

Der Club Die Zeitung



**Finale
SM - Teil 3
Peugeot 404 Injection**

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

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

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

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

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,
Andreas Horstmann und Sven Seehawer

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

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Einleitung zur elften Ausgabe

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

Die letzte Ausgabe unserer Clubzeitung erschien pünktlich zu unserem Jahrestreffen in Mahlow am 14. Juli. Das ist nun auch schon wieder eine Weile her. Nichts desto trotz haltet Ihr nun die vierte und letzte Zeitungsausgabe dieses Jahres in den Händen.

Bitte denkt daran, um weiterhin 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.

Diese Ausgabe enthält den dritten und letzten Teil über die Rallyeaktivitäten des Citroën SM. Außerdem wurden durch Christine Kaiser Informationen über den Bussgeldkatalog beige-steuert. Dann gibt es da noch interessante Aussagen aus Schadensmeldungen und einen Bericht von Andreas Horstmann über die Fehlersuche bei der Nachfolgerin der Göttin. Weiterhin hat Joachim noch den ein und anderen interessanten Beitrag eingesandt, die das Erscheinen der Clubzeitung überhaupt erst ermöglichten.

Für ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ist es noch zu früh, deshalb wünscht die Redaktion allen Lesern eine gute restliche Fahrt in diesem Jahr auf laubbedeckten Straßen und Wegen. Fahrt vorsichtig!

Wir sehen/lesen uns dann im neuen Jahr wieder. Bis dahin mit vielen Grüßen

Euer



Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort

Einleitung zur elften Ausgabe	3
-------------------------------------	---

Allgemeines

Finale... ..	5
Fehlersuche bei der Nachfolgerin der Göttin	6
Original-Schadensmeldungen	8
<u>www.PeReCi.de</u>	18
Annoncen	19
Mitgliederverzeichnis	20
Ausblick	22
Beitrittserklärung	23

Technische Informationen

Peugeot 404 injection - Wegbereiter der Einspritztechnik	11
--	----

Historische Informationen

La SM dans les compétitions – 3 ^e partie	
Die Rallyeaktivitäten des Citroën SM – Teil 3	14

Juristische Informationen

Informations juridiques – Bußgelder	
Rechtsinformationen von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser	20

Wichtige Termine

Treffen – Börsen – Meetings	21
Der Stammtisch	22

Finale...

Die Tage sind kurz geworden, die Temperaturen abgesackt, die Luft ist feucht und die bunt gefärbten fallenden Blätter kündigen auch optisch das Ende einer Oldie-Saison an. Viele interessante Treffen und Ausfahrten gab es im letzten halben Jahr, das wie immer viel zu schnell vergangen ist...

Wer die Höhepunkte dieser Saison, die wir zusammen erlebt haben, noch einmal sehen möchte, ist herzlich eingeladen, zum nächsten Clubabend ins Vehikel (immer am 2. Mittwoch im Monat) zu kommen. Aber vielleicht sind die langen Abende ja auch mal eine Möglichkeit, einen kurzen oder langen Artikel für unsere Clubzeitung zu schreiben, egal ob Reisebericht, Technikartikel, Fahrzeugvorstellung, Leserbrief oder Je mehr Autoren mitarbeiten, desto attraktiver ist unser Vereinsorgan!

Nicht nur eine Oldie-Saison geht zu Ende, nein auch die D-Mark verabschiedet sich unwiderruflich, der Euro kommt und wird nun in der nächsten Saison auch unser Hobby "regieren". So hat sich der Vorstand viele Gedanken gemacht, viel viel gerechnet und einen neuen Vereinsbeitrag ab 2002 festgelegt: **40,- Euro**. Die Steigerung von 50,- DM auf 40,- Euro mag drastisch klingen, aber seit Bestehen des Vereins (Nov.1995) ist der Beitrag nie erhöht worden, wobei die Ausgaben und Aktivitäten ständig gestiegen sind, u.a.:

- repräsentativer Internetauftritt
- Mitglied im Dachverband DEUVET
- regelmäßig erscheinende ansprechende Clubzeitung
- Unterhalt eines Clubanhängers
- jährliches Clubtreffen und Adventstreffen
- Teilnahme an Oldie-Märkten
- Rundbriefe

Der neue Beitrag liegt noch unter dem des ADAC oder vieler anderer Vereine. Nicht zu vergessen die Einkaufsvorteile bei bestimmten Geschäften und Händlern in Berlin. Bei "TIP-AUTOTEILE" z. B. haben wir nun die höchste Rabattstufe ausgehandelt !

Wenn das zum Schluss keine gute Nachricht ist!

Bonne Route

Euer Joey

Fehlersuche bei der Nachfolgerin der Göttin

Vor zwei Jahren schaute ich gelegentlich in die Zeitung, um zwanglos nach einem Alltagsauto zu schauen. Dabei dachte ich an etwas problemloses wie einen etwas größeren, nicht zu alten Peugeot. Als ich günstig auf einen CITROEN CX in der Berliner Morgenpost stieß wurde ich jedoch schwach; nach der Besichtigung um so mehr. Da dieser Wagen in meinen Augen als nicht sonderlich zuverlässig galt, dachte ich, vielleicht ein Jahr damit zu Fahren und ihn dann wieder zu verkaufen. Der Wagen, Baujahr 88 und mit jetzt 160 Tkm überraschte mich schließlich doch durch seine Zuverlässigkeit, so daß ich jedem Interessenten nur zum Kauf raten kann (vgl. Oldtimer Markt - Ausgabe 11/2001).

