

Der Club Die Zeitung



Internet
SM - Teil 2
Treffen - Börsen - Meetings

03/2001

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, Andreas Horstmann, Michael Schaefer
und Sven Seehawer

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

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Einleitung zur zehnten Ausgabe

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

Nun nähern wir uns langsam einem beständigen und kontinuierlichen Erscheinen der Clubzeitung. Die ersten Inserenten sind auch schon gefunden. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an die Meisterwerkstatt 'carparts & promotor GmbH'!

Die Beteiligung der Clubmitglieder an dieser Zeitung in Form von Artikeln ist ebenfalls gestiegen. Und so kann pünktlich gerade zu unserem Jahrestreffen am 14. Juli die nun insgesamt zehnte und in diesem Jahr dritte Ausgabe vorliegen. Ein herzliches Dankeschön für die eingesamten Artikel geht an Dr. Christine Kaiser, Michael Schaefer, Joachim Kaiser und natürlich Andreas Horstmann.

Bitte denkt dennoch daran, um das regelmäßige (quartalsweise) Erscheinen der Clubzeitung sicherzustellen, sollten die Artikel jeweils bis zum 1. Januar, 1. April, 1. Juli und **1. Oktober** bei der Redaktion eingehen. Möglichst per email an: Redaktion@pereci.de.

In dieser Ausgabe erfahren wir weiteres über die Rallyeaktivitäten des Citroën SM, erhalten einen Fahrbericht über den Peugeot 504 Coupé V6 TI, sehen weiteren Aspekten der Deutschen Verkehrsrechtsprechung entgegen, erfreuen uns über das Feuerwerk im Vierteltakt und lernen das Internet kennen. Zu guter letzt gibt's wieder ein paar Termine.

Nicht unerwähnt bleibt die Möglichkeit der kostenlosen Kleinanzeigen. Diese sind für die nächste Ausgabe wieder vorgesehen.

Die Verfasser und das gesamte Redaktionsteam wünschen viel Spaß bei der Lektüre.

Euer

Sven

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	
Einleitung zur zehnten Ausgabe	3
Allgemeines	
Internet – wer braucht daß ?	5
Fahrbericht Peugeot 504 Coupé V6 T1	6
9. Peugeot-Treffen bei Christoph Ruppel in Dithmarschen	18
Aus dem Internet – Citroën SM	20
Ausblick	22
Beitrittserklärung	23
Technische Informationen	
Feuerwerk im Vierteltakt – ohne Funken läuft nichts –	10
Historische Informationen	
La SM dans les compétitions – 2 ^o partie	
Die Rallyeaktivitäten des Citroën SM – Teil 2	14
Juristische Informationen	
Informations juridiques – Trunkenheit	
Rechtsinformationen von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser	17
Wichtige Termine	
Hallo liebe GS- und GSA- Freunde in aller Welt!	19
Treffen – Börsen – Meetings	20
Der Stammtisch	20

Internet – wer braucht daß ?

Liebe Mitglieder,

stellt Ihr Euch auch manchmal die Frage: Internet, wer braucht das ?

Sicher, denn sonst wäre einst die Kritik an Sven, uns eine Internetseite aufzubauen, nicht so groß gewesen! Ihr werdet sicher staunen, doch auch unter den jungen Leuten (zu denen ich mich zähle) war gewisse Skepsis vorhanden. Schließlich gab es bis zum Ende des letzten Jahres seit ca. vier Jahren keine Clubzeitung mehr!

Diese Skepsis ist jedoch seit ca. einem halben Jahr unbegründet!!!

Lieber Sven, laß mich dies im Namen aller Club-Mitglieder sagen: Du hast einen super Job getan mit der Internetseite. Selbst nicht-Mitglieder, die sich www.PeReCi.de angesehen haben (z. B. meine Familie), sind begeistert!

Die Zahnräder mit den einzelnen Rubriken sind echt der Hit und wären nur noch durch mechanische Geräusche beim Anklicken zu verbessern. Für die Zukunft wünsche ich mir noch eine Rubrik mit Updates (bitte auch mit einem Zahnrad), in der genau zu sehen ist was an unserer Seite in den letzten Wochen verändert wurde.

Ich schätze, dass selbst die Kritiker unter uns (zu denen ich auch gehörte) spätestens seit der letzten Jahreshauptversammlung überzeugte Anhänger des Internets sind.

Der absolute Höhepunkt war jedoch, daß es nun auch wieder eine Clubzeitung gibt!!!

Lieber Sven, mach so weiter!!!

Liebe Clubmitglieder, Ihr seid alle aufgefordert mitzuhelfen! Also sendet eure Story von eurem Auto an die Redaktion!!!

Viel Erfolg und weiter so !

Euer Philip Domacher

Fahrbericht Peugeot 504 Coupé V6 TI

Gerade noch rechtzeitig zum alljährlichen Treffen in Frestedt bei Christoph Ruppelt stand der Testwagen bereit. Nach acht Monaten Winterschlaf wurden erst einmal alle Flüssigkeitsstände und der Reifendruck überprüft. Anschließend ging es zu einer Einführungsfahrt mit gemäßigter Geschwindigkeit und mittlerer Motordrehzahl. Standschäden wurden dabei nicht festgestellt. Zur Feier des Tages wurden noch ein Ölwechsel durchgeführt und neue Zündkerzen eingebaut. Nun konnte die Testfahrt beginnen.

Um 800 Uhr verließ das Testfahrzeug die Stätte seiner Ruhe und Geborgenheit. Die Fahrt ging über die Stadtautobahn in Richtung Norden. Ich mußte mich erst noch an das dünne Lenkrad und den Sitz gewöhnen. – Die Sitze sind absolut formschön, und die beige Farbe des Bezuges paßt hervorragend zu der mittelbraunen Innenausstattung und der rotbraunen Metallic-Lackierung der Karosserie. Ein Manko der Rückenlehne ist jedoch, daß meine Schulterblätter etwas zu weit nach vorne gedrückt werden und somit eine leicht unbequeme Sitzhaltung erzwungen wird. – Blitzschnell wurde die Entscheidung getroffen, die vorderen Sitze beim ersten Zwischenstop auszutauschen, in der Hoffnung, daß die Rückenlehne nur Ermüdungserscheinungen hat, die nach Strapazen von über 280 tkm schon einmal auftreten können.

