

Der Club Die Zeitung



**Das verflixte siebente Jahr
Die rollenden Energiespende
SM - Teil 1**

02/2001

Impressum

"Der Club - Die Zeitung" ist das offizielle print-out-Informationsorgan des



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichtes
Berlin-Charlottenburg unter der Nr. 15510 Nz.

Bankverbindung:

Bankleitzahl: 100 900 00
Kontonummer: 336 8816 000

Sitz des Vereins

PeReCi
Motor-Klassik-Club Berlin e.V.
c/o Joachim Kaiser
Bernsteinring 107
12349 Berlin

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi
Der Club - Die Zeitung
c/o Sven Seehawer
Jänickestraße 127e
14167 Berlin

Clubfax: +49 (0)30 74 222 37
Unified Messaging: +49 (0)721 151306142

Internet: www.PeReCi.de
www.Motor-Klassik-Club.de

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Holger Jasinowski
Kassenwart:	Michael Schaefer
Schriftführer:	Dagmar Corleis-Brilleaud
Redaktion:	Helmut Rabe und Sven Seehawer

An dieser Ausgabe wirkten mit: Dr. Christine Kaiser, Julia Fischer, Joachim Kaiser,
Philip Dornacher und Sven Seehawer

Druck:	Helmut Rabe
Vervielfältigung:	Konica – Kopier- und Drucksysteme

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Für die inhaltliche Richtigkeit der Artikel übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.
Die abgedruckten Artikel entsprechen auch nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

Vorwort

Einleitung zur neunten Ausgabe

Liebe Freunde und Clubmitglieder,
liebe Interessierte am PeReCi Motor-Klassik-Club!

Die letzte Ausgabe unserer Clubzeitung erschien pünktlich zur Jahreshauptversammlung am 28. Februar. Da war die Freude groß, neben dem ganzen organisatorischen "Einerlei" etwas Handfestes über das Clubleben in den Händen zu halten!

Und es hat Spaß gemacht, die Zeitung zu gestalten, zu drucken und vor allem zu verteilen. Aber wie auch bei den Malen zuvor ist die Redaktion stark auf die eingesannten Artikel der Clubmitglieder und anderer "Schreiberfahrener" angewiesen. An dieser Stelle ein herzlicher Dank für die eingesannten Artikel von Christine, Philip und Joe, sowie für die bereitwillige Hilfe von Julia.

Bitte denkt daran, um das regelmäßige (quartalsweise) Erscheinen der Clubzeitung sicherzustellen, sollten die Artikel jeweils bis zum 1. Januar, 1. April, 1. Juli (diesmal aufgrund des Jahrestreffen bereits: 22. Juni !) und 1. Oktober bei der Redaktion eingehen. Möglichst per email an: Redaktion@pereci.de .

In dieser Ausgabe erfahren wir einiges darüber, wer den ADAC braucht und wie die Funktionsweise der Energiespender – vom Anlasser über die Lichtmaschine hin zur Batterie – ausschaut. Ferner werden in einem ersten Teil die Rallyeaktivitäten des Citroën SM dargestellt und unter dem Thema "Verkehrsrechtsprechung" die Folgen von Geschwindigkeitsüberschreitungen beschrieben. Zusätzlich hat unser Vorsitzender Joachim auch noch ein paar Zeilen zum verflixten siebenten Jahr verfasst!

In diesem Sinne wünschen alle Verfasser und das Redaktionsteam viel Spaß bei der Lektüre.

Euer



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	
Einleitung zur neunten Ausgabe	3
Allgemeines	
Impressum	2
Das verflixte siebente Jahr	5
ADAC – wer braucht den? Schließlich gibt es PeReCi !!!	7
Annoncen	19
Ausblick	20
Internet	20
Beitrittserklärung	23
Technische Informationen	
Die rollenden Energiespender (Lichtmaschine – Anlasser – Batterie)	9
Historische Informationen	
La SM dans les compétitions – 1 ^{er} partie Die Rallyeaktivitäten des Citroën SM – Teil 1	14
Juristische Informationen	
Rechtsinformationen – Geschwindigkeitsüberschreitungen Informations juridiques von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser	17
Wichtige Termine	
Treffen – Börsen – Meetings	20
6. Rendez-vous französischer Klassiker	21
Der Stammtisch	22

Das verflixte siebente Jahr!

Zu Beginn einer jeden Saison macht man sich so seine Gedanken: man blickt zurück (was war gut? was war schlecht?) und man blickt nach vorn und plant, usw....

Es sind jetzt sechs Jahre her (22. März 1995), als PeReCi amtlich ein eingetragener Verein wurde! Unglaublich wie die Zeit vergeht, fast unglaublich aber auch, dass von den neun Gründungsmitgliedern nur noch vier dem Verein angehören! Inzwischen haben aber einige Dutzend netter "Franzosen" Aufnahme im Verein gefunden und gestalten teilweise das Vereinsleben aktiv und abwechslungsreich mit!