Ein Problem hatte ich aber dann doch – die sehr bequeme Limousine mit Automatik und dem alten 2,5 Liter-Motor mit LE-Jetronic, der seine Wurzeln in den 50' er Jahren hat, aber trotzdem zeitgemäß ist – fing an im Leerlauf zu rucken. Und dies ist bei Automatik besonders nervig, da man ja nicht einfach Gas geben kann im Leerlauf. Gezwungenermaßen den Automatikhebel jedesmal beim Halten auf N zu stellen ist auch nicht das Wahre.

Nun, ich machte folgende Erfahrungen, wobei mir die Freunde von PeReCi auch sehr geholfen haben. Den Benzinfilter hatte ich erst vor einem halben Jahr gewechselt, dieser konnte es also nicht sein. Der hinter dem Motorblock befindliche Hallgeber, der sein Signal zu den zwei Zündspulen gibt, und als modernere Version eines Unterbrecherkontaktes eingebaut ist, kann verschmutzen und hatte schon mal für Zündaussetzer gesorgt. Diesmal war dieser aber sauber! Rütteln an den Steckverbindungen hatte auch schon mal für Erfolg gesorgt und ein vom Stecker an der Zündspule abgerutschtes Kabel entlarvt. Nun – ein Ergebnis war immer noch nicht da, und der von mir hoch eingestellte Leerlauf sorgte derweil auch für einen höheren Benzinverbrauch.

Das schönste Auto macht keinen Spaß mehr wenn man Angst hat, daß der Motor gleich ausgeht (was übrigens nie passierte). Also weiter; alle Schlauchschellen auf Nebenluft überprüft und nachgezogen oder Schlauch ausgewechselt, Luftmengenmesser unten am Luftfilter gereinigt, Drosselklappe ganz vorne gereinigt und aufgepaßt, daß keine Schmutzpartikel im Luftverteiler liegen bleiben. Auch Joachims gut gemeinter Tip mit französischen Zündkerzen – BERU oder CHAMPION – brachte keine richtige Besserung.

Bosch-Zündkerzen haßt der CX, wie ich bemerken mußte. Meinen Motor mitsamt Anbauteilen konnte ich mittlerweile schon im Schlaf und überlegte ob ich die nächste Einstellarbeit zum Spaß mit geschlossenen Augen machen sollte. Aber nun packte mich der Ehrgeiz! Ich bin zwar Hobbyschrauber, aber ich kann logisch denken und auch im CITROËN ist die Anzahl der Fehlerursachen endlich. Nächste Idee – Zündkabel. Bei Citroën erhältlich für die Kleinigkeit von 180 Mäusen. Geheimtip: ATU-Zündkabel in variablen Längen erhältlich. Als ich dann dort eins von meinen Kabeln mit den dort erhältlichen verglich, ging mir doch die Kinnlade runter: Ich dachte Kabel ist Kabel, aber die von ATU sahen dermaßen billig aus, daß ich mich fast schämte, so etwas einbauen zu wollen. Ein Kabel mußte ich aber trotzdem mitnehmen, ein Zylinder streikte beim Starten. Aber der Fehler war gefunden, schon mit dem Billigkabel fuhr die Sänfte viel besser, und die beim Versandhandel (Oldtimer Markt) bestellten Kabel kosteten auch nur weniger als die Hälfte als bei Citroën. Nun schnurrt die alte Dame wieder und der drehmomentstarke Motor läßt einen die Welt wieder vergessen.

Viele weitere billige Möglichkeiten, abgesehen von irgendwelchen losen Steckverbindungen, hätte es auch nicht mehr gegeben: z. B. Einspritzanlage, Motorsteuergerät, Benzindüsen ...

Aber es war auch schön, Unterstützung aus dem Verein zu bekommen, allen Beteiligten nochmals vielen Dank!

Andreas Horstmann



Original-Schadensmeldungen

Die folgenden Zitate stammen aus Original-Schadensmeldungen, die Versicherungsnehmer in ihren Schreiben an die Versicherung formuliert haben (!)



I can explain...

- *Sehr engagierter Rechtsbeistand (Abrechnung nach Gebührenordnung ?)*

"Seit der Trennung von meinem Mann wurde jeder notwendige Verkehr durch meinen Rechtsanwalt erledigt."

- *Wenn das kein Grund ist*

"Ich entfernte mich vom Straßenrand, warf einen Blick auf meine Schwiegermutter und fuhr die Böschung hinunter."

- *Wann nicht?*

"Außerdem bin ich vor meinem ersten Unfall und nach meinem letzten unfallfrei gefahren."

- *Fußgänger sollten sich wenigstens entschuldigen*

"Ein Fußgänger kam plötzlich vom Bürgersteig und verschwand dann wortlos unter meinem Wagen."

- *Abschleppen*

"Mein Motorrad sowie ich selbst mußten wegen starker Beschädigung abgeschleppt werden."

- *Stammt dieses Zitat aus der Feder eines Pereci-Mitgliedes (gewählter Ausdruck)?*

"Bin in der Kurve, nicht weit von der Unfallstelle ins Schleudern geraten. Während des Schleuderns habe ich wahrscheinlich den entgegenkommenden Mercedes gerammt, der dann die Richtung der totalen Endfahrtphase meines Wagens vermutlich mitbestimmte."

