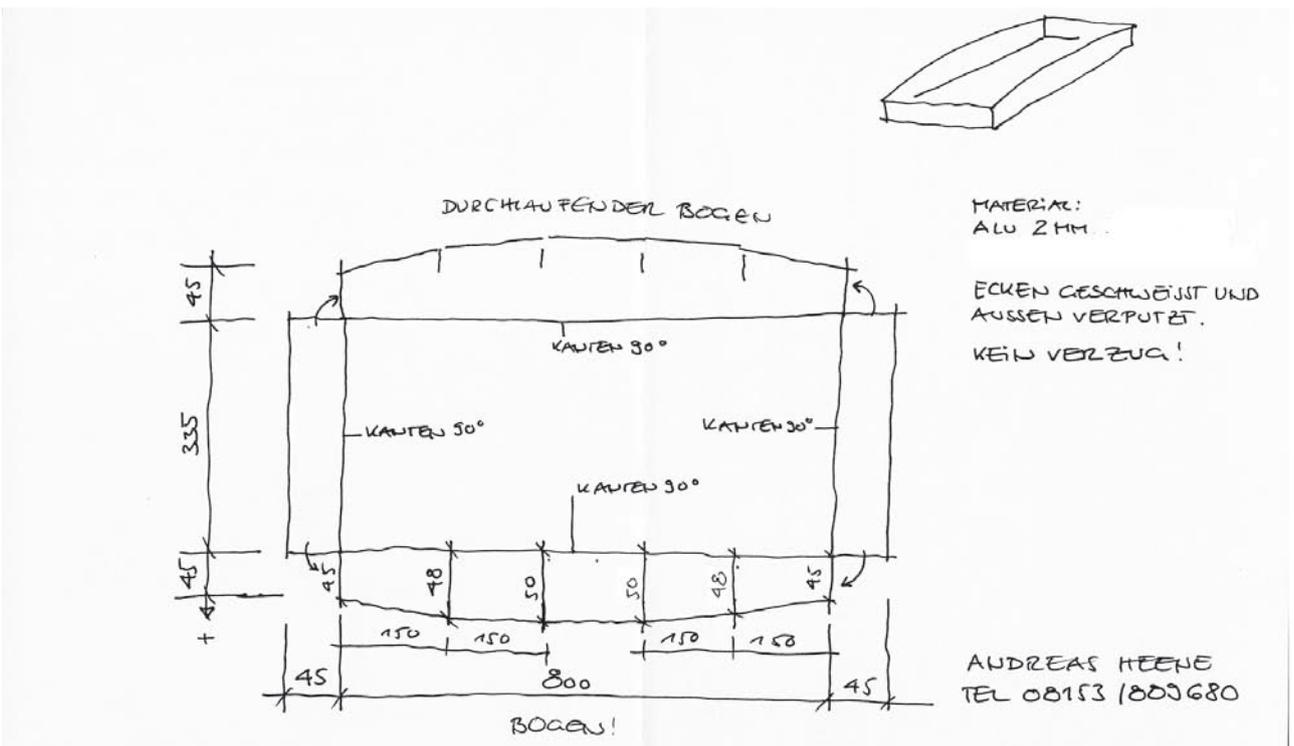
Die Quellen für die wesentlichen Beschlagteile habe ich unten aufgeführt.

1. 6 x Magnete Nr. 33 HS 33, Einzelpreis ca. 5 €/St, Magnetladen (www.magnetladen.de).

2. 2 x Klappenbremsen Nr. 372.17.753, Einzelpreis ca. 17 €/St, Häfele Nagold, (www.haefele.com)

3. 1 x WIHA Steckschlüsselsatz (Ratschenkasten) Typ 23475, Einzelpreis ca. 100 €, Mercateo, das Ding ist echt super!

4. Zellkautschukmatte 5 mm, Einzelpreis ca. 25 €/m² und 10 mm, Einzelpreis ca. 36 €/m², bei Gummishop 24, (www.gummishop24.com)



MATERIAL:
ALU 2MM

ECKEN GESCHWEISST UND
AUSSEN VERPUTZT.
KEIN VERZUG!

