

IG Mitglieder stellen sich vor:

Christian Schoder

✉ christian_schoder@freenet.de

geb.: 30.4.1991

Mitgliedsnummer: 305

Simca 1000 Rallye 2



Der Anfang zu meiner „Simca-Mania“ wurde zwei Tage und 24 Jahre vor meiner Geburt gelegt. An diesem Tag, dem 28.4.1967, kaufte mein Opa einen Simca 1000 mit der Fahrgestellnummer 56089954. Die Bedienungsanleitung und das Auslieferungsprotokoll sind heute noch in meinem Besitz.

Nach neun Jahren ging dieser Simca in den Besitz meines Vaters über. In der Folgezeit schraubte er zusammen mit seinem Freund, der einen Rallye 2 besaß, viel an den Simcas herum.

Nach drei Jahren war es leider vorbei. Der Rallye 2 wurde unwiederbringlich zerlegt und der Simca meines Vaters gegen ein anderes Auto ausgetauscht.

Simcas wurden jetzt nur noch aus der Ferne betrachtet.

Im Jahre 2000 kamen wir durch Zufall auf einen Simca, besser Talbot, Matra Murena. Wir kauften ihn im Oktober und holten ihn vier Wochen später in Künzelsau ab. Und dann war er plötzlich wieder da - der Simca-Virus! Obwohl der Murena ja kein reinrassiger Simca ist, waren wir vom Simca-Virus, von welchem mein Vater wahrscheinlich nie losgekommen war, befallen.

Solange wir den Murena restaurierten, hatten wir keine Zeit uns noch andere Simcas anzuschauen.



Im Spätjahr 2006 entdeckten wir zufällig einen Rallye 2. Mir gefiel das Projekt auf Anhieb, doch wie sollten wir dies meiner Mutter beibringen? Nach einer längeren Familiendiskussion, dann die Zustimmung; „kauft euch halt das Auto, wenn euch so viel daran liegt“. Mein Vater und ich fuhren am Gründonnerstag 680 km in Richtung Norden und holten den Rallye 2 ab. Am Karfreitag früh kamen wir zu Hause an. Meine Mutter interessierte sich

richtig für dieses Auto, dies gab es eigentlich noch nie!!

Auf was wir uns eingelassen hatten, war uns zu diesem Zeitpunkt nicht klar.

Mit einem SRT 77 Kit, welches sämtliche Verstärkungsbleche, Hinterachsenstabilisatoren und weitere Bauteile beinhaltet, womit der R2 komplett auf R3 umgebaut war und keine verrosteten Stellen hatte,

befand sich das Auto, für uns, in einem guten Zustand. Doch der Motor und das Getriebe hatten es in sich.

Anfangs lief der Motor überhaupt nicht richtig, da ein Auslassventil durchgebrannt war. Durch die Reparatur bekamen wir auch mehr Klarheit über den Motor, welcher kein Gutmann Motor, wie er uns verkauft worden war, sondern es war lediglich ein Gutmann Zylinderkopf montiert. Der Kopf hat immerhin größere Ventile und größere Einlasskanäle. Bei der Fa. Misol (www.misol-motoren.de) wurde für 200 € der Kopf geplant und ihm neue Ventile verpasst. Jedoch gab es noch viele Kleinigkeiten, wie z.B. die Kohlen der LIMA erneuern, der Anlasser, Ausgleichsbehälter, Abdeckungen der Kühlrohre, Teppichboden, Rücksitzbank, falsche Vergaser Bestückung, wodurch der Bericht „Gaswerke“ auf der Mitgliederseite entstand, die Liste könnte ich noch endlos fortsetzen.



Irgendwann war es dann soweit. Die erste Ausfahrt zum Lackieren stand an, diese wurde nicht ganz so perfekt, weshalb irgendwann eine Neue fällig sein wird. Der Innenraum wurde nicht mit lackiert, deshalb waren die Scheibenöffnungen abgeklebt, ausgebaut waren die Scheiben aber schon.

Allerdings war schon bei der Fahrt zum Lackierer klar, dass dieses Getriebe nichts für den öffentlichen Straßenverkehr war. Es entsprach nicht dem verkauften original R3 Getriebe, mit 9/31er Übersetzung, sondern, wie sich später herausstellte, ein Sportgetriebe mit 8/35er Achsübersetzung, welches für den öffentlichen Straßenverkehr viel zu kurz war.

Da kein R3 Getriebe am Markt aufzutreiben war, bauten wir ein Simca 1000 Standard-Getriebe, mit der Achsübersetzung vom R2 ein, und platzierten das Ganze im Simca. Aber dies war auch wieder Fehlgriff. Am 01. April 2007, ein schöner sonniger Sonntag, wollten wir noch eine kurze Ausfahrt machen. Bei einer Bergabfahrt, beim Cruisen im Schubbetrieb, gab es einen lauten Knall im Getriebe und Alles blockierte. Das Getriebe hatte nur 200 km gehalten. Da standen wir nun, ohne Kontakt nach Hause um uns Hilfe besorgen zu können, da die Akkus unserer Handys leer waren. Zum Glück begann uns meine besorgte Mutter zu suchen und hat uns tatsächlich nach einer Stunde gefunden. Jetzt konnten wir einen Trailer organisieren und den Simca nach Hause transportieren. Dann vor lauter Stress, es war inzwischen schon 22:00 Uhr, hab ich beim Abladen zu früh eingelenkt und dabei die Begrenzungsleuchten beim Trailer abgerissen und auch die Verbreiterung und den Spoiler beschädigt. Ein s***** Sonntag.!!

Im nach hinein aber doch nicht ganz so schlecht der Abend. Warum? Ja, also wieder ein Getriebe gesucht, jetzt wollten wir aber kein Getriebe mehr selbst zusammenschrauben. Nachdem wir ein

Sportgetriebe mit einer 9/35er gefunden hatten, ein weiteres gab es als Beigabe. wollten wir unsere, für uns „unbrauchbaren Getriebe“ auf der IG Seite unter „Marktplatz“ anbieten. Ja und so kam dann der Kontakt zur IG zustande.



Mein Vater hat Frank mal mit drei alten, defekten Getrieben an einem Winterabend besucht. Frank hat sich echt viel Zeit genommen und meinem Vater sehr viel über Getriebe, Synchronisation und die Historie erklärt. Mit zwei

Getrieben kam er auf anraten Franks wieder nach Hause. Der Defekt des 1000er Getriebes BJ vor 68, das nach 200 km in unserem Simca den Geist aufgab, war jetzt auch erklärbar.

So langsam aber sicher hat mich dann der Virus voll gepackt. Ich habe mir fest vorgenommen, nächstes Jahr mal mindestens einen Slalom beim „schwäbischen Alb Pokal“ mit zufahren.

Stand: 5.6.2009

Christian Schoder