Nach der Aufwärmphase verließ ich die Autobahn bei Schwante und die Fahrt auf der Landstraße wurde fortgeführt. Die erste Etappe führte weit ab von jeder Bundesstraße über Kremmen, Sommerfeld, Herzberg und Lindow nach Gransee. Von dort wurde die Fahrt auf der B96 bis nach Neubrandenburg fortgesetzt. Wer denkt, daß zu diesem doch recht frühen Zeitpunkt, und zudem noch an einem Samstag, kaum einer auf Deutschlands Straßen unterwegs ist, der täuscht sich. Als Insassen der meisten Verkehrsteilnehmer wurde jene Personengruppe ausgemacht, welche ihr Lebenswerk vollbracht hatte und das Leben in vollen Zügen genoß. Den Fahrstil haben die meisten Fahrzeuglenker ihrem Reaktionsvermögen angepaßt, so daß sich genügend Gelegenheiten boten, das Beschleunigungsvermögen meines 504 Coupé zu testen. Zufrieden stelle ich fest, daß das Coupé mit den 144 Pferdestärken (104 kW) ausreichend motorisiert ist. Die 144 PS werden aus einem 2,7 Liter großen V6 Motor, ausgerüstet mit einer Bosch K-Jenkrone als Einspritzanlage, bei einer Umdrehung von 5500 U/min freigesetzt. Bereits bei einer Drehzahl von

300 U/min stehen 213 Nm zur Verfügung. Zur Vorbereitung eines Überholmanövers reicht es aus, den vierten Gang einzulegen, den Abstand zum Vordermann leicht zu verkürzen (nicht zu viel, wir wollen ja niemanden verunsichern) und den Gegenverkehr aufmerksam zu beobachten. Die nächste Gelegenheit wird sich schon ergeben. Und wenn es dann soweit ist, einfach Gas geben und vorbeifahren. Hektische Schaltvorgänge sind in der Regel nicht erforderlich.

Der erste Zwischenstop wurde in Neubrandenburg durchgeführt. Innerhalb von zehn Minuten waren bei strahlendem Sonnenschein die Vordersitze ausgetauscht. Der Erfolg ließ jedoch zu wünschen übrig: Eine Verbesserung der Sitzposition konnte nicht erreicht werden. Nachdem die Tankanzeige seit mehreren Kilometern bereits bedenklich weit abgetaucht war, hielt ich es für ratsam, den Benzinvorrat aufzustocken. Freudig überrascht nahm ich zur Kenntnis, daß noch erheblich mehr Benzin im Tank war, als auf der Anzeige abzulesen war. Erste Hochrechnungen auf den Verbrauch ergeben Werte von weit unter 10 Liter pro 100 km.

Bei bestem Wetter setzte ich die Fahrt auf der B104 entlang vieler Alleen und herrlich duftender Rapsfelder in Richtung Güstrow fort. – Die leicht hügelige Landschaft bietet viel Abwechslung. Auch in den Ortschaften lohnt es sich die Augen offen zu halten, viele Guts- und Herrenhäuser haben inzwischen ihre Liebhaber gefunden und sind, sofern es von weitem zu beurteilen ist, wieder hergerichtet worden. In den Ortskernen werden die Marktplätze entsprechend Ihres Ursprunges neu gestaltet, und die alte Bausubstanz erhalten und saniert. – Bei der Einfahrt nach Güstrow war das Stadtschloß schon von weitem in seiner ganzen Pracht zu erkennen.

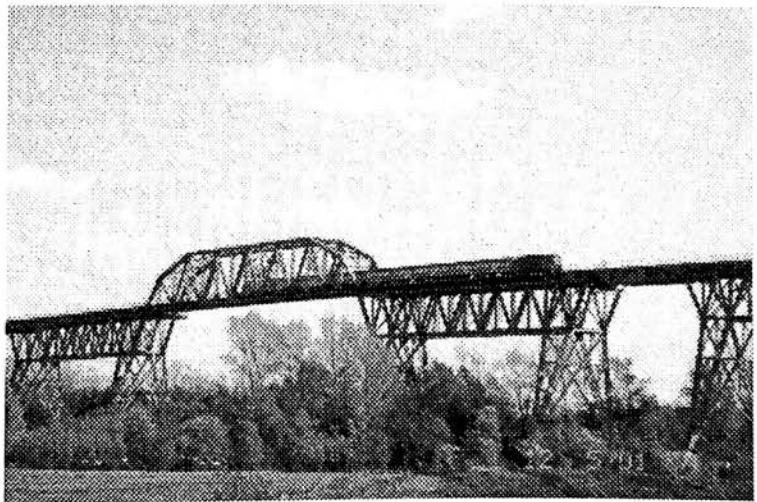
Die Fahrt ging weiter über Sternberg nach Brüel. Von dort auf der B192 in Richtung Wismar. Wenige Kilometer nach Reinstorf kündigten die Straßenschilder die neue Ostseeautobahn an. Ein Blick auf die Uhr im Cockpit (das Original und sie funktioniert!) zeigt, daß ich spät dran war. Da kam mir die neue Autobahn gerade recht, und außerdem, auf der neuen Ostseeautobahn wollte ich mich schon lange einmal bewegen: Auf der wenig befahrenen Strecke zwischen Wismar und dem Autobahnende in Schönberg bei Lübeck ergibt sich die Gelegenheit, das Fahrzeug bei höheren Geschwindigkeiten zu erleben. – Beim Durchtreten des Gaspedals beschleunigt das Coupé bis zu einer Geschwindigkeit von 180 km/h ohne jegliche Anstrengung. Ob man gerade mit 120 km/h oder mit 180 km/h unterwegs ist, ist lediglich der Geschwindigkeitsanzeige zu entnehmen, oder aufgrund der

lauteren Windgeräusche auszumachen. Am Fahrverhalten ist da kein Unterschied zu spüren. Auch die Bremsen (vorne und hinten Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet) überzeugen durch Ihren Zugriff, wobei natürlich vom Fahrer etwas höhere Bremspedalkräfte aufzubringen sind als es heutzutage bei Neuwagen üblich ist. – Einzig die leicht erhöhte Temperatur der Kühlflüssigkeit bewegte mich dazu, den Fuß am Gaspedal etwas zu lockern und eine Reisegeschwindigkeit von 140 km/h zu halten, bei der sich die Nadel der Kühlwassertemperaturanzeige im Mittelfeld aufhält.