Es gibt keine Alternative zu bundeseinheitlichen Ausnahmeregelungen von Fahrverboten

Auf Beschluss des Bundesumweltministeriums wurde im vergangenen Jahr die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit Schadstoff-Plaketten beschlossen. Die daraus resultierende Einrichtung von so genannten Umweltzonen steht seither in der öffentlichen Diskussion.

Fahrverbote für Oldtimer, die Einbeziehung von Benzinern und Firmenfahrzeugen wird heiß diskutiert, ebenso die geplanten Ausnahmeregelungen. Unlängst hat der Berliner Senat seine Vorhaben in dieser Richtung bekannt gegeben. Ein genauer Blick auf die Regularien zeigt, wie dringend der Handlungsbedarf ist.

Der CDU-Bundestagsabgeordnete Jens Koeppen ist als Berichterstatter für den Bereich Feinstaub im Umweltausschuss zuständig und beabsichtigt eine schnelle Einführung bundeseinheitlicher Ausnahmen:

„Die Senkung der Feinstaubbelastung ist ein ehrenwertes und wichtiges Anliegen. Jedoch zeigt die Umsetzung der Kennzeichnungsverordnung eine gefährliche Mischung aus blindem Aktionismus, Unkenntnis und Bürokratie, die keinem Bürger zugemutet werden darf“ erklärte Koeppen, der einen eigenen Antrag in die Debatte eingebracht hat.

„Es geht nicht nur um eine Personengruppe. Das Problem ist sehr vielschichtig. Viele Fahrzeuge werden verdammt, obwohl sie für die Feinstaubbelastung gar nicht verantwortlich sind. Wie soll ich einer Alleinerziehenden mit Kindern erklären, dass sie ihren Benziner nicht mehr benutzen darf, da der Schutz vor Feinstaub verlangt, dass sie sich ein neues Fahrzeug kaufen muss – ihr bisheriges aber keinen Feinstaub emittiert? Wie sage ich einem Rentner, der zweimal in der Woche zum Einkaufen fährt, dass sein Auto nicht mehr erwünscht ist? Was tut ein Handwerker, dessen Transporter nicht nachrüstbar sind, der aber nur einmal am Tag zur Baustelle fährt, wo sein Auto dann den ganzen Tag steht? Und was wird aus all den Oldtimerwerkstätten, den Schaustellern und Busunternehmern?“ fragt sich Jens Koeppen.

„Um es klar zu sagen: Generelle Ausnahmeregelungen für Benziner, Oldtimer und mittelständische Unternehmen bedeuten keinen Nachteil für die Umwelt. Sie helfen aber der Wirtschaft und wenden soziale Härten für Betroffene ab, die sich nicht sofort

einen Neuwagen anschaffen können.“ Zudem sollte man bedenken, dass der Autoverkehr nur zu einem sehr geringen Teil am Feinstaubaufkommen schuld ist. Die Belastung ist in den Wintermonaten am höchsten – vorrangig wegen der Kohlekraftwerke und –heizungen, die dann in Betrieb sind. Im Winter fährt jedoch kein Oldtimer. Schon das zeigt, wie widersinnig ein Fahrverbot wäre.“

Koeppens Forderungen beinhalten generelle Ausnahmen für Oldtimer und Benziner sowie zeitlich befristete Übergangsregelungen für Anwohner und betroffene Unternehmen. Die Zustimmung seiner Fraktion hat er bereits.

„Ich hoffe, dass auch die SPD-Fraktion die Dringlichkeit der Lage erkennt“ sagt Koeppen zu den laufenden Beratungen. Das Bundesumweltministerium sollte sich der Lage ehrlich stellen und Nachholbedarf einräumen. „Schließlich tragen wir Verantwortung für Menschen, die wir auch zukünftig für vernünftigen Umweltschutz gewinnen wollen. Mit bürokratischen und unsinnigen Gängeleien verschrecken wir jedoch die Bürger nur. Niemand muss sich dann wundern, wenn notwendige und begründete Maßnahmen in Zukunft auf Widerstand stoßen und nicht durchsetzbar sind. Als Abgeordneter des Deutschen Bundestages stehe ich täglich vor der Aufgabe, Entscheidungen der Bundesregierung im Gespräch mit den Menschen zu verteidigen. Ich will auch in der Lage sein, dies mit gutem Gewissen zu tun.“