Nun kommen wir in das "verflixte" siebente Jahr und haben uns wieder eine ganze Menge vorgenommen: fast jeden Monat nun eine aktive Teilnahme an einem Oldtimerevent, tolle Clubstände, Clubklamotten, Oldtimersuchfahrt, Erweiterung der Homepage, Clubzeitung und, und, und

Ich denke, wir waren noch nie so motiviert – das wird vielleicht unser Glücksjahr!

Es gibt zwischen verschiedenen Clubmitgliedern eine tolle Zusammenarbeit und einen klasse Einsatz, auch das musste mal gesagt werden!

Vor rund neun Jahren haben vier "Verrückte" eine Interessengemeinschaft, eben PeReCi-IG, gegründet und wurden viel belächelt. Heute haben wir viele gute Händlerkontakte und Einkaufskonditionen und man kennt uns bis in die Provinz!

Neulich bei einem Anruf erzählte mir einer: "...da müssen Sie in Berlin anrufen, bei Peereezi, das ist **DER Franzosenclub**"

Na, wenn das nichts heißt?!

In diesem Sinne: bonne route!

Euer



Hier könnte auch Ihre Werbung stehen!



Unser Beitrag für das Fahren in diesem Jahrzehnt. **PEUGEOT 505.**

Ausgezeichnet mit dem <Goldenen Lenkrad>.



Auf Initiative der größten Sonntagszeitung in Deutschland erkannten 23 international renommierte Experten, Motorjournalisten, Rennfahrer und Praktiker dem PEUGEOT 505 TI diese Auszeichnung in seiner Klasse zu.

Der PEUGEOT 505 erhielt mehr als doppelt soviel Bewertungspunkte für Sicherheit, Leistung, Wirtschaftlichkeit und Komfort wie sein nächster Konkurrent. Ein Beweis dafür, daß die große europäische Marke PEUGEOT den Fahrern ein in jeder Hinsicht vorbildliches Automobil bietet.

Ein Grund mehr für Sie, den 505 bei Ihrem PEUGEOT-Vertragshändler zu testen.

PEUGEOT 505 1600i: 77 kW (105 DIN PS)
PEUGEOT 505 1700i: 82 kW (110 DIN PS)
PEUGEOT 505 1600-16V: 81 kW (110 DIN PS)
Abw.: 505 5T



PEUGEOT
Bekennnis
zur Qualität

ADAC – wer braucht den ?

Schließlich gibt es PeReCi !!!!

Es ist Samstag, der 31. März 2001. Ein Tag vor dem offiziellen Beginn der Saison!

Deshalb hab ich mir heute vorgenommen, meinen Pijett, oder auch Peugeot 504 Coupé genannt, wieder in Gang zu bringen! Da steh' ich nun mit einem Liter Öl (für den Motor) und einer Dose Fett (für die Scharniere). So: Jetzt das Öl einfüllen, und die Türen und Scharniere fetten und dann noch die Beleuchtung überprüfen! Die Batterie ist angeklemt und nun kommt der Moment der Wahrheit!

Tausend Gedanken schießen einem durch den Kopf, als der Schlüssel im Zündschloß gedreht wird. Wird er anspringen? Wie wird die Saison? Wird der Anlasser drehen? Werden die Kerzen den nötigen Funken geben? Welche Macken wird mein „Laubfrosch“ (mein Peugeot ist grün) diese Saison wohl haben? Wird er zu viel Öl schlucken? Springt er überhaupt an?!

Zwei-, dreimal Anlasser orgeln und... Ja, da ist der schöne Sound der vier Zylinder und das Tickern der Kugelfischer-Einspritzanlage!!! Er läuft und läuft!!!

Nun noch schauen, ob alles am Motor dicht ist! Oje! Oh Schreck! Die Einspritzanlage tropft! Was nun?!?

Den ADAC rufen?! Nein, bloß kein Lehrling, der womöglich den Diagnose-stecker sucht ... Auto abschließen und nach oben gehen – hoffen, daß es von allein weg geht? Nein. Auch das hilft nicht!

Es gibt nur eine Sache, die man machen kann: Den Kaiser anrufen – den Profi unter den Peugeotisten! Aah ha! Eine Einspritzanlage, die tropft! Ja, da muß man die Schrauben auf der Rückseite festdrehen, weil die manchmal locker werden! Ich weiß doch gar nicht wie so was aussieht!!! Außerdem hab' ich noch nie was an der Mechanik gemacht, geschweige denn an der Einspritzanlage!

Doch mit der Hilfe unseres Kaisers geht das! Nun ja. Gesagt, getan; Benzinzufuhrleitung gelöst und einen 14er Schlüssel genommen (so sagt es der Meister; schließlich hat er auch einen 504).

Schrauben festdrehen und dabei mit dem ersten Vorsitzenden telefonieren: So etwas nennt man online support! Naja. Das Ganze war dann doch nicht so einfach, doch mit Hilfe des ersten Vorsitzenden (in internen Kreisen als der Wunderheiler, oder einfach nur Joe bekannt) kein Problem!

Fest sitzt jetzt alles und der Hand und Sichttest ergeben auch keine Undichtigkeiten mehr!