Kaum war Lübeck erreicht, kam schon der Anruf aus dem Fahrerlager, um Erkundigungen einzuholen, wie es denn dem Fahrzeug gehe und ob noch mit mir gerechnet werden könne. Nach der Durchgabe meines Standortes und des Wohlbefindens sowohl des Fahrzeuges als auch des Fahrers wurden die ersten Prognosen bezüglich meiner Ankunftszeit im Fahrerlager gestellt. Den Optimismus der Crew konnte ich jedoch nicht ganz teilen: Prognostiziert wurde eine Fahrzeit von 60 Minuten. Die Praxis hat gezeigt, daß ca. zwei Stunden nötig waren, um das Tagesziel zu erreichen. Als Ehrenrettung sei gesagt, daß sich die Delegation aus Berlin in der Region Berlin und Brandenburg besser auskannte. Der vorletzte Streckenabschnitt führte auf der B206 über Bad Segeberg und Bad Bramstedt nach Itzehoe. Aufgrund der Verkehrsdichte und der gleichmäßigen Landschaft konnten auf diesem Abschnitt keine nennenswerten Eindrücke gesammelt werden.

Als Zieleinlauf entschied ich mich für den Weg über die Landstraße (B431) und mied die Autobahn. Diese Entscheidung war die richtige, wie sich bald herausstellen sollte. Der Fahrspaß auf den kleinen Landstraßen nahm deutlich zu und plötzlich, ganz unerwartet, zeigte sich eine unendlich lange Brücke am Horizont, eine Fachwerkkonstruktion aus Stahlprofilen.

Sofort wurde eine scharfe Bremsung hingelegt und das Auto zum Stehen gebracht.



Das muß unbedingt fotografiert werden! Nach vollendeter Arbeit ging die Fahrt weiter, um kurz darauf wieder ins Stocken zu geraten. Die Straße wird von dem Nord-Ostsee-Kanal

unterbrochen, welcher nur mittels einer Fähre zu überwinden ist. Kurz nach dem Übersetzen gelangte ich aufgrund der guten Wegbeschreibung ohne Umwege zum Ziel der Ausfahrt, zum Peugeot-Treffen in Frestedt bei Christoph Ruppelt.

Bei der Abschlußkontrolle stellte ich fest, daß die erhöhte Temperatur im Kühlkreislauf durch ein kleines Loch im Kühler verursacht wurde. Auch so manch andere Lösung kleinerer Probleme wurde in Gesprächen mit anderen Schraubern gefunden, in der Hoffnung auch in Zukunft noch viele Kilometer und angenehme Stunden mit meinem 504 verbringen zu dürfen.



Michael Schaefer

Technische Daten

Typenbezeichnung:	504C32		
Bohrung:	88 mm		
Motortyp:	140 (ZMJ)	Hub:	73 mm
Zylinderzahl:	6	Hubraum:	2664 cm ³
Zylinderkopf:	Leichtmetallguß mit halbkugelförmigen Verbrennungsräumen		
Gemischaufbereitung:	Einspritzanlage, Bosch K-Jetronic		
Höchstleistung:	144 PS (104 kW) bei 5500 U/min		
Höchstes Drehmoment:	213 Nm bei 3000 U/min		
Höchstgeschwindigkeit:	189 km/h		
Getriebe:	5-Gang-Schaltgetriebe		
Leergewicht:	1295 kg		
Zul. Gesamtgewicht:	1615 kg		
Tag der Erstzulassung:	9. November 1978		

Feuerwerk im Viervierteltakt

– ohne Funken läuft nichts –

Batterie, Zündspule, Verteiler, Unterbrecherkontakte, Zündkerzen, Zündkabel sowie Kupferleitung: Mehr Teile hat die Zündanlage nicht! Aber immer der Reihe nach:

- Die Batterie: sie liefert den erforderlichen Strom.
- Der Verteiler: er verteilt die Hochspannung an die Kerzen und "unterbricht" im "Untergeschoß" die Kontakte des Primärniederstromkreises.
- Die Zündkerzen: an ihren Elektroden springen die Funken über, die das Benzin-Luft-Gemisch entzünden.
- Die Zündspule: sie formt die 12V-Niederspannung in Hochspannung um.
- Die Zündkabel: sie "transportieren" den hochgespannten Strom zum Verteiler und zu den Kerzen.
- Die Kupferleitung: sie verbindet die Zündspule mit der Batterie sowie den Verteiler mit der Zündspule.

Nun etwas theoretische Elektrik:

Sind Zündschalter (Lenk-Zünd-Anlass-Schloß) und Unterbrecher geschlossen, so fließt der Strom vom Pluspol der Batterie über den Zündschalter durch die Primärwicklung der Zündspule zur Masse. In dem Augenblick, in dem sich die Unterbrecherkontakte öffnen, will der Strom durch die Primärwicklung noch weiter fließen und will die sich gerade öffnenden Unterbrecherkontakte mit einem Funken "überspringen".

Ein am Verteiler angebrachter und parallel geschalteter Kondensator verhindert dies weitgehend. Außerdem wird so der Primärstromkreis schlagartig unterbrochen, das Magnetfeld in der Zündspule bricht schlagartig zusammen und in der Sekundärwicklung der Zündspule entsteht augenblicklich eine Hochspannung.

Über den Verteiler kommt diese Hochspannung an die entsprechende Zündkerze, wo sie an den Elektroden den Luftspalt überschlägt. Der dabei entstehende große Funke entzündet das Gemisch im jeweiligen Zylinder.