Ausnahmen für Oldtimer von Fahrverboten in Umweltzonen Bundespolitik

Der Antrag der FDP-Bundestagsfraktion zu einer bundeseinheitlichen Regelung für Ausnahmen von Oldtimern mit H- und 07-Kennzeichen von Fahrverboten in Umweltzonen wurde am 1. März 2007 im Bundestag behandelt und an die zuständigen Ausschüsse für Umwelt und Verkehr verwiesen. Dort wird derzeit darüber diskutiert. Unabhängig davon erstellt die CDU/CSU-Bundestagsfraktion einen weiterreichenden Antrag in dieser Angelegenheit, der noch in diesem Monat im Bundestag gestellt wird. Nach persönlicher Darstellung einzelner Abgeordneter sind die Chancen für eine bundeseinheitliche Regelung positiv.

Landespolitik

In Nordrhein-Westfalen konnte durch persönliche Gespräche mit den Ministern für Bau und Verkehr, Inneres und Umwelt erreicht werden, dass in diesem Bundesland auch ohne eine bundeseinheitliche Regelung Oldtimer mit H- und 07-Kennzeichen von Fahrverboten in Umweltzonen ausgenommen werden.

Das Bundesland Bremen sicherte dieses bereits im Mai 2006 dem DEUVET zu.

In folgenden Großstädten werden eigene Lösungen diskutiert: Augsburg, München und Stuttgart. In Berlin wurde kürzlich eine Regelung in Verbindung mit einem Fahrtenbuch für 1000 km pro Jahr in den Umweltzonen verabschiedet. In Hamburg gibt es keine Umweltzonen für die Fahrverbote erlassen werden müssen. Durch die dortigen Luftverhältnisse (Wind) werden die Grenzwerte nicht erreicht

Aktuelle Urteile

Falsche Angaben lassen Versicherungsschutz für Oldtimer entfallen

Macht ein Versicherungsnehmer bei der Abwicklung eines Versicherungsfalles falsche Angaben zum gezahlten Kaufpreis für einen Oldtimer, verliert er seinen Versicherungsschutz. Das hat das Oberlandesgericht Hamm in einem jetzt bekannt gewordenen Urteil entschieden.

Ein Mann aus dem nördlichen Ruhrgebiet erwarb 1990 in den USA für 9.000 US\$ einen Oldtimer (Porsche 356 B Cabriolet). Er ließ das Fahrzeug aufwändig restaurieren. Das Fahrzeug wurde im September 1998 zugelassen. Bei Abschluss der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung wurde das Cabriolet von einem Gutachter auf einen Wert von rund 60.000 € geschätzt. Zwei Jahre nach der Zulassung meldete der Versicherungsnehmer das Auto als gestohlen. Gegenüber seiner Versicherung gab der Versicherte schriftlich und mündlich an, das Fahrzeug für 40.000 US\$ gekauft zu haben. Die Versicherung versagte ihm daraufhin wegen falscher Angaben zum gezahlten Kaufpreis den Versicherungsschutz.

Der Prozess um die Zahlung der Versicherungssumme von rund 60.000 € wurde jetzt in zweiter Instanz durch das Oberlandesgericht Hamm zugunsten der Versicherung entschieden. Die Versicherung sei wegen Verletzung der dem Versicherungsnehmer obliegenden Aufklärungspflicht von ihrer Zahlungsverpflichtung frei geworden. Bei Eintritt des Versicherungsfalles sei der Kläger verpflichtet gewesen, alles zu tun, was zur Aufklärung des Tatbestandes dienlich sein konnte. Er habe die Frage nach dem von ihm für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreis objektiv falsch beantwortet, da er das Fahrzeug für 9.000 US\$ und nicht für 40.000 US\$ erworben habe.