- *Nicht nur besinnungs-, auch gesinnungslos*

"Es hatte zwischenzeitlich an einigen Stellen geschneit. Die Fahrbahn war dadurch auf einigen Straßen rutschig geworden. Ich wollte den Wagen abbremsen. Ich habe gekämpft wie ich nur konnte, aber es half nichts. Ich prallte gegen die Zaunmauer und wurde unbeußt. Aus war es mit meiner Gesinnung."

- *Sehr resistenter, aber einsichtiger Fußgänger*

"Ich überfuhr einen Mann. Er gab seine Schuld zu, da ihm dies schon einmal passiert war."

- *Ich doch nicht*

"Ich habe noch nie Fahrerflucht begangen; im Gegenteil, ich mußte immer weggetragen werden."

- *Eigenwillige Bepflanzungen der Nachbarn (Bitte Absprache !)*

"Beim Heimkommen fuhr ich versehentlich in die falsche Grundstückseinfahrt und rammte einen Baum, der bei mir dort nicht steht."

- *Freilaufende Zäune*

"Als ich an die Kreuzung kam, erhob sich ein Zaun, um meine freie Sicht zu behindern."

- *Jagd auf Fantomas*

"Der Bursche war überall und nirgends auf der Straße. Ich mußte mehrmals kurven, bevor ich ihn traf."

- *Hohes Verkehrsaufkommen*

"Ich fuhr durch die Au. Plötzlich kamen von links und von rechts mehrere Fahrzeuge. Ich wußte nicht mehr wohin und dann krachte es vorne und hinten."

- *Fündig geworden*

"Das Polizeiauto gab mir ein Signal zum Anhalten. Ich fand einen Brückenpfeiler."

- *Störende Sicht*

"Ich mußte ihn leider aufs Korn, d.h. auf den Kühler nehmen. Dann fegte ich ihn seitlich über die Windschutzscheibe ab."

- *Das kommt davon*

"Der Fußgänger hatte anscheinend keine Ahnung, in welche Richtung er gehen sollte, und so überfuhr ich ihn."

- *Mobiles Bremspedal*

"Als ich auf die Bremse treten wollte, war diese nicht da."

- *Fahrrad sucht sich neuen Fisch?*

"Mein Fahrrad kam vom Gehsteig ab, touchierte einen Porsche und fuhr ohne mich weiter."

- *Mißverständnis*

"Ich trat auf die Straße. Ein Auto fuhr von links direkt auf mich zu. Ich dachte, es wollte noch vor mir vorbei, und trat wieder einen Schritt zurück. Es wollte aber hinter mir vorbei. Als ich das merkte, ging ich schnell zwei Schritte vor. Der Autofahrer hatte aber auch reagiert und wollte nun wohl doch vor mir vorbei. Er hielt an und kurbelte die Scheibe herunter. Wütend rief er: 'Nun bleiben Sie doch endlich stehen, Sie!' Das tat ich auch - und dann hat er mich überfahren."

- *Bestechende Logik*

"Mein Auto fuhr einfach geradeaus, was in der Kurve allgemein zum Verlassen der Straße führt."

- *Vergesslich*

"Ich fuhr rückwärts eine steile Straße hinunter, durchbrach eine Grundstücksmauer und rammte einen Bungalow. Ich konnte mich einfach nicht mehr erinnern, wo das Bremspedal angebracht ist."

- *Wann sonst?*

"Unsere Autos prallten genau in dem Augenblick zusammen, als sie sich begegneten."

- *Da kann man nur noch sagen...(Selbsterkenntnis)*

"Ihre Argumente sind wirklich schwach. Für solche faule Ausreden müssen Sie sich einen Dümmeren suchen, aber den werden Sie kaum finden."

Wenn Euch ähnliche Texte bekannt sind, bzw. Ihr welche gelesen habt, so sendet sie bitte an die Redaktion unter: Redaktion@pereci.de

Oder per Fax an: 030/74 222 37

Peugeot 404 injection

Wegbereiter der Einspritztechnik

Wir schreiben das Jahr 1963:

Die Motorisierungswelle fängt an, fast jede Familie zu erfassen. Viele wollen nicht einfach nur ein Auto, sie wollen mehr: Mehr Leistung, aber trotzdem Wirtschaftlichkeit! Die Einspritztechnik scheint hier das Zauberwort! Aber nur Daimler-Benz baut Motoren mit solcher Art Gemischaufbereitung ... und auch nur in die teureren Modelle!

Ein gefundenes Fressen für den Löwen - den Peugeot-Löwen, sein "Opfer":

Der 1960 erschienene Mittelklassewagen Typ 404.

Die Motorisierung erscheint uns heute nicht aufregend: 1,6l Hubraum, vier Zylinder seitengesteuert, nasse Laubbuchsen; das besondere und neue: Die EINSPRITZANLAGE. Hier handelt es sich nicht um eine hochkomplizierte elektronische Motorsteuerung, sondern um ein ganz einfaches Prinzip mit viel Effizienz. Zum Einbau gelangt eine Kugelförmiger-Einspritzanlage, die folgende Merkmale aufweist:

Die Anlage ist auf ein Minimum vereinfacht worden. Jedem Zylinder ist ein eigener Pumpenkolben zugeordnet, so sind im gesamten System konstante Druckverhältnisse garantiert. Außerdem kann die gesamte Einspritzmenge in einem Zug während des Ansaugtaktes eingespritzt werden:

Die Einspritzdüse richtet den Strahl auf das geöffnete Einlaßventil. Die Einspritzdüsen sitzen in unmittelbarer Nähe des Brennraumes, aber nicht im Zylinderkopf, sondern in den Ansaugrohren; so ist der Zylinderkopf der gleiche wie bei der Vergaserversion. Selbst der Motor ist bis auf verstärkte Kurbelwellenlager identisch! Alle abweichenden Teile sind von außen anmontiert:

Die Einspritzanlage besteht aus elektrischer Benzinpumpe, Einspritzpumpe, Einspritzleitungen, Düsen, Luftansauganlage sowie Luftverteiler. Aufgabe und Regelung der Anlage ist es, die jeweils eingespritzte Kraftstoffmenge den Lastverhältnissen anzupassen; beim Vergasermotor reguliert das die Drosselklappe. Bei der Einspritzung dagegen muß die zur Verbrennung gelangende Kraftstoffmenge den verschiedenen Last- und Drehzahlverhältnissen angeglichen werden. Diese Regelung erfolgt hier mechanisch, das heißt direkt vom Gaspedal gesteuert.

Am Eingang des Ansaugsystems zwischen Luftfilter und Luftverteiler befindet sich eine Drosselklappe, die vom Gaspedal bewegt wird. Direkt in Verbindung steht (mit einem Gestänge verbunden) die Einspritzpumpe. Jede Gaspedalbewegung wirkt also gleichzeitig auf Drosselklappe (Luft) und Einspritzpumpe (Kraftstoff).

Gegenüber heutigen modernen elektronisch gesteuerten Anlagen hat diese hier beschriebene einfach aufgebaute Kugelfischer-Anlage einen Nachteil: sie ist recht wartungsintensiv:

- Alle 5000 km muß der Kraftstofffilter gesäubert und entwässert werden, das Öl in der Pumpe muß kontrolliert werden.
- Alle 15000 km muß das Öl in der Einspritzpumpe gewechselt werden, ebenso der Vorfilter der Benzinpumpe.
- Alle 20000 km muß der Kraftstofffiltereinsatz erneuert werden.

Diese Wartungsvorschriften sollten auch unbedingt eingehalten werden, um ein zuverlässiges Funktionieren der Anlage zu gewähren. Richtig kaputt geht diese hier beschriebene Einspritzanlage nur selten. Meist reißt dann die Membrane in der Pumpe, die aber mit etwas Geschick gut ersetzt werden kann. Größtes Problem ist heute die Ersatzteile (eben z. B. die Membrane) zu bekommen. Es gibt in Deutschland nur wenige Spezialisten, die sich an die Reparatur, Überholung oder Grundeinstellung dieser Kugelfischereinspritzanlage wagen.

Einer von ihnen ist: **Bodo Hahnfeld, Mobiltelefon: 0173-6238515**

Dem Peugeot 404 wurden seiner Zeit eine ungewöhnliche Laufruhe und Elastizität des Motors bescheinigt; außerdem eine hohe Sparsamkeit sowie ein unmittelbares Ansprechen auf jede Gaspedalbewegung. Attribute, die heute auch erreicht werden, aber mit einem ungleich höheren technischen Aufwand: wartungsarm, hoch kompliziert und nicht immer viel mehr effektiv!

Vor fast 40 Jahren war dieser Peugeot 404 injection seiner Zeit technisch voraus; er war der erste Mittelklassewagen mit einer Einspritztechnik, die für breitere Käuferschichten und Individualisten erschwinglich war.

Euer Joey

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

Vor allem die in Berlin nach unserer Kenntnis einzigartigen Öffnungszeiten in Verbindung mit absolut sauberer und qualitativ hochwertiger Arbeit machen diese Werkstatt zu einem Fachbetrieb erster Wahl. Testen Sie selber...

La SM dans les compétitions – 3^e partie

Die Rallyeaktivitäten des Citroën SM – Teil 3

– Teil 1 siehe Heft 2/2001 –

– Teil 2 siehe Heft 3/2001 –

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



1973 ließ Citroën vier von dem SM Rallye abgeleitete Fahrzeuge bei der Rallye von Bandama mitfahren (auch bekannt unter dem Namen "Marathon der Elfenbeinküste"). Zu diesen vier Wagen gehörte ein Prototyp der Gruppe 5, der, von Verrier und Ulbricht gefahren, auf den sechsten Platz kam. Nur 8

von den insgesamt 73 am Rennen teilnehmenden Wagen schafften es, die 3897 km lange Strecke zu bewältigen.

Zur selben Zeit erhielt Citroën den ersten von sechs Maserati V6-Motoren, 3 Liter, mit Treibstoffeinspritzung und vier Ventilen pro Zylinder. Er entwickelte 340 PS bei 7500 U/min. Né installierte diesen Motor in einen Probe-SM aus



dem Jahre 1971. Die vertikale Heckscheibe dieses SMs hatte zwei Scheibenwischer, um die Sichtverhältnisse bei Regen zu verbessern. Für die Karosserie hatte man viele Aluminium-Teile eingesetzt. Das Auto wog nur 1264 kg und fuhr über 285 km/h. Obgleich man



überlegte, sie in Le Mans zum Einsatz zu bringen, wurden diese SM jedoch nicht für das Rennen angemeldet.



Anfang 1974 erhielt Citroën von Maserati einen sehr kräftigen V6 3 Liter-Motor. Mit Hilfe des Injektion-Lucas-Systems und vier Ventilen pro Zylinder schaffte es der Motor auf 380 PS bei 8500 U/min.



Der Motor wurde in das Projekt von Né aufgenommen. Dieser Wagen sollte SMA genannt werden und wog nur 1000 kg. Mit derselben Motorhaube und ebenfalls einem 120 Liter Tank hätte dieser SM 300 km/h erreichen können.