So weit die Theorie, nun zur Praxis:

Grundsätzlich unterliegen alle Teile dieser Batteriezündung für Ottomotoren einem gewissen Verschleiß; zwei Bauteile sollten regelmäßig kontrolliert bzw. ausgetauscht werden: die Zündkerzen und die Unterbrecherkontakte unterliegen durch die mechanische Beanspruchung und dem Funkenflug einer gewissen Abnutzung.

Die Zündkerzen: Der Abstand zwischen Elektrode und Massebügel wird immer größer und der erzeugte Funke immer kleiner.



Die Unterbrecherkontakte: die Kontaktflächen unterliegen einem Abbrand, ein plötzliches (gewünschtes) Unterbrechen wird immer schlechter.

Die Zündkerzen sind meist (mit dem richtigen Kerzenschlüssel) leicht auszutauschen, während die Unterbrecherkontakte ein genaues Einstellen mittels Schließwinkeltester und Stroboskoplampe erfordern. Der Kontaktabstand steht im direkten Zusammenhang mit dem Schließwinkel. Der Schließwinkel ist die Zeit, in der die Kontakte geschlossen sind. Als Faustregel gilt: bei voll angehobenen Kontakten entspricht ein Abstand von 0,4 mm etwa 55° Schließwinkel.

Wichtig ist außerdem ein korrekt eingestellter Zündzeitpunkt, d. h. das Gemisch soll zur richtigen Zeit (die größte Zylinderfüllung) entzündet werden. Um dies einzustellen gibt es an der Riemenscheibe Markierungen, die anzeigen wann der erste Zylinder "oben" ist (oberer Totpunkt - OT). Genau dann sollte gezündet werden. Eine zweite Markierung zeigt meist eine leichte Frühzündung an (z.B. 8° vor O.T.), da bis zur Zündung im Zylinder eine Verzögerung herrscht. Eine Stroboskoplampe hilft hier ungemein: sie blitzt genau in diesem Augenblick auf. Durch Lockern und Verdrehen des Verteilers kann man diesen Zeitpunkt verstellen.

Wie lang ist nun die Lebensdauer dieser erwähnten Bauteile?

Nach meinen Erfahrungen sollten folgende Wechselintervalle eingehalten werden:

Zündkerzen: maximal 20.000 km, Unterbrecherkontakte: maximal 15.000 km, Zündverteilerkappe und Verteilerfinger: maximal 50.000 km, Zündkabel und Zündspule: maximal 100.000 km.

Bei schon einem verschlissenen Bauteil an der Zündanlage kommt es zu einem schlechteren Funken und damit zu einer schlechteren Verbrennung des Gemischs. Zündaussetzer und gar ein Versagen der Zündung zeigen einen erforderlichen Wechsel einzelner Bauteile zu spät an. So weit sollte es ein Liebhaber französischer Autos nicht kommen lassen!

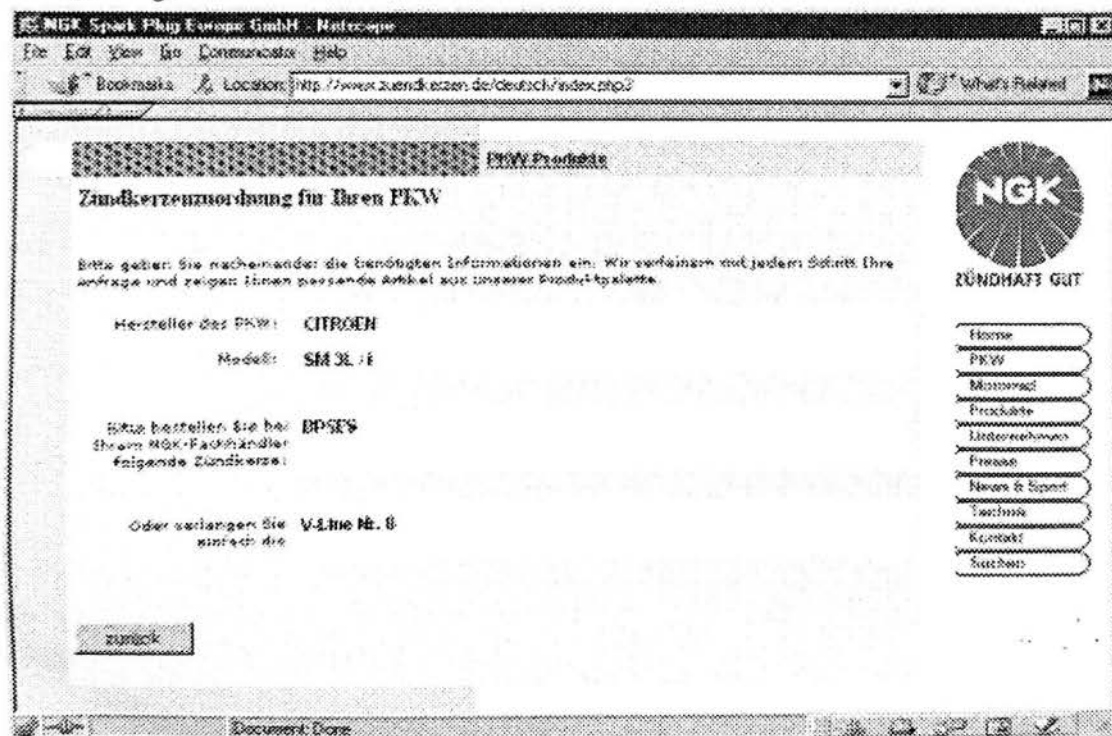
Glücklich (oder auch nicht) kann sich der schätzen, der bereits eine kontaktlose Transistorzündanlage mit Induktions- oder Hallgeber besitzt. Hier entfällt der Unterbrecher; eine Wartung ist in diesem Punkt nicht erforderlich. Nur wenn diese Bauteile einmal versagen sollten, ist eine Reparatur auf der Strecke in der Regel nicht möglich und sie kostet ein Vielfaches mehr als der Austausch von Unterbrechern. Hier bezahlt man im wahrsten Sinne des Wortes die Wartungsarmut.