Lieber Joachim Kaiser, vielen Dank für Deine Hilfe!

Mein Peugeot 504 Coupé wird auch diese Saison Dank aller Mitglieder und deren Hilfe überleben, und ich werde so manch eine Mark Dank unseres Clubs sparen können!

Ich freue mich schon auf eine schöne und ereignisreiche Saison und wünsche allen Peugeot-, Citroën- und Renault-Fahrern eine frohe Saison!

Viel Spaß und eine pannenfreie Autosaison mit weniger Ökosteuern!!!

Euer Philip Dornacher



Die rollenden Energiespender:

Lichtmaschine – Anlasser – Batterie

Ursprünglich war die Lichtmaschine im Auto nur dazu bestimmt, wie ein Fahrraddynamo Licht zu erzeugen, daher ihr Name. Mit der Zeit erhielt sie zusätzliche Aufgaben. Ihre korrekte Bezeichnung müsste heute eigentlich "Generator" lauten. Dieser Generator kann nur in Zusammenarbeit mit einer ausreichend dimensionierten Batterie arbeiten und seine Funktion vollständig erfüllen. Die Batterie muss alle Stromverbraucher im Fahrzeug (und da gibt es in modernen Wagen eine fast "unendliche" Anzahl) mit ausreichender Spannung (bei PKW in aller Regel heute 12V, bei großen LKW heute 24V) versorgen.

Der Generator muss diese Energie bzw. Spannung erst einmal erzeugen und der Batterie zuführen, die dann als Puffer und Speicher im Bordspannungsnetz des Fahrzeugs dient. Sehen wir uns die technische Entwicklungszeit des Automobils unter diesem Aspekt etwas näher an:

Anfangs fanden ausschließlich Gleichstromlichtmaschinen Verwendung, da schließlich das gesamte Bordspannungsnetz auf Gleichstrom basiert. Anfangs mit 6 Volt Spannung, seit Beginn der sechziger Jahre zunehmend mit 12 Volt.

Die Gleichstromlichtmaschinen hatten aber einen entscheidenden Nachteil: Sie konnten unter Einhaltung einer gewissen maximalen Baugröße dem gesteigerten Energiebedarf moderner werdender Fahrzeuge nicht mehr genügen (Einführung von heizbaren Heckscheiben, Gebläsen, Stereoanlagen, H4-Licht, usw. bis zu Sitzheizungen und Fensterhebern oder beheizbaren Spiegeln) und sie lieferten erst bei einer bestimmten Drehzahl ausreichend Energie. Im Leerlauf war die Spannungsabgabe oft nicht ausreichend; die Batterie wurde mehr entladen als geladen. So manchem Käfer ging bei nächtlichen längeren Autobahnstaus einfach der „Saft“ aus, das heißt, die Batterie war im Motorlauf nicht mehr ausreichend nachgeladen worden. Aus diesen zwei genannten Hauptgründen wurde Mitte der sechziger Jahre die Drehstromlichtmaschine eingeführt, die eben bereits im Leerlauf des Motors genügend Strom abgibt (bei 1000 U/min. des Motors bereits 2/3 ihrer maximalen Leistung, die sie bei 2000-2500 U/min. eines Vierzylinder-Motors hat).

Außerdem kann die Drehstromlichtmaschine oder besser der Drehstromgenerator bedingt durch seine drei Phasen drei mal so viel Energie erzeugen wie eine vergleichbar große Gleichstromlichtmaschine. Diesen beiden entscheidenden Vorteilen steht der Nachteil der größeren Empfindlichkeit gegenüber unsachgemäßer Behandlung gegenüber: Niemals bei drehendem Drehstromgenerator, also laufendem Motor, die Batterie, also Plus- bzw. Massekabel abklemmen!

Warum? Der Drehstromgenerator liefert eine dreiphasige Wechselstromspannung, eben Drehstrom genannt, mit der das Bordnetz „nicht viel anfangen kann“, da die Verbraucher alle auf Gleichstrom (besonders der Anlasser, der Wischermotor, usw.) eingestellt sind. So muß die erzeugte Spannung gleichgerichtet werden! Dies geschieht mit Dioden in dem Drehstromgenerator. Diese Dioden können aber nur einwandfrei arbeiten und „überleben“ wenn der erzeugte gleichgerichtete Strom auch irgendwo abgegeben werden kann, eben in der Batterie. Bei Trennung der Einheit Generator/Batterie würden die Dioden durch Überspannung zerstört werden.

Bei einem Gleichstromgenerator werden keine Dioden gebraucht, da ja von Anfang an Gleichstrom erzeugt wird, so ist eine Abtrennung einer Batterie bei laufender Maschine ohne weiteres möglich, aber eben nur da! Da nun die Batterie immer ganz unterschiedlich belastet wird, je nach Betriebseinsatz des Fahrzeugs, ist auch ihr Nachladebedarf und damit die Stromabgabe ganz unterschiedlich! Zwischen sommerlicher Autobahnfahrt mit fast keinen Stromverbrauchern und winterlicher Nachtfahrt mit vielen Stromverbrauchern liegen enorme Energiebedarfsunterschiede. Da der Generator immer 2/3 oder 3/3 seiner Leistung abgibt, muss die Batterie vor zu großer Überladung geschützt werden. Dies tut der Regler, der zwischen Generator und Batterie geschaltet ist. Er regelt automatisch den Ladestrom zur Batterie und schützt diese vor Überladung und heimlicher Entladung über Nacht durch den Generator. Der Regler war bis zu Anfang der achtziger Jahre rein elektromechanisch aufgebaut, dann mehr und mehr elektronisch und kontaktlos und ist damit in die Lichtmaschine integriert und nicht mehr separat.