Leider wurde dieses Experiment jedoch nie zuende geführt – man beschloß, aus uns bisher unbekanntem Gründen, das Projekt fallen zu lassen.

1975 arbeitete Né experimentell an einer Querinstallation des V6 Maserati-Motors in einen CX. Anfangs war der CX für einen größeren Motor konzipiert worden – als Alternative zum 4-Zylinder-Serienmotor gedacht –, aber auch dieses Projekt wurde abgebrochen.



Vielleicht hingen diese Entscheidungen mit der Übernahme durch Peugeot zusammen.

Die Karriere der SM, was Rennen betrifft, nahm beim Spa-Francorchamps im Juni 1974 ein Ende, als ein Citroën vom Rennstall Ligier eingeschrieben wurde. Die Beziehungen zu Ligier entstanden 1970 als Raymond Ravenel die Lieferung von V6-Maserati-Motoren an die kleine Renngruppe von Abrest, in der Nähe von Vichy, arrangierte. Guy Ligier war ein ehemaliger Rugby-spieler sowie ein ehe-



(renn)fahrer. Er hatte Konstrukteur 1957 erstes Werk, ein JS 1 de im Oktober 1968 in (JS waren die Initialen

seines Freundes Jo Schlessler, der am Steuer einer Honda bei einem Unfall in Rouen ums Leben gekommen war.) Als im Oktober 1970 der JS 2 im Salon de Paris vorgestellt wurde – mit einer Struktur und Aluminiumkarosserie von Frua – hatte er auch einen Ford-Motor, aber man hatte bereits Versuche mit dem V6-Maserati, Version 250 PS, begonnen.

Als Ligier 1972 eine Gruppe von drei Wagen nach Le Mans schickte, hatten diese auch Maserati-V6-Motoren mit 270 PS. Aber die Motoren hatten Probleme an den Ventilen, das Chassis lag schlecht auf der Strecke, so daß sich die Autos nicht qualifizieren konnten.



1973 kam Ligier mit zwei neuen Prototypen, dem JS 2 nach Le Mans zurück. Der V6-Maserati-Motor mit 24 Ventilen brachte 330 PS bei 7700 U/min. Ligier war auf dem 14. Platz in der zweiten Runde, wurde aber wegen auslaufenden Öls disqualifiziert – ebenso wie Couderec, der aus demselben Grund das Rennen beendete. Einziger Trost: Laurent/Marche/Delalande kamen mit der alten 270 PS-Version des Vorjahres auf den 19. Platz. Total, der französische Benzin-Riese, sponsorte 1974 sowohl das Citroën-Rallye-Team als auch Ligier bei Le Mans. Nach den Testfahrten

gewann Guy Chausseuil ein vier-Stunden-Rennen mit seinem JS 2. Zwei Autos von Ligier nahmen am 24h-Rennen teil. Chausseuil hatte Probleme mit den Ventilen und wurde aus dem Rennen gezogen, während Jacques Lafite in der Klassifikation 8. wurde. Ligier wollte leider mit dem SM nichts zu tun haben, da aber Total die Zügel in der Hand hatte, konnte er schlecht absagen. Außerdem hatte Citroën sich bei Ligier eingekauft, was erklärt, weshalb es im Rennen von Spa-Francorchamps einen SM im Stall von Ligier gab. Dieser SM war nach 13 Stunden Rennen auf dem zweiten Platz, als der Pilot Migault einen Unfall hatte. Das Auto schleuderte gegen die Leitplanke und die Lenkung wurde beschädigt. Der SM kam in die Box, und nachdem man die Reifen gewechselt hatte, versicherte man, daß er weiterfahren könne. Ein Reifen aber war nicht ausgewechselt worden, und zwar der, der später platzte und den Piloten zwang, das Rennen aufzugeben.

Als hätte Ligier die Schwäche der SM dadurch beweisen wollen erreichten bei der Tour de France 1974 zwei mit Maserati-Motoren ausgestattete JS 2 den ersten und zweiten Platz.

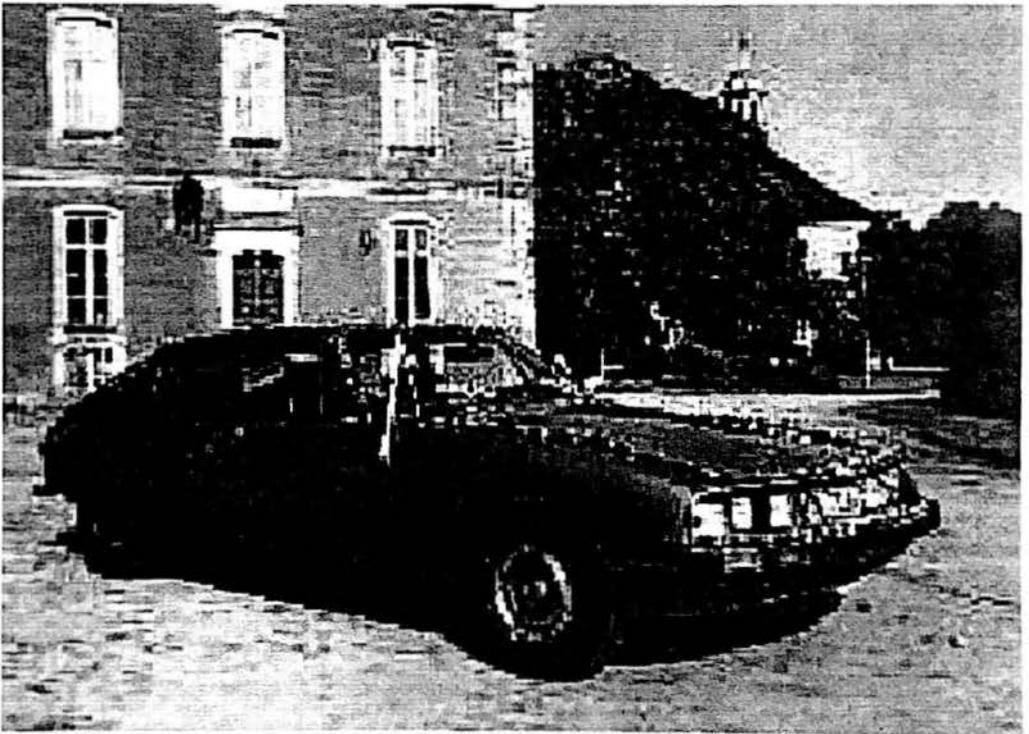
Bis zum Frühling 1975 konstruierte Ligier 5 JS 2-Wagen pro Woche. Infolge der Trennung von Maserati und Citroën wurden auch an Ligier keine Motoren mehr geliefert und das Ende der Rennära eingeleitet.