Die Frage nach dem gezahlten Kaufpreis sei auch in der Oldtimerversicherung relevant. Zwar bestehe bei der Oldtimerversicherung die Besonderheit, dass die Vorlage eines Wertgutachtens verlangt werde, auf dessen Grundlage die Prämie berechnet werde. Das bedeute jedoch nicht, dass der von einem Kfz-Sachverständigen ermittelte Wert im Sinne einer Taxe als Entschädigung fest vereinbart sei. Entschädigt werde nach der Bedingung im Versicherungsvertrag der Marktwert am Schadenstag, der von einem Sachverständigen neu festgesetzt werde. Bei der Schätzung des Marktwertes eines Oldtimers spiele der für das gebrauchte Fahrzeug gezahlte Preis auch dann eine Rolle, wenn das Fahrzeug nach dem Kauf aufwändig und mit erheblichen Kosten restauriert worden sei. Denn der entrichtete Kaufpreis lasse Rückschlüsse darauf zu, in welchem Zustand das Fahrzeug sich vor der Restaurierung befunden habe. Der Anteil noch brauchbarer und erhaltener Originalteile sei von nicht unerheblicher Bedeutung für den Marktwert eines Oldtimers. Der gezahlte Kaufpreis könne dafür ein Hinweis sein.

OLG Hamm vom 25.10.2002
AZ 20 U 38/02

Sachmangel an einem Oldtimer: Was bedeutet „restauriert“

Der Kläger hatte vom Beklagten unter Ausschluß jeglicher Gewährleistung ein Motorrad, Baujahr 1924 als „restauriert“ gekauft. Der großen Freude über den Erwerb des Oldies folgte alsbald Ernüchterung. Bei genauer Betrachtung stellte sich nämlich heraus, daß das Traum-Bike eher ein Fahrstuhl des Grauens war. Hilfsrahmen, Längs- und Querstreben, Hauptrahmen und selbst die Lampe waren erheblich korrodiert.

Doch es kam noch schlimmer: Ein vom Kläger in Auftrag gegebenes Gutachten kam zu dem Schluß, daß die Materialermüdung am Hilfsrahmen so weit fortgeschritten war, daß er aufgrund der im normalen Fahrbetrieb auftretenden Schwingungen durchbrechen konnte. Vorher hatte der Kläger das Motorrad erst mal in einen verkehrssicheren Zustand versetzen lassen und hierfür rund DM 3.800,00 gezahlt.

Nachdem sich aber das ganze Ausmaß der Schäden herausgestellt hatte, verlor er die Lust an seinem Zweirad und wollte es an den Beklagten gegen Rückzahlung des Kaufpreises zurückgeben. Der aber weigerte sich und so mußte der Käufer seine Forderungen im Klagewege geltend machen.

Das OLG Köln gab dem Kläger in der Berufung Recht und zwar mit folgender Begründung: Die Bezeichnung eines Oldtimer-Fahrzeugs als „restauriert“ stellt die Zusicherung einer Eigenschaft dar. Der Käufer darf davon ausgehen, daß eine grundlegende, sorgfältige und fachmännisch ausgeführte vollständige Befreiung von Rost und ein Schutz vor baldigem erneuten Rostbefall erfolgt ist.

Ein Oldtimer-Fahrzeug kann nicht an den Maßstäben gemessen werden, die an ein durchschnittliches Gebrauchsfahrzeug zu stellen sind, wo ein dem normalen Alterungsprozeß entsprechender Rostbefall als typische Abnutzungserscheinung angesehen wird. Dieser Sachmangel wird nicht vom vertraglichen Gewährleistungsausschluß erfaßt, weil sich dieser nur auf äußerlich erkennbare Mängel bezieht.

OLG Köln vom 26.05.1997
AZ 7 U 185/96

Nutzungsausfall auch für Oldtimer

Der Anspruch auf Erstattung von Gebrauchsvorteilen entfällt bei einem Oldtimer nicht schon deshalb, weil es sich hierbei um ein Liebhaberstück handelt, das nicht mit den Maßstäben eines normalen Gebrauchtwagens gemessen werden kann. In einem Urteil vom 19. Januar 1998 hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden, dass auch Eigentümer von Oldtimern Anspruch auf eine Nutzungsausfallentschädigung haben können. Nach der Rechtsprechung des BGH mußte ein Fahrzeug für eine Entschädigung „von zentraler Bedeutung für die Lebenshaltung des Eigentümers sein“.