Wir sehen: Generator – Regler – Batterie bilden eine untrennbare Einheit. Es ist bei dem Einbau einer neuen Batterie oder eines neuen Reglers unbedingt darauf zu achten, dass diese in den angegebenen Leistungstoleranzen liegen, da sie auf einander abgestimmt sind.

Zwischen diese Einheit ist in aller Regel noch die Ladekontrolllampe „zwischen geschleift“. Sie leuchtet sofort bei zwar drehendem Motor, aber nicht arbeitendem Generator (mögliche Ursache meist: gerissener Keilriemen). Aber diese Kontrolllampe hat noch einen zweiten Sinn: Bei eingeschalteter Zündung und startendem Motor fließt über sie ein „Rückstrom“ zum Generator; dieser dient zur Vorerregung des Generators, damit dieser anschließend in vollem Umfang seine Leistung abgibt.

Der Anlasser schließlich gehört nicht zu dieser „engeren untrennbaren Einheit“, da auch ohne ihn die Stromerzeugung im Fahrzeug einwandfrei läuft. Allerdings laufen an seinem Magnetschalteranschluss die Batterie- und Lichtmaschinenkabel zusammen. Er ist aber der größte Stromverbraucher im Fahrzeug, der auf kürzestem Wege von der Batterie Strom erhält. Der Anlasser zieht so viel Strom, dass eine voll aufgeladene Batterie bereits nach ca. 20 Minuten leer „georgelt“ ist! Nach ihm richtet sich oft entscheidend die Batteriekapazität: Je größer der Motor, desto größer muss der Anlasser dimensioniert sein, desto größer der momentane Strombedarf, desto größer die Batteriekapazität. Man sollte sich, wenn zwei Batteriekapazitäten zugelassen sind, immer für die größere (teurere) Batterie entscheiden, denn ihre angegebene Kapazität erreicht sie nur im Idealzustand bei +27°C. Bei +10°C erreicht sie eine maximale Kapazität von nur noch 87%, bei 0°C von 72%, bei -10°C von 57% und bei -20°C von nur noch 42%! Wir sehen, dass man in unseren Breiten im Grunde nur mit 2/3 der angegebenen Batteriekapazität rechnen kann. Rechnet man Leitungsverluste im Bordnetz und mögliche korrodierte Steckverbindungen im fortgeschrittenen Alter hinzu, so steigt auch der entnommene Strom insgesamt. Eine Batterie ist dann viel schneller leer als man erwartet oder erhofft hat!

Also: Immer auf einwandfreie unkorrodierte Anschlüsse achten (gerade im Bereich der Einheit Generator-Regler-Batterie-Anlasser) und den Säurestand regelmäßig kontrollieren (auch bei sog. „wartungsfreien Batterien“), der gerade im Sommer bei großer Hitze zu gering ist. Starker Säureverlust deutet auf einen defekten Regler hin, der die Batterie überladen lässt. Wird die Batterie nicht oder ungenügend geladen, obwohl keine Ladekontrolle bei laufendem Motor leuchtet, liegt es meist auch am Regler. Die heutigen Drehstromgeneratoren sind wartungsfrei und eine Laufleistung von 100.000-150.000 km sollte mindestens erwartet werden (regelmäßige Ausnahmen bestätigen die Regel, z. B. im Opel Kadett), aber auch Laufleistungen von 300.000 sollen möglich sein! Die Batterie

ist in aller Regel nach 4-6 Jahren am Ende, während ein Regler oft alle anderen Teile überlebt.

Zum Schluss ein paar Worte über die Batteriekürzel:

„V“ steht für Volt, die Stromspannung, i. d. R. bei einer Batterie heute 12 Volt Spannung.

„Ah“ steht für Ampèrestunden, das „Zeit-Stromstärke-Verhältnis“, welches die Batterie hat.

Jeder Stromverbraucher hat eine bestimmte Stromstärke, die er benötigt. Sie ergibt sich aus der Leistungsaufnahme in Watt (W) geteilt durch Stromspannung in Volt (V).

Zum Beispiel: eine Abblendlicht-H4-Lampe hat $55W : 12 \text{ Volt} = 4,6 \text{ Ampère}$ oder ein mittlerer Anlasser hat $1,2 \text{ KW} = 1200 \text{ Watt} : 12 \text{ Volt} = 100 \text{ Ampère}$.