FIN

Julia und Sven

Andere Möglichkeiten, den Citroën SM zu nutzen, sehen z. B. so aus:



www.PeReCi.de

Wer ist PeReCi?
PeReCi ist der Name, den Sie tragen, Sie sind nicht nur einer der größten Clubs in Deutschland, sondern auch ein Verein.

Ziel des Vereins
Das Ziel des Vereins besteht sowohl in der stetigen Verfestigung des Clubs als auch in der Förderung der Mitglieder.

Organe des Vereins
Der Verein wird in seinem Inneren durch einen Vorstand geleitet, der aus verschiedenen Gremien besteht. Ergänzt werden die Organe des Vereins durch eine Reihe von Ausschüssen.

Historie
Die Entstehung von PeReCi ist eine Geschichte, die sich über viele Jahre erstreckt. Der Club wurde im Jahr 1972 gegründet und hat seitdem eine reiche Geschichte erlebt.

Formale Geschichten
Die Geschichte des Clubs ist eine Geschichte der Tradition und der Verbundenheit. Die Mitglieder sind stolz auf ihre Zugehörigkeit zu diesem Club.

Welche Fahrzeuge sind bei PeReCi vertreten?
Der Club ist ein Club für alle, der eine große Vielfalt an Fahrzeugen umfasst. Von klassischen Motorrädern bis hin zu modernen Sportwagen, alles ist bei PeReCi vertreten.

Mitglieder
Der Club hat eine große Anzahl von Mitgliedern, die sich für die Leidenschaft der Motorisierung begeistern. Die Mitglieder sind die Stärke des Clubs.

Aktivitäten
Der Club bietet eine Vielzahl von Aktivitäten an, die die Mitglieder zusammenbringen. Von gemeinsamen Fahrten bis hin zu Veranstaltungen, alles ist möglich.

Leistungen
Der Club bietet seinen Mitgliedern eine Reihe von Leistungen an, die den Club auszeichnen. Von der Mitgliedschaft bis hin zu besonderen Veranstaltungen, alles ist dabei.

Was bringt eine Mitgliedschaft bei PeReCi?
Eine Mitgliedschaft bei PeReCi bringt Ihnen viele Vorteile. Sie werden Teil einer großen Gemeinschaft und können an allen Aktivitäten teilnehmen.

Annoncen

Hallo Leute - Ich möchte folgende Sachen abstoßen: bitte melden bei Jörg Daniel Schmickl: Preisknacker@aon.at.

- DS 21 72 Break aus Erstbesitz, das Fahrzeug ist original um die 100000 km gelaufen, war immer garagiert und wurde bis auf den Rahmen und Motor zerlegt und komplett überarbeitet. Sämtliche Roststellen wurden ausgegrenzt und mit Originalteilen bzw. Nachbaublechen erneuert. Die Blechteile wurden in graublau neu lackiert, Rahmen und Dach wurden in dem originalen Grauton neu lackiert. Die Sitzgruppe ist in rotem Velour. Seit der Restauration steht das Fahrzeug ohne Innenausstattung und nicht montierten Kleinteilen wie Türgummis herum. Bilder gibt es derzeit nicht. Ich muß aus Platz- und „Zeit“mangel jetzt den Break hergeben (um jeden Preis) und würde gerne um die 80.000.- ATS (ca. 11.370 €) dafür haben. Gekostet hat er einiges mehr, wie ihr euch durchrechnen könnt.
- CX 2,5 Benziner Break Bj. 89, 100.000 original Kilometer, silber in wirklich sehr vernünftigem, erhaltungswürdigen Zustand, Extras und 8 oder 12fach bereift. Ich würde gerne dafür 29.000.- ATS (ca. 4.120 €) bekommen.
- NEUE Blechteile Original für DS, neuer Klimakompressor für DS, Zusatzscheinwerfer altes Modell DS neu, Bremssättel neu und viele Kleinteile.
- CX Original Spezial Werkzeuge aus einer Citroen Werkstatt.
- DS Kopfstützen NEU. Breite Ausführung, nicht bezogen da Nachbau.
- Hinteres Stoßstangenblatt neu für DS.
- Leder Garnitur schwarz für Niveau 3 XM mit allen Schaltern, Teilen, Mittel-tunnel usw.