Auf Oldtimer traf das bislang nicht zu. Nach dem OLG

ist dies anders, wenn der Oldtimer wie jedes andere Fahrzeug auch zur Unfallzeit zum Verkehr zugelassen war und, wie der Unfall zeigt, auch benutzt wurde. Daraus läßt sich schließen, dass Oldtimerbesitzer Nutzungsausfall für ihren Oldie geltend machen können, wenn es sich bei dem verunfallten Klassiker „um ein ständig zum Verkehr zugelassenes Fahrzeug handelt“ - der Klassiker also als ganz normales Verkehrs- und Beförderungsmittel dient und nicht nur ein Sommerfahrzeug ist. Jedoch ist bei einem älteren Kfz (hier ein Jaguar 340) eine Reduzierung des Tagessatzes vorzunehmen. Einen „Liebhaberwert“-Zuschlag gibt es nicht.

OLG Düsseldorf vom 19.01.1998
AZ I U 178/96

Allerdings:

Der Anspruch auf eine Nutzungsausfallentschädigung setzt indes eine fühlbare Beeinträchtigung des Eigentümers durch die entgangene Nutzungsmöglichkeit voraus. Außer dem beschädigten Oldtimer-Fahrzeug besaß der Kläger zwei weitere Fahrzeuge, die er uneingeschränkt nutzen konnte. Sein ideelles Interesse, gelegentlich auch das Oldtimer-Fahrzeug nutzen zu können, rechtfertigt bei Verlust dieser Nutzungsmöglichkeit nicht die Annahme eines wirtschaftlichen Schadens. Danach gilt auch bei Nutzungsausfall eines Oldtimer-Fahrzeugs, dass der Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung entfällt, wenn der Einsatz eines Zweitwagens möglich und zumutbar ist

(BGH NJW 1976, 286; Parlandt/Heinrichs
a. a. O. vor § 249 Rn. 22).
OLG Frankfurt/Main vom 11.03.2002
AZ 1 U 33/01



Nikolaustreffen dieses Jahr in Düsseldorf

von Gerold Röben

Das diesjährige Nikolaustreffen findet vom Freitag, den 23.11. bis Sonntag, den 25.11.2007 in Düsseldorf statt. Unsere Mitglieder Georg M. Johannes und Volker Hammes haben zusammen mit ihren Partnerinnen ein abwechslungsreiches Programm erstellt, welches wir nachstehend abgedruckt haben. Da einige organisatorische Dinge frühzeitig erledigt werden müssen, wären die Beiden sehr froh, wenn sich die Teilnehmer bis zum **08.07.2007** mit dem nachstehenden Formular anmelden könnten. Düsseldorf ist immer eine Reise wert und das Programm ist wirklich vielversprechend.

Geplanter Programmablauf:

Freitag:

Anreise und Einchecken im 3-Sterne-Hotel Imperial, ein zentral gelegenes Haus mit eigener Tiefgarage, damit unsere Autos sicher und ebenfalls komfortabel untergebracht sind. Als Gruppe haben wir einen sehr guten Preis bekommen, das Doppelzimmer kostet 75,00 €, das Einzelzimmer 55,00 €, beides inkl. Frühstück. Der Garagenstellplatz kostet 7,00 € und ist videoüberwacht. Vom Hotel zur Königsallee und zur Altstadt sind es zu Fuß keine 10 Minuten. Wer nicht laufen will oder kann, kann mit der Straßenbahn (3 Min., 1,10 €) oder mit dem Taxi (ca. 5,00 €) fahren.



Pavillon vor dem Carsch-Haus

15.00 Uhr:

Abmarsch zum Carsch-Haus in der Altstadt. Das Carsch-Haus ist ein edles Kaufhaus in einem denkmalgeschützten Gebäude. Wir werden dort das „Delikatessa“, eine Ansammlung von Feinschmeckerlokalen besichtigen. Jeder kann nach Gusto probieren, es gibt italienische, japanische, thailändische, bayerische und

deutsche Spezialitäten; Fisch, Geflügel, Käse, Wurst, Kaffee und Kuchen, Wein, Sekt, etc. und nicht zu vergessen, das leckere Dröppke; das uerige Altbier.

Danach gehen wir weiter zum Carlplatz, das Düsseldorfer Pendant zum Münchener Viktualienmarkt. Alles was gut und teuer ist, findet man hier. Anschließend geht's weiter zum Kult-Bistro „Marktwirtschaft“, direkt am Markt, wo Künstler, Lokalprominenz und Insider sich treffen. Hier werden wir zu Abend essen: innovative, moderne Küche.