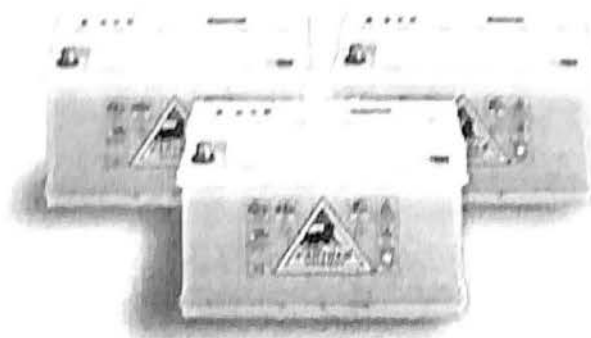
Was bedeutet das nun für unsere Batteriekapazität?

Wie schnell ist eine aufgeladene Batterie im Idealfall leer?

4,6 Ampère hat die o. a. Lampe an Stromstärke. Eine 4,6 Ah-Batterie wäre also in einer Stunde leer, eine 46 Ah-Batterie in 10 Stunden. Für den mittleren Anlasser wäre eine 100 Ah-Stunden-Batterie nötig um rechnerisch eine Stunde zu „orgeln“. Eine eher wahrscheinlich eingebaute 50 Ah-Batterie wäre in der Hälfte der Zeit, also in einer halben Stunde (im Idealfall bei +27° C und voller Ladung) leer.

In diesem Sinne wünsche ich stets viel Saft und Kraft auf allen Straßen Europas oder Afrikas!

Joachim Kaiser



Auch hier könnte Ihre Werbung stehen!

Citroën CX 2400 GTi. Sprinter mit Langstrecken-Komfort.



Seine Kraft ist seine Stärke. Kraft bei jeder Drehzahl. Die Bosch L-jetronic steuert die Kraftstoff-Einspritzung per Computer. Immer genau richtig, wenn Sie die volle Leistung von 96 kW (130 PS) brauchen. Immer genau richtig, wenn Sie mal dahinbummeln.

In Verbindung mit der strömungsgünstigen CX-Karosserie gibt das niedrige Verbrauch, der von Kraftpaketen gemeinhin nicht erreicht wird (10,1 Liter Super bei 120 km/h).

Die fünf Gänge des GTi-Getriebes sorgen durch ihre günstige Abstufung für nahtlose Beschleunigung und für schonende Drehzahlen bei 190 km/h.

Für opomales Fahrverhalten und ermüdungsfreien Langstrecken-Komfort sorgt das nach wie vor unerreichte hydro-pneumatische Sicherheits-Fahrwerk von

Citroën. Straffer ausgelegt für den GTi.

Lockern Sie Ihren Terminkalender durch eine faszinierende Stunde auf. Gönnen Sie sich eine Probefahrt im Citroën CX GTi.

Zur Komfort-Ausstattung des CX GTi gehören: Leichtmetalleigen, geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrische Fensterheber vorn, elektrisch verstellbarer Außenspiegel, Windschutzscheibe aus progressiv getöntem Verbundglas, Nebelscheinwerfer vorn, eingebaute Stereolautsprecher, Dachantenne, Kopfstützen vorn und hinten sowie das Isother-Wärmedämmpaket, bestehend aus Dachisolierung, Sonnenblenden für die hinteren Türfenster, Jalousien an der Heckscheibe, getönte Seiten- und Heckscheiben - alles serienmäßig.

Citroën CX. Der Vorsprung.

CITROËN CX



1977 - Rallye-Sensations
Von 30 getönten
Teilnehmern kommen
nur sieben ins Ziel. Aus
den sieben fünf Plätze
für Citroën CX.

La SM dans les compétitions – 1^{re} partie

Die Rallyeaktivitäten des Citroën SM - Teil 1

Quelle/Übersetzung aus: Jan P. Norbye, Citroën SM, Mailand 1991, S. 102–109.

Obwohl der Citroën SM nicht für Rallyes und Rennen konzipiert wurde, hat er dennoch in diversen Ausscheidungen unerwartete Leistungen erbracht. Auch die D-Modelle hatten in

den Jahren 1959-1967 an zahlreichen Rallyes teilgenommen und gewonnen; Beispiele hierfür sind Monte-Carlo, Tulipanes und Liège-Rom-Liège.

Mit dem rassigen Formel 3 Maserati-Motor des SM erfüllte dieser, trotz seiner vier Sitze und des luxuriösen Interieurs, alle Charakteristiken eines Rennwagens. Das Chassis und die

Karosserie sind so konstruiert worden, daß sie den großen Geschwindigkeiten und den Leistungen des Motors entsprechen konnten. Auf den Rennpisten ist der SM leicht zu fahren. Ferner hatte der SM damals im Vergleich zu anderen (Renn-)Wagen einen geringeren Kraftstoffverbrauch (!!!) und somit bei den Rennen den Vorteil, für das Tanken weniger Stops einlegen zu müssen.

Jacques Né war seinerzeit auf der Suche nach einem noch kräftigeren Motor, den er von Maserati forderte. In Modena probierte er mit Alfieri und mit Hubert Alléra, die mehrere SMs besaßen, diverse Motoren aus.