Neben der entfallenen Wartung macht die kontaktlose Zündung eine größere Hochspannung möglich, was ein besseres Anspringen des Motors und noch bessere Verbrennung unter extremen Bedingungen (große Nässe und Kälte) ermöglicht.

In diesem Sinne: Alle Zeit gutes Funken auf allen Straßen in Europa!

Euer *Joey*

P.S.: Und wer nicht weiß, was er braucht, schaut bei NGK nach:



NGK Spark Plug Europe GmbH - Rattepage
Die ECU View für Commodore 16/17

Location: <http://www.zuendknoten.de/deutsch/index.php3>

Zündkerzenordnung für Ihren PKW

Bitte geben Sie nacheinander die benötigten Informationen ein. Wir erfasern mit jedem Schritt Ihre anfrage und zeigen Ihnen passende Artikel aus unserer Produktpalette.

Hersteller des PKW: **CITROEN**
Modell: **SM 36 16**

Bitte bestellen Sie bei Ihrem NGK-Fachhändler folgende Zündkerze:

Oder verlangen Sie einfach die **V-LINE M. 8**

[zurück](#)

NGK
LÜNDHAFT GUT

- Fluss
- PKW
- Motorsport
- Preckkerze
- Litiumelektrode
- Platin
- Wärme & Sound
- Leuchtdiode
- Kontakt
- Rechtlich

Document: Dione

Mit bestem Wissen und Gewissen können wir empfehlen:

Ein Unternehmen der automobiles Gruppe



carparts & promotor
GmbH

IHR PARTNER FÜR ALLE DIENSTLEISTUNGEN RUND UMS AUTO

carparts & promotor GmbH
Handelsbetrieb & Werkstatt für Kraftfahrzeuge

Monumentenstraße 35 · 10829 Berlin
Telefon: 787 99 2-0 · Fax: 78 20 32 4

Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 7 - 22 Uhr · Sa. 10 - 18 Uhr

Gute Erfahrungen mit folgenden Fahrzeugen:

- Citroën CX
- Citroën SM
- Mercedes Benz SL

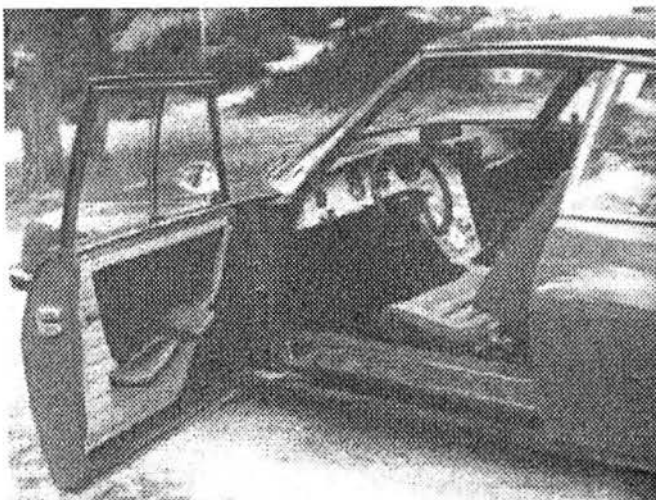
La SM dans les compétitions – 2^e partie

Die Rallyeaktivitäten des Citroën SM – Teil 2

– Teil 1 siehe Heft 2/2001 –

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

Jacques Né war mit den damals eingesetzten Stahlfelgen nicht zufrieden, weil sie zu schwer waren. Er schlug Alfieri vor, Leichtmetallfelgen aus Italien zu besorgen. Alfieri kam mit Magnesium-Felgen von Campagnolo nach Frankreich zurück. Er zeigte sie Pierre Dupasquier, dem jungen Ingenieur, der für die Wettkampfreifen von Michelin zuständig war; beide, Né und Dupasquier, kannten sich sehr gut.



Es verging einige Zeit bis Né von den neuen Testergebnissen der Magnesium-Felgen unterrichtet wurde: Dupasquier erklärte ihm, daß die Felgen nicht gut genug für ein Rennen seien und versprach, an etwas Besserem zu arbeiten. Einige Monate später legte Dupasquier Né eine grüne Felge auf den Tisch. Né hob sie an und sie war so leicht, daß er glaubte, es handele sich um ein Modell. Das genaue Gewicht betrug 4,66 kg. Dupasquier gab ihm einen ganzen Satz und sagte, er könne damit machen was er wolle ... Né montierte sie aber nicht an einen SM, sondern zuerst an eine DS. Die Lautstärke der Reifen wurde reduziert, und die Felgen gaben dem Fahrer auf den Straßen ein sichereres Gefühl. Später wurden diese "RR-Felgen" auch an den SMs getestet. Die Testergebnisse ermutigten Né und er bestellte 30 Felgen für die Rallye in Marokko.

Während der Testfahrten platzte Né jedoch ein Reifen als er gerade auf einer sehr schlecht ausgebauten Strecke in der Wüste fuhr. Wie durch ein Wunder hatte die Felge aber nur einige Kratzer! – Bernhard Consten unterstützte ihn und auch die anderen Piloten waren davon überzeugt, so daß Michelin letztendlich nicht genügend "RR-Felgen" für alle an der Rallye teilnehmenden Citroëns liefern konnte!

Nach der Rallye fuhr Citroën mit den Testreihen fort und nahm weiterhin einige Veränderungen vor. Das Endergebnis der Felgen hatte folgenden Code: FH 5.35 RR; die Dimension der Felge war 6J 15. Und somit war der SM mit XVR 195/70 VR 15-Michelin-Reifen ausgestattet. 1972 wurden es XWX-Reifen. Die Einfassung der Reifen hatten in der oberen Schicht eine Stahleinlage, während die innere Schicht eingeknickt war, um zu verhindern, daß die Kanten die Mantelschicht zerstören.