Zum Schluß gehen wir durch die Altstadt zurück zu unserem Hotel. In dieser Zeit findet in der Altstadt der Weihnachtsmarkt statt.

Samstag:

11.00 Uhr

Abfahrt mit gechartertem Bus und Führer zu einer Besichtigungstour durch Düsseldorf. Während der Tour werden wir eine halbe Stunde Pause am Fernsehturm im Drehrestaurant machen und können von dort aus einen atemberaubenden Blick auf und über Düsseldorf genießen. Hier besteht dann auch Gelegenheit zu einer Erfrischung.

Je nach Teilnehmerzahl kostet diese Tour ca. 21,00 € pro Person inkl. Eintritt in den Fernsehturm, allerdings exkl. Erfrischungen. Die Tour dauert ca. drei Stunden, bei einer Teilnehmerzahl von mindestens dreißig Personen reduziert sich der Preis auf 16,00 €.

Die Tour endet an der Königsallee. Dort haben Sie Zeit, die unzähligen exklusiven Läden mit allen Labels von Armani bis Zara zu besuchen oder irgendwo eine Kleinigkeit zu schlemmen. Um 17.00 Uhr werden wir uns dort an einem vor Ort festgelegten Punkt treffen



Das Meilenwerk in Düsseldorf

Anmeldung für das Nikolaustreffen in Düsseldorf

Ich melde mich verbindlich für das Nikolaustreffen vom 23. bis 25.11.2007 an.

Ich bestelle verbindlich

ein Doppelzimmer , Übernachtungen à 75,00 €

ein Einzelzimmer, Übernachtungen à 55,00 €

Garagenstellplatz à 7,00 €

Citytour à 21,00 € (evt. 16,00 €) pro Person für Personen

Brauereiesen und Besichtigung à 31,00 € pro Person für Personen

Brunch im Meilenwerk à 17,00 € für Personen

Name: _____

Adresse: _____

Tel.: _____

Email: _____

Unterschrift: _____

Bitte per Fax an 05195/5224, per Mail an gerold@roeben-online.de oder per Post an
Gerold Röben · Am Fuchsbau 25 · 29643 Neuenkirchen

und anschließend gemeinsam an einer geführten Besichtigung eines der ältesten und beliebtesten Brauereien, „Zum Uerigen“, in der Altstadt teilnehmen. Eingeschlossen ist ein deftiges Brauereiesen sowie ein Souvenir. Der Preis hierfür beträgt 31,00 €.

Anschließend können wir noch mal über den Weihnachtsmarkt bummeln oder mit Taxen direkt ins Hotel fahren.

Sonntag:
11.00 Uhr

Gemeinsame Abfahrt mit unseren Autos zum Mei-

lenwerk, bei gutem Wetter machen wir einen kleinen Abstecher auf die andere Rheinseite nach Oberkassel, trotz der anderen Seite ein Stadtteil von Düsseldorf und kommen gegen 12.00 Uhr im Meilenwerk an.

Hier findet in traumhafter Atmosphäre eine Ausstellung von vielen Oldtimern statt und es gibt beim Live-Jazz ein sehr reichhaltiges Brunch für 17,00 €. Es werden mehrere warme Gerichte, Salate und Desserts vorgehalten, man kann sich also für die Rückreise stärken. Gegen 14.00 Uhr oder später kann dann jeder individuell abreisen.

Werkstätten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Volker Hammes (H,K,M,W)
Daimlerstr.17 · 41564 Kaarst
(02131/590401)
Mobil: 0171/4924372
Fax: 02131/766072
www.volker-hammes.de

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

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

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

Werner Höhl
Industriestraße 15
67346 Speyer
(06232/74385)

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

Firma Rudzinski
Dieselstraße 15
71332 Waiblingen
(07151/59161)

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

Wer liefert was?