Bereits 1970 wurde dabei ein V6 mit 240 PS und 2955 cm³ Hubraum an einem serienmäßigen SM ausprobiert. Maserati lieferte Citroën einen V6-Motor, 3 Liter, mit drei-doppel-Vergasern und einer speziellen Nockenwelle mit 270 PS auf 7000 U/min. Né montierte diesen Motor in einen Wagen, den er dann SM GT nannte. Er hatte hierfür die hintere Sitzbank entfernt, den



Radstand um 360mm verkleinert, um die Karosserie nicht so schleuderaanfällig zu machen. Dabei wurden auch die Bremsen verändert. Die Kotflügel wurden durch breitere ausgewechselt, um die größeren Rennreifen (Michelin TB 310-15) aufziehen zu können. Fazit: Das Auto erreichte nach all diesen Veränderungen eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h!

Der SM GT wog insgesamt 1267 kg (i. Ggs. zum serienmäßigen SM mit 1450 kg); davon waren 800 kg auf die Vorderachse und 467 kg auf die Hinterachse verlagert.

Der SM GT wurde hauptsächlich zum Experimentieren und zum Testen diverser Einstellungen benutzt. Né war mit dem 270 PS-Motor sehr zufrieden, weil er zuverlässig war

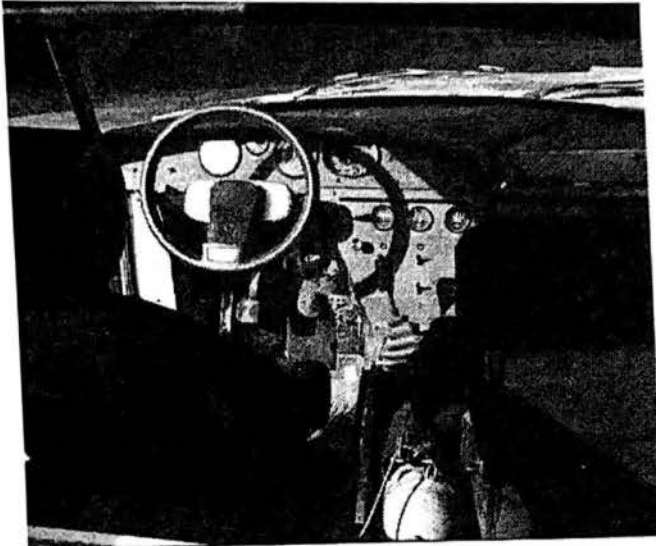
und stundenlang auf 7000 U/min laufen konnte. Probleme mit Schwingungen, wie bei den Motoren der Serienwagen, hatte der GT nicht.



Ende 1970 genehmigte die Citroën-Direktion die Teilnahme einer Mannschaft von vier SMs bei der Rallye von Marokko, einem Rennen von 4300 km – von Rabat über Marrakesh nach Casablanca.

(Auszüge dieses Rennens können im Internet unter www.pereci.de/Marken/Citroen/SM/sm.html betrachtet werden – Achtung ca. 8MB groß!!!)

René Cotton, ehemaliger Ski-Fahrer, übernahm die Rennleitung von Citroën mit einem bescheidenen Budget. Eine Gruppe von Mechanikern begleitete die Fahrzeuge während der gesamten Rallye. Die Autos hatten eine serienmäßige Karosserie, deren Gewicht durch den Zusatz eines Stahlschutzes um 280kg erhöht wurde. Die Wagen hatten auch einen serienmäßigen Motor, mit Ausnahme eines speziellen Auspuffsystems, das dem Maserati-Motor 5 PS mehr Kraft verlieh.



Cockpit des SM GT

Mit den Fahrern Deschaseaux und Plassard kam der SM auf den ersten Platz; auf dem dritten landeten Consten und Motte, gefolgt von Neyret und Terramorsi auf dem vierten! Vinatier hatte wegen eines Achsbruchs aufgeben müssen. Die Erfahrungen in Marokko waren für die weiteren Forschungen sehr wichtig.

La SM dans les compétitions – 2^e partie

Fortsetzung im nächsten Heft

Julia und Sven

Rechtsinformationen – informations juridiques

von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser

Geschwindigkeitsüberschreitungen

Es wird Frühjahr; die in den Wintermonaten stillgelegten Fahrzeuge werden wieder flottgemacht. Der Autofreund bevölkert mit fahrbarem Untersatz – ob mit vorzeigbarem Oldtimer oder mit schlichtem Alltagsfahrzeug – die Straßen. Schließlich will man ja auch mal zeigen, woran man (möglicherweise wochenlang) geschraubt und gewerkelt hat.

Doch welche Geschwindigkeiten sind erlaubt, wann ist die "Pappe" weg ?

Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von bis 10 km/h sind innerorts DM 30, außerorts DM 20 als Geldbuße festgesetzt;

11-15 km/h	50	40
16-20	75	60
21-25	100	80
26-30	120	100
31-40	200	100
41-50	250	200
51-60	350	300
61-70	600	550
über 70	850	750

Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung über 21 km/h wird 1 Strafpunkt im Flensburger Verkehrsregister eingetragen, ab 26 km/h innerorts 3 Strafpunkte, über 70 km/h 4 Strafpunkte (außerorts ab 51 km/h schon 4 Strafpunkte).