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) 9723751

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

Biete Karosserieteile für R4, z. B. neue Heckklappe, Türen, Kotflügel v., rostfrei, Preis VS (günstig), ☎ (030) 74 222 37

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

Bücher "autohandbuch" in 20 Bänden für Selbsterbauer; 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

Wer ebenfalls kostenlose Kleinanzeigen aufgeben möchte, sendet diese bitte an: Redaktion@pereci.de

Rechtsinformationen – informations juridiques

von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser

Tell III

Einen Bußgeldbescheid zugestellt zu bekommen ist schon sehr ärgerlich und so mancher verärgerte Autofahrer glaubt, daß die Politessen die Höhe des Bußgeldes nach Gutdünken festlegen, vielleicht nach Sympatie für die Automarke?

Das ist aber nicht der Fall, die „Preise“ sind genau festgelegt:

Wer ein Halteverbot mißachtet, muß DM 20 zahlen; die Mißachtung eines Parkverbotes kostet DM 30, ebenso das Parken in der sogenannten zweiten Reihe. Wird die Höchstparkdauer überschritten, sind

DM 20	zu zahlen bei Überschreitung bis zu 1 Stunde,
DM 30	bis zu 2 Stunden,
DM 40	bis zu 3 Stunden,
DM 50	länger als 3 Stunden.

Das Parken im Fußgängerbereich kostet DM 60 und auf Behindertenparkplätzen DM 75.

Fazit: Die Kosten sind vermeidbar. Die Frage, ob das Aufstellen eines Halte-oder Parkverbotschild in einem bestimmten Bereich „zweckmäßig“ war, ist vom Verkehrsteilnehmer nicht zu beurteilen.

Mitgliederverzeichnis

Ein aktuelles Mitgliederverzeichnis ist bei dem Vorstand zu erhalten. Darin enthalten sind z. B. Änderungen durch Umzüge und Fahrzeugwechsel. Die Mitgliederzahl beträgt mit Stand 31.10.2001 sechsunddreißig Mitglieder.

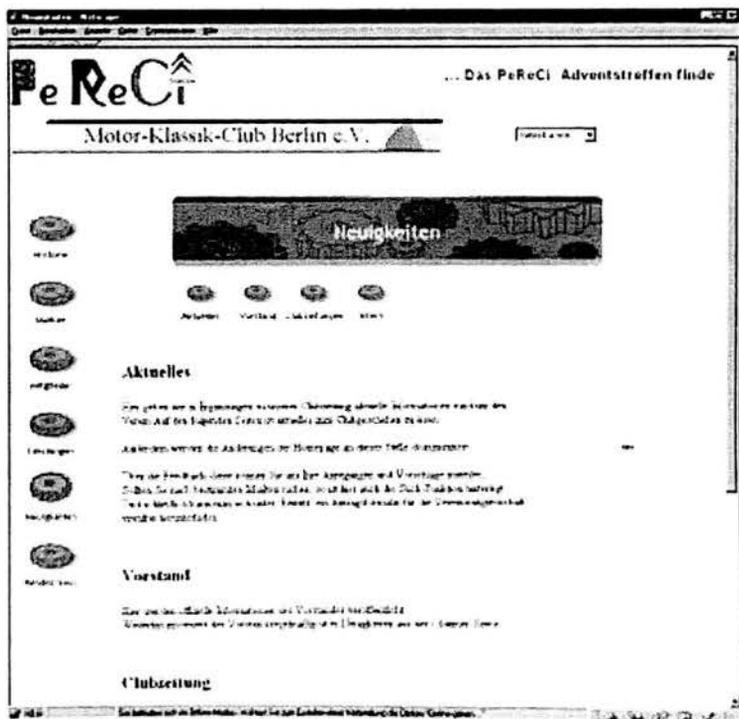
Treffen – Börsen – Meetings

Interessante Termine für Old- und Youngtimerfreunde im Jahr 2002 werden derzeit zusammengestellt. Wir gehen davon aus, dass zur nächsten Clubzeitung eine erste Übersicht der Termine verfügbar ist. Bis dahin:

**Herzliche Einladung zum
traditionellen Adventstreffen
am Sonntag, dem 02. Dezember
um 16:00 Uhr
im Clublokal Vehikel**

**Bei Kaffee, Tee, Kakao, Kuchen, Stollen, Gebäck, usw...
wollen wir uns (mit Familie) auf das bevorstehende Fest
und den Jahreswechsel einstimmen.**

Nähere Informationen können jederzeit beim Vorstand (Tel/Fax: 74 222 37) abgefragt werden.



Ankündigung:

Die nächsten Stammtische vom



finden statt am jeweils

2. Mittwoch im Monat (14.11., 12.12. und 09.01.02 ...)

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 (07.11., 05.12. und 02.01.02 ...)