Ab dem 15. Dezember 1971 konnte der SM „wahlweise“ mit "RR-Felgen" gekauft werden. Es war jedoch nicht möglich, die Felgen auf schon gebaute SMs aufzuziehen, da der Spurkranz und die hintere Radnabe hätten geändert werden müssen. Die "RR-Felgen" wurden außerdem nie an andere Wagen der Citro-

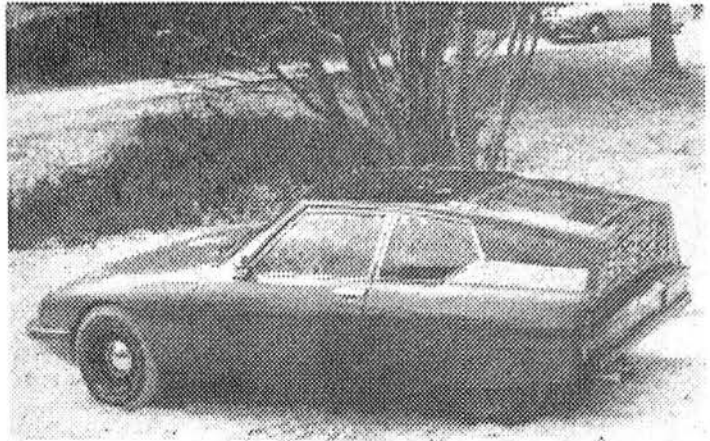


ën-Serien montiert. Michelin stellte bei Fabrikationsende des SM parallel die Herstellung der Felgen ein.

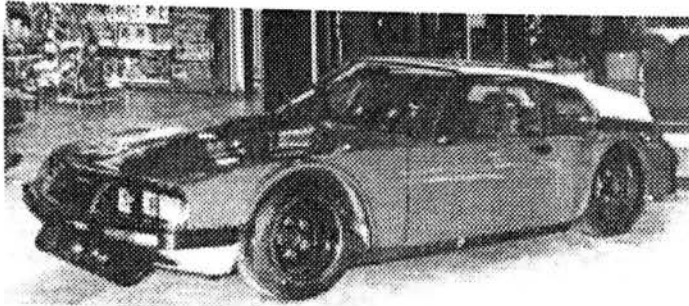
Né hatte festgestellt, daß der mit diesen Rennreifen ausgestattet SM in den Kurven eine außergewöhnliche Geschwindigkeit erreichen konnte. René Cotton war sich dessen auch bewußt und baute den SM für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und beim Spa-Francorchamps 1971 um. Cotton wählte als Piloten Migault und Chausseuil. An einem Tag, als es regnete, probierte man am SM auf der Teststrecke Ladoux (nördlich von Clermont-Ferrand) andere Michelin-Rennreifen aus. Die Piloten waren begeistert: Noch nie hatten sie auf nasser Fahrbahn mit einem Auto so leicht in den Kurven fahren können. Leider konnte das Auto nicht bei Le Mans teilnehmen, da es sich nicht qualifizieren konnte: Trotz seiner überraschenden Höchstgeschwindigkeit hatte der SM keine ausreichende Beschleunigungskraft beim Herausfahren aus längeren Kurven (Tertre Rouge, Mulsanne, Arnage). Dies bewirkte seine Disqualifikation.

Auf der Strecke von Francorchamps, in den Ardennen, gab es keine längeren, aber dafür sehr schnelle, scharfe Kurven, was ideal für den SM war. Beim Rennen hier war der SM auf dem dritten Platz als in der 90. Minute der Motor explodierte. Das bedeutete das Aus für das Rennen.

Während Né auf die Saison 1972 wartete, entwickelte er einen neuen Wagen, indem er einen 270 PS-Motor einsetzte. Es war zwar nur ein Versuchswagen, der jedoch später unter dem Namen SM Rallye berühmt wurde. Die SM Rallye hatten ebenfalls einen kurzen Radstand, geänderte Aufhängungen und im



Gegensatz zu den Serienwagen eine höhere Bodenfreiheit.



Man setzte einige Aluminiumelemente in die Karosserie ein; der Großteil des Wagens aber war aus Stahl. Mit einem speziellen Getriebe ausgerüstet erreichte dieser Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 240

km/h. In der Gruppe 5 eingetragen, mit den Piloten Björn Waldegaard und Hans Thorzelius, erzielte der SM bei der Rallye TAP in Portugal 1972 den dritten Platz.

Dem SM Rallye folgte 1973 eine zweite Version mit demselben Chassis, jedoch diesmal mit Karosserieelementen aus Kunststoff. Für diese zweite SM Rallye-Version, die für die Rennen



in Afrika gedacht war, wurde ein V6 3 Liter-Motor entwickelt, der 250 PS bei 7000 U/min erreichte.

La SM dans les compétitions – 3^e partie

Fortsetzung im nächsten Heft

Julia und Sven

Informations juridiques – Rechtsinformationen

von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser

Ergänzung zu Teil I, abgedruckt in Heft 2/2001

Aufgrund eines redaktionellen Versehens sind in der im letzten Heft abgedruckten Tabelle zu den einzelnen Bußgeldern bei Geschwindigkeitsüberschreitungen die Angaben unvollständig wiedergegeben worden. Hier die vollständige Tabelle :

Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung sind als Bußgeld in der Regel zu zahlen:

Geschwindigkeit	Innerorts	Außerorts
über 10 km/h	30 DM	20 DM
11-15 km/h	50 DM	40 DM
16-20 km/h	75 DM	60 DM
21-25 km/h	100 DM	80 DM
26-30 km/h	120 DM	100 DM
31-40 km/h	200 DM	100 DM
41-50 km/h	250 DM	200 DM
51-60 km/h	350 DM	300 DM
61-70 km/h	600 DM	550 DM
über 70 km/h	850 DM	750 DM

Teil II

Nach welchem Stammtisch und mit welcher "Blutalkoholkonzentration" (BAK) darf man sich noch hinter das Steuer setzen?