Ein Fahrverbot wird ab 31 km/h „zuviel“ (innerorts) in Höhe von 1 Monat ausgesprochen.

Ein Fahrverbot kann aber auch schon verhängt werden bei einer Überschreitung von mindestens 26 km/h, wenn innerhalb eines Jahres eine weitere Überschreitung von 26 km/h begangen wird.

Fazit: Lieber etwas langsamer fahren, sonst können die anderen Autofahrer nicht vor Neid erblassen, wenn das PeReCi-Mitglied in liebevoll gepflegter Karosserie vorbeigeleitet.

Und hier erst recht!

„Alle Merkmale modernen Automobilbaus“ (AUTO, MOTOR UND SPORT)



Annoncen

Verkaufe Citroën CX25 Pallas i.e.
Baujahr 84; 115.000 km; metallic grün;
Automatik; Schiebedach; rostfrei (!); TÜV
12/01 auf Wunsch neu; Preis VS
☎ (030) 84 70 80 40

Verkaufe Chrysler/Simca Talbot Horizon
EZ 04.01.1979; 1,5l; 51 kW; dunkel blau;
~ 100.000 km; TÜV 10/01; aus Familien-
besitz; Preis VB 900,- DM ☎ (030) 342
93 56 o. (0171) 473 23 73 - Platt



Biete Karosserieteile für R4 neu/rostfrei
Heckklappe; Türen; Kotflügel vorn; Preis
VS (günstig) ☎ (030) 74 222 37

Biete für Peugeot 404: Stoßstange
hinten; guter Zustand; 3teilig komplett;
Preis: 150,- ☎ (030) 74 222 37

Biete Winterreifensatz auf R-19 Stahl-
felge (13 Zoll, 4-Loch); 50% Profil;
komplett; Preis: 100,- ☎ (030) 74 222 37

Biete für Peugeot 504 Limousine:
Verteilerkappen für Paris-Rhône-
Verteiler; verschiedene Konsolen und
andere Innenausstattungssteile; eine
komplette Sitzgarnitur hellbrauner Stoff,
2.Serie; Differential und Kardanwelle;
Motorhauben in verschiedenen Farben;
gebr. Reifen mit Felgen; Kopien von
diverser 504-Fachliteratur
☎ (030) 74 222 37

Biete verantwortungsvolle
Mitgliedschaft in Motor-Klassik-Club
Vorteile und Nutzen zu erfragen bei
☎ (030) 74 222 37 Joey

Suche Hinweise zu Filmen !!!
Wer weiß, in welchen Filmen ein Citroën
SM erscheint? ☎ (030) 84 70 80 40

Suche "Oldtimer-Markt" Hefte ab Jan.
2000 und Sonderhefte Nr. 18-22
☎ (030) 84 70 80 40

Suche interessante Artikel für Club-
zeitung von freien Redakteuren
☎ (030) 84 70 80 40

Reparaturbleche für Peugeot 204/304
Verschiedene; alle einwandfreier
Zustand; günstig abzugeben; Preis nach
Absprache ☎ (0 30) 751 32 13

Bücher "autohandbuch" in 20 Bänden
für Selbstermacher; fast unbenutzter
Zustand; gut erhalten; zu verkaufen VB
20,- ☎ (030) 74 222 37

Internet Homepage-Gestaltung!
Für unsere Homepage werden noch
Fotos und Erfahrungsberichte gesucht
☎ (030) 84 70 80 40

Blaupunkt-Autoradios verschiedene
Modelle; 20-15 Jahre alt; sehr guter
(teilweise überholt) Zustand; alle i. O.;
einzeln oder zusammen zu verkaufen;
Preis n. Absprache ☎ (030) 743 26 26
(Herrn Harald Lehnhoff verlangen).

Sofern Sie ebenfalls eine kostenfreie private Annonce aufgeben möchten, adressieren Sie diese bitte per email an: Redaktion@pereci.de .

Treffen – Börsen – Meetings

Interessante Termine für Old- und Youngtimerfreunde in Berlin und Umgebung 2001

Datum	Rendez-vous
5./6. Mai	Oldtimertage Berlin-Brandenburg (Festplatz am Kurt-Schumacher-Damm)
12.–13. Mai	Großes 404/504-Meeting auf Ruppels Bauernhof in Freestedt/Dittmarschen (Schleswig-Holstein)
20. Mai	Oldtimer-Rallye der Oldtimer-Garage (Start: Spandau, Richtung Falkensee)
1.–4. Juni	Internationales SM-Treffen (Süd-England)
2.–4. Juni	Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)
14.–15. Juli	6. Rendez-vous französischer Klassiker (Mahlow)
11.–12. August	Sport-Oldie-Classic Car & Bike Show (Platz des 4. Juli)
15.–16. September	Oldtimertage Berlin-Brandenburg (IBM- Parkplatz)
1.–10. Dezember	Essen Motor-Show

Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und mehr beim Vorstand (Tel/Fax: 74 222 37).