SM-Teile

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

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

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

Innenausstattung

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

Korrosionsschutz

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

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

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

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

Weber-Vergaser
Viktor Günther GmbH
Kölner Str. 236
51149 Köln
Fon: 02203/911460
Fax: 02203/911466
www.vgsmotorsport.de

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

SM-Literatur

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

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

Regionale Stammtische

Berlin - monatlich,
2. Dienstag · 20.00 Uhr
Gasthaus „Kohlenquelle“
Ecke Kopenhagener Straße 16/
Sonnenburger Straße
Berlin-Prenzlauer Berg

Info: Hanno Krieg
Fon: 030/44057227
mail: hanna.krieg@charite.de

Rhein-Main – monatlich,
2. Donnerstag
Gasthaus zum Engel
Markt 2
Eltille am Rhein, OT Erbach,

Info: Horst Lommel
Fon: 069/425945 oder
Ruleman Erkenwick
Mobil: 0171/6852283

Karlsruhe-Durlach – monatlich,
1. Mittwoch
Gasthaus Hofgalerie
Karlsruher Allee 1
76227 Karlsruhe

Info: Wolfgang Weiß
privat: 07252/80736
mail: w.e.weiss@web.de

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	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	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	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	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	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26
Mo	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
Di	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
Mi	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
Do	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
Fr	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
Sa	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
So	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 1
	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	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 27 28 29 30 31	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 27 28 29 30 31	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 27 28 29 30 31
Mo	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
Di	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25
Mi	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
Do	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
Fr	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
Sa	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24 1	8 15 22 29
So	8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25 2	9 16 23 30

Januar: 06. Heilige drei Könige; Februar: 14. Valentinstag; 22. Aschermittwoch; April: 06. Karfreitag, 08. Ostern, 09. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 13. Muttertag, 17. Christi Himmelfahrt; 27. Pfingstsonntag, 28. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 25. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Wichtige Termine 2007

Juni	24.06.	André Citroën
	- 30.09.	Ausstellung im Jüdischen Museum Rendsburg
Juli	06.-07.	Citroën-Sport-Classique Meeting Bob Reynet, Grenoble
	13.-.15.	7. Tour de Düsseldorf www.duesseldorfer-frankreich-fest.de
	14.-15.	Depotdrom-Fest, Sandelzhn. www.citroen-sammlung-peters.de
August	04.-05.	Schloß Dyck: Classic Days
September	01.-02.	Francemobile, Rheinberg
	07.-09.	ACC-Jahrestreffen Warberg bei Helmstedt
	15.-16.	Hausmesse beim „Franzosen“ in Vechta (www.franzose.de)
	19.	Schraubertag bei W. Höpftner
November	23.-25.	Nikolaustreffen in Düsseldorf
		Vorschau auf 2008
Mai	02.-.04.	Int. SM-Treffen Stein/Rhein (CH)
August	15.-18.	ICCCR, Welttreffen in Rom www.iccctr2008.it

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

1. Vorsitzender: Ruleman Erkenwick
Fon/Fax: 06124/726206
Mobil: 0171/6852283
Mail: Erkenwick.R@t-online.de

2. Vorsitzender: Heribert Schmidt

Fon: 06806/45506
Mobil: 0175/5275275
Fax: 06806/309238
Mail: schmidtrgb@t-online.de

Schriftführer: Gerold Röben

Fon: 05195/5222
Fax.: 05195/5224
Mail: gerold@roeben-online.de

Schatzmeister: Lutz-Harald Richter

Fon: 02222/939570
Mail: schatzmeister@citroensmclub.de

Beisitzer Ersatzteile/Öffentlichkeitsarbeit

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

Ersatzteile

Martin Juschkus · ab 18.30 Uhr
Fon: 06154/574413
Fax.: 06154/624382
Mail: smteilejuschkus@aol.com

Technik

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

Dipl.-Ing. Andreas Heene

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

Wolfgang Weiß

Fon: 07252/80736
Mobil: 0170/4340818
Gesch.: 0721/9622626
Fax: 0721/962681
Mail: w.e.weiss@web.de

Internet

Dipl.-Ing. Christian Mohn
Fon: 06132/716655
Mobil: 0175/9870809
Mail: c.mohn@t-online.de

Versicherungen

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

Redaktion Zeitung

RÖBEN PRINTMEDIEN
Astrid Röben
Fon: 05195/9834
Fax: 05195/9835
Mail: redaktion@citroensmclub.de
oder printmedien@roeben-online.de