Wird das KFZ mit BAK von 0,5 bis 0,79 Promille geführt, wird in der Regel ein Bußgeld von DM 200 verhängt und 2 Punkte im Flensburger Strafregister eingetragen. Bei 0,8 Promille und mehr sind in der Regel DM 500 zu zahlen, es "kostet" ferner 4 Strafpunkte und 1 Monat Fahrverbot. Nach mehrmaligen Verstößen ist man „Wiederholungstäter“ und die Sanktionen erhöhen sich.

Fazit: Alkoholfreies Bier schmeckt auch nicht schlecht und neben den oben aufgeführten Sanktionen wird man am Folgemorgen nicht mit einem Kater bestraft.

9. Peugeot-Treffen

bei Christoph Ruppel in Dithmarschen

Vom 1. bis 3. Mai dauerte das diesjährige Peugeot-Treffen im idyllischen Freestadt, einem kleinen Bauern- und Ferienort nahe der Elbmündung. Hier hat Christoph Ruppel wieder die Wiesen hinter seinem Bauernhaus für alte Peugeots freigehalten.

Wir, das heißt Joachim Kaiser mit seinem edlen 75'504 GL, Holger Jasinowski mit seinem 304 Coupé und ich, Andreas Horstmann, mit meinem 504 GL, fuhren von Berlin im Konvoi. In Freestadt wollten wir dann noch Michael Getzlaff mit Freundin treffen, der dort den in gemeinsamem Besitz mit Joachim befindlichen 504 TI reparieren wollte, mit dem er schon vorgefahren war. Außerdem wollte Olaf Helmchen dazustoßen mit seinem Alltags-5er Peugeot. Er wollte von Robotnik in Mecklenburg kommen. Außerdem hatte Claus Wulf vor, mit einem Peugeot 402 (!) Baujahr 1936 aus Berlin zu kommen. Die Fahrt verlief ruhig, die Autobahn war belebt und Joachim fuhr im gemütlichen Tempo voran bis Holger Lust auf etwas mehr Ungemütlichkeit hatte und seinen weißen 304 unverfroren an die Spitze setzte. Weiter gings durch Hamburg, wo einem die Wegfindung nicht sehr vereinfacht wurde, das letzte Stück dann über die Landstraße, bis wir zum Blickfang auf der Nord-Ostsee-Kanalfähre wurden. Christoph hatte schon die ersten Gäste empfangen als wir gegen Abend eintrudelten. Das Bierfaß vor seiner Scheune war angestochen, und ein paar Einheimische standen schon drum herum. Christoph freute sich über unsere Geschenke, Berliner Weiße und zwei Flaschen Sherry. Sein eigenes Autoinventar war recht bunt, ein roter 504 anno Schnupftabak mit zwei netten weißen Rallyestreifen, ein weißer 404 (schön), ein schwarzer 404 unter einer Plane mit weißem Lenkrad (sehr schön), ein hellgrauer Warszawa, eine polnische Blechburg aus den 50er Jahren gegen Langeweile (viel, viel Arbeit)...

Am nächsten Tag schauten wir mal nach unserem lieben Michael, der seit Anfang der Woche dabei war, den „Nöldicke“-504 zu reparieren, den kurz nach dem Kauf jemand hinten an der Fahrerseite gerammt und sich dann auf französische Art verabschiedet hatte. Michael hatte zwar keine besonders gute Laune, aber in Anbetracht der noch zu leistenden Arbeit war sie eigentlich gar nicht so schlecht. Diese Arbeit fand in der Werkstatt von Ingo Bruns statt. Ingo Bruns, ein Freund von Christoph Ruppel und ein Mensch mit vielen Lebensweisheiten, die er anderen auch gerne weitergibt, besitzt eine Werkstatt, die auch für Philosophen interessant ist, weil man selten soviel Vergangenes und Beson-

deres, soviel Brauchbares und Nicht-Brauchbares auf sehr engem Raum sieht. Dazwischen befindet sich ein 205-Rennwagen, ein 404-Break, den sich Ingo mit original-Lederausstattung herrichtet, noch ein 404 Break eines Schraubers, ein riesiges Segelboot und 1000 Ersatzteile über zwei Stockwerke verteilt. Der Trip aufs Land wurde zu einem TÜV-Termin von Joachim, Holger und mir genutzt. Tatsächlich stellte dieser bei meinem Löwen gewisse Durchrostungen fest – unfäßbar! Die geplante Ausfahrt nach Brunsbüttel schien ins Wasser zu fallen – Christoph hatte irgendwie keinen Bock. Nach längerem Hin und Her ging es dann doch auf einmal am Nachmittag los. Eine Spritztour in die Umgebung. Allerdings in scharfem Tempo; ich hatte den Eindruck, Christoph wollte gleich wieder nach Hause. Diese Eile veranlaßte Claus Wulf, der mit seinem 402 direkt vor mir fuhr, spontan abzubiegen, was mich in Bezug auf den weiteren Kurs irritierte. Claus machte dann, mit Micha und Olaf als Co-Piloten, eine Spritztour zur Fähre. Desweiteren gab es 1000 Gespräche am Grill bei frischem Bier vom Faß, Fachsimpeleien, wilde Afrika-Wüsten-Löwen-Geschichten von Just, der auch hier sein Gerümpel verkaufte (Vorsicht!). Olaf war nach einer Peugeot-604-Mitfahrt zu sechst zu Tränen gerührt und spart sich jetzt jedes zweite Bier ab. Löwenfreunde nahmen uns zu unserer Pension mit. Die schöne Sänfte hatte nur einen Nachteil: wenn man sie abstellte und den Zündschlüssel abzog, lief der Motor einfach weiter. Aus ging der Motor nur, wenn man den Lichtschalter dazu (!) betätigte. An Autos gabs viel zu sehen: Viele bewährte 504-Limousinen, ebenso viele schöne 404, zwei 304, ein 604, zahlreiche 403, 203, zwei 402 (ein Hamburger), an Derivaten 504 Cabrio, Pick-ups, Leichenwagen mit Seitenlampen als Schrott, der verkauft wurde, ein wunderschöner 404-Break mit passendem Campinganhänger, ein ebenso schöner 403-Break und 304-Cabrios. Sehr bemerkenswert waren mehrere J7-Wohnmobile und ein 504-Pick-up in hochwertiger Wohnmobilausführung in massiver Kiefer aus Verl.