Gerade für "unser" Treffen am 14. Juli wäre ein zahlreiches Erscheinen schön und wichtig; helfende Hände für eine kurze Vorbereitung sind auch erwünscht!

Ausblick:

Die nächste Ausgabe der Clubzeitung ist pünktlich für unser Jahrestreffen am 14. Juli geplant. Der Einsendeschluß für Artikel ist dementsprechend der 22. Juni !!!

In der nächsten Ausgabe erfahren wir:

- Weitere Technik-Infos von Joey
- Einen Beitrag von Holger ???
- Informations juridiques von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser
- La SM dans les compétitions – 2^e partie

Internet:

Neues aus dem Netz

An dieser Stelle der freundliche Hinweis an alle Internet-User:
Schaut doch mal rein unter www.pereci.de !!!

Einladung/Anmeldung

zum

6. Rendez-vous französischer Klassiker

am

Sa. 14. / So. 15. Juli 2001 in Mahlow bei Berlin

Motto: "Vive la révolution!"

Der PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. veranstaltet am 14./15. Juli 2001 nun schon zum sechsten Mal sein Jahrestreffen (nicht nur) für französische Klassiker.

Wie schon in den letzten Jahren ist das Gelände direkt am "Café am See" in Mahlow erneut ab Freitagnachmittag für uns reserviert; auch in diesem Jahr besteht dort die Möglichkeit auf abgeschlossenem Gelände im Zelt oder im Wohnmobil zu übernachten! Badezeug und gute Laune nicht vergessen! Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden.

Geplant sind unter anderem:

- eine interessante Suchfahrt - eine (motor-) sportliche Einlage -
- ein Erinnerungsfoto - ein Grillabend mit Musik - ein Schrauberfrühstück -
- (Start der Suchfahrt ist am Samstag gegen 12:00 Uhr)

Die Teilnahmegebühr beträgt für ein Fahrzeug und Fahrer 40,- DM; für jeden weiteren Beifahrer je 30,- DM, Kinder bis 10 Jahre sind frei.

Das Entgeld enthält: Suchfahrtteilnahme, Roadbook, Pannenhilfe, Eintritt zum Badensee, Getränke, Grillabend am Samstag mit Musik und das Frühstück am Sonntag sowie Benutzung der sanitären Anlagen und evtl. Camping auf dem Gelände.

Weitere Infos unter Tel: 030 / 97 23 751, Tel: 030 / 751 32 13, TellFax: 030 / 74 222 37.

Anfahrt aus Berlin: ab Stadtautobahn A100, Ausfahrt Tempelhofer Damm (B 96), Richtung Mariendorf, weiter Mariendorfer Damm, Lichtenrader Damm, Stadtgrenze passieren Richtung Zossen, an erster Ampelkreuzung außerhalb Berlin nach rechts Richtung Potsdam, weiter durch Mahlow hindurch (Richtung Potsdam), letzte Einfahrt rechts vor Ortsausgangsschild, "Café am See", an Bushaldebucht.

Anfahrt von außerhalb: BAB 10 (Berliner Ring) Richtung Frankfurt/Oder, Abfahrt Nr.13, Genshagen (Teltow) rausfahren, auf B 101 Richtung Berlin, Großbeeren durchfahren, an Ampelkreuzung nach langer Geraden rechts Richtung Schönefeld, in Mahlow 1. Einfahrt links nach Ortseingangsschild, "Café am See".

(bitte abtrennen)

ANMELDUNG:

Name, Vorname: _____

Mitfahrer: _____

Adresse/Telefon: _____

Fahrzeug (Marke, Typ, Baujahr): _____

Das Nenngeld in Höhe von _____ DM habe ich auf das Clubkonto überwiesen.
Nennfelder sind Reuegelder und werden nur bei Absage durch den Veranstalter zurückbezahlt. Der Veranstalter lehnt gegenüber den Teilnehmern jegliche Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ab.

Datum und Unterschrift: _____

Die Anmeldung bitte zurück an: PeReCi clo Joachim Kaiser, Bernsteinring 107, 12349 Berlin

Ankündigung:

Die nächsten Stammtische vom



finden statt am jeweils

2. Mittwoch im Monat (9.5. und 13.6. und 11.7 und ...)

um 19:00 Uhr

im



Das Lokal besticht durch seine automobile Atmosphäre, die freundliche Bedienung und die hervorragende Küche. Parkplätze stehen vor dem Rathaus zur Verfügung.



Beitrittserklärung:

Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ in (Stadt und Land): _____

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Mobil: _____

Zur Zeit fahre ich folgende Fahrzeuge:

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Ich interessiere mich in erster Linie für folgende automobile Themen:

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf.
Den Jahresbeitrag von zur Zeit 50,- DM habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank,
Kontonr. 336 8816 000, BLZ 100 900 00 überwiesen. Die Vereinssatzung ist mir bekannt.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:

KONICA 7055

DOCUMENT PRODUCTION SYSTEM



 **Konica**
Document Solutions