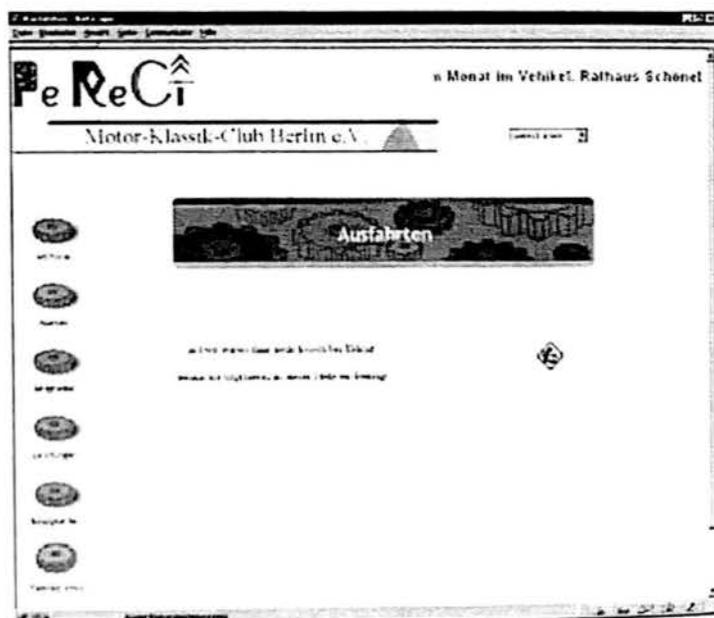
um **19:00 Uhr**

Ausblick:

Die nächste Ausgabe der Clubzeitung erscheint erst Anfang des nächsten Jahres.

Wir erhalten dann:

- einen Beitrag von *Holger ???*
- Technik-Infos von Joey
- Jahresrückblick 2001
- Informations juridiques von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser
- Einen Bericht über die Videoclip-Teilnahme von zwei Citroën SM





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:

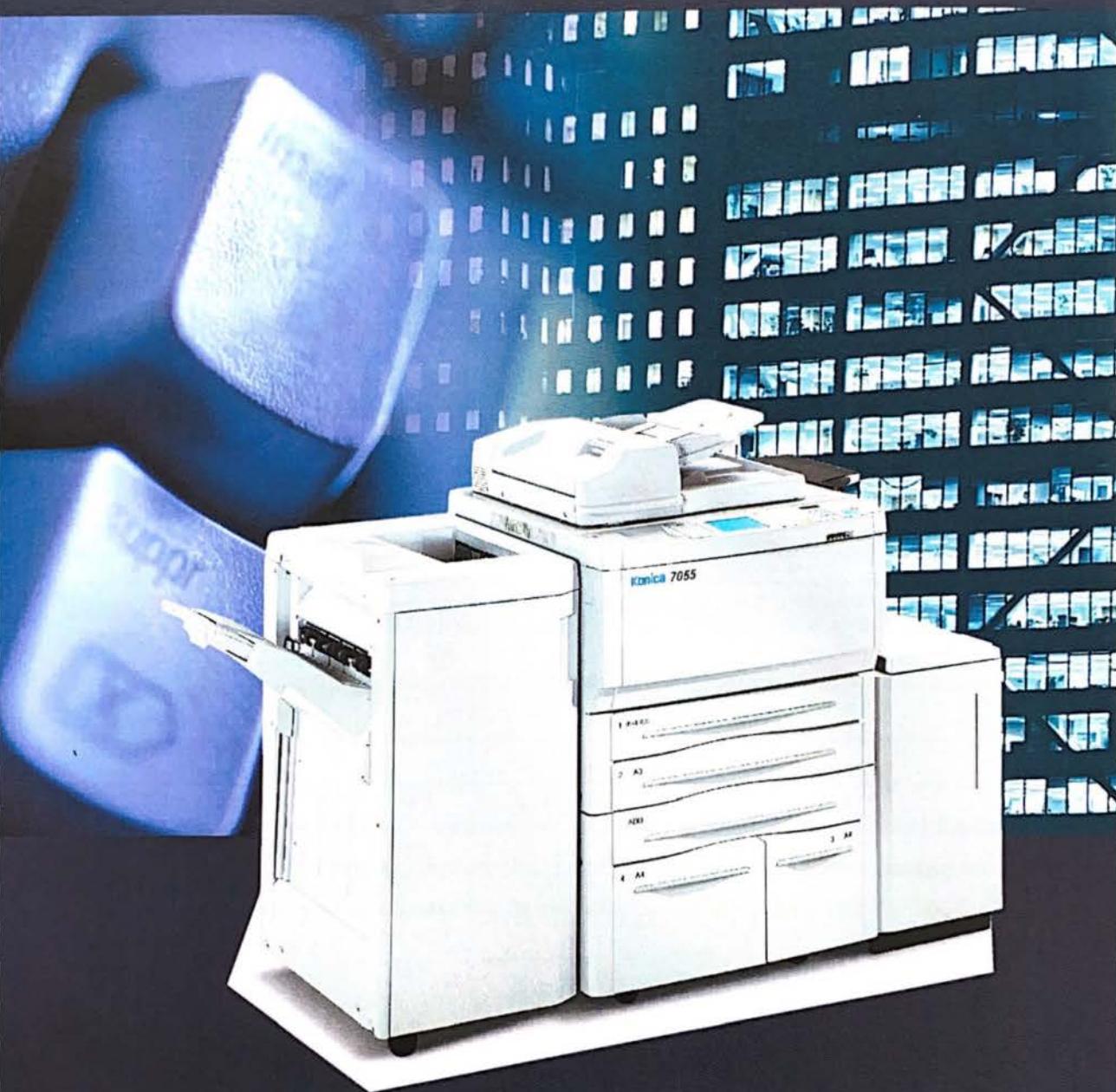
Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf.
Den Jahresbeitrag von zur Zeit 50,- DM habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank,
Kontonr. 336 8816 000, BLZ 100 900 00 überwiesen. Die Vereinssatzung ist mir bekannt.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:

KONICA 7055

DOCUMENT PRODUCTION SYSTEM



 **Konica**
Document Solutions

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

<http://www.konica.com>