Was gibt es sonst noch zu schreiben? Micha machte noch eine heiße Rundfahrt mit Christophs Schwalbe, die dieser in Pritzwalk besorgt hatte. Der Transport dieser mit dem noch relativ frisch erworbenen Wolga aus Litauen ging allerdings nur bis 10 km hinter Pritzwalk gut – danach blieb der Wolga liegen mit kapitälem Motorschaden. Nun, dieser Wolga blieb dann, von Micha geschleppt, bei Christophs Hotelier in Besitz, da Christoph keinen Bock mehr hatte auf sein Auto. Da Micha ja zu Ingo Bruns wollte, nahm er Christoph dann nach Hause mit.

Pünktlich zur Abfahrt, aber auch keine Minute früher, war dann Michas 504 fertig. Die Rückfahrt, jetzt mit Olaf und Micha, verlief ohne besondere Vorkommnisse.

Hallo liebe GS- und GSA-Freunde in aller Welt!

„Handel und Gemütlichkeit“ heißt unser diesjähriges Motto beim GS- und GSA- Treffen, zu dem wir Euch herzlich einladen! Wir brechen unsere Tradition und treffen uns diesmal nicht in Steinhorst, sondern vom 20. bis 22. Juli 2001 auf dem Campingplatz Glockenheide in Rötgesbüttel (Ldkr. Gifhorn/Niedersachsen). Einige von Euch werden den Platz vielleicht aus Anlaß der dort ebenfalls stattfindenden traditionellen, jährlichen Ententreffen zu Ostern kennen.

Anreise wie immer schon am Freitag, mit Grillen am Abend. Samstag nach dem Frühstück geht das große Handeln los mit gesuchten Teilen, Accessoires, Postern und allem, was einen Citroënisten in Sachen GS/A neugierig macht. Am Nachmittag



gibt es dann wie üblich Kaffee und Kuchen. Abends finden wir uns zum Grillen ein (Grills werden zur Verfügung stehen) und widmen uns somit dem gemütlichen Teil des Treffens. Alternativen zum Ersatzteilhandel sind z. B. ein Ausflug in die Autostadt in Wolfsburg (Eintritt pro Erw. 24,00 DM), in der u. a. das VW-Museum untergebracht ist, oder das Mühlenmuseum in Gifhorn mit Brotbackstube (Eintritt pro Erw. 12,00DM). Für Sonntag planen wir am Vormittag eine Corsofahrt – schließlich soll man uns auch rund um Rötgesbüttel kennenlernen! Das Abschlußessen findet diesmal nicht in einer Gaststätte statt, sondern im Campingplatzgebäude mit einem Buffet. Deshalb ist es wichtig, daß sich alle, die sich beteiligen wollen, unbedingt bei uns anmelden!!! Dafür schon jetzt herzlichen Dank!

So, hier nun einige Erklärungen und Kosten:

Aus unserer kleinen Truppe sind die meisten dieses Jahr für Vorbereitungen leider nicht abkömmlich. In Steinhorst wäre aber einiges an Arbeitszeit zu investieren, um das Treffen stattfinden zu lassen. Deshalb haben wir einen Campingplatz gewählt und somit fallen die meisten Arbeiten für uns weg. Da der Campingplatz „Glockenheide“ schon seit 25 Jahren Ententreffen gewöhnt ist und die jetzigen Pächter auch Ente fahren, war es naheliegend, dorthin zu gehen. Wenn der Platz und die Einrichtung auch rund 40 Jahre alt sind, so sind die sanitären Anlagen sauber und komfortabler als in Steinhorst. Platz ist auf dem waldigen Gelände massig genug und der Preis ist fair!

Kosten:

Pro Einheit und Nacht: 15,00 DM (eine Einheit = 1 Fahrzeug inkl. aller Insassen mit Zelt oder Wohnwagen)! Abschluß-Buffet am Sonntag Mittag: pro Pers. ca. 23,00 DM (+/- 2,00 DM)

(Bitte die Anmeldung auf keinen Fall vergessen!)

Verpflegung:

Außer dem Kaffee-Nachmittag am Samstag, dem Abschlußbuffet am Sonntag und den kleinen Snacks vom Platz ist Selbstverpflegung angesagt.

Anmeldung bis 13. Juli 2001:

Ihr seid dabei? – Prima! Dann meldet Euch bitte sofort an – egal auf welchem Wege – bei:

Gabi Okner und Günter Busse, Rigaer Straße 10, D-38542 Leiferde

Telefon: 05373/3300-30 - Fax: 05373/3300-31

Handy: 0170/5225881 und 0160/4040979

E-Mail: gabiokner@web.de

Aus dem Internet

Citroën SM als Pick-Up Umbau in den U.S.A.



Treffen – Börsen – Meetings

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

Datum	Rendez-vous
14.-15. Juli	6. Rendez-vous französischer Klassiker (Mahlow)
20.- 22. Juli	GS- und GSA-Treffen auf dem Campingplatz Glockenheide in Rötgesbüttel
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!

Ankündigung:

Die nächsten Stammtische vom



finden statt am jeweils

2. Mittwoch im Monat (11.7. und 8.8. und 12.9 und ...)

um **19:00 Uhr** im



außerdem:

Der Citroën-SM-Club Deutschland e.V. trifft sich ebenfalls im Vehikel und zwar am jeweils

1. Mittwoch im Monat (4.7. und 1.8. und 5.9 und ...)

um **19:00 Uhr**

Ausblick:

Die nächste Ausgabe ist für Anfang Oktober 2001 geplant. Wir erfahren dann:

- wieder Technik-Infos von Joey
- einen Beitrag von Holger ???
- Fehlersuche bei der Nachfolgerin der Göttin
- Informations juridiques von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser
- La SM dans les compétitions – 3^e partie



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 automobiler 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

Konica Business Machines Deutschland GmbH : Motzenerstraße 12-14 : 12277 Berlin : Tel.: 030/72386-0 : Fax: 030/72386-130