

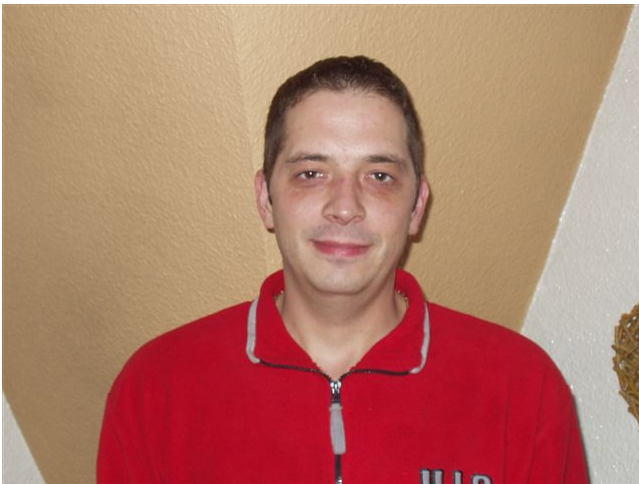
Clubmitglieder und ihre Fahrzeug stellen sich vor:

Heute stellen „WIR“ uns vor:

- Olaf Steffens, Baujahr 1969 und der Simca 1000 mit dem Baujahr 1972.

Mitgliedsnummer: 243

IG Mitglied seit Januar 2004



Mein Leben rund ums Auto begann 1986, als ich eine Ausbildung als Kraftfahrzeugmechaniker in einer kleinen Werkstatt am Rande meiner schönen Stadt Hattingen begann.

Das war die Zeit, als Autos der 70er Jahre noch aktuell waren und in unsere Werkstatt kamen. Damals wurde noch richtig repariert und mächtig viel geschweißt. Selbst in meinen noch jungen Jahren hatten es mir die alten Autos bereits angetan. Auch als ich die Arbeitgeber wechselte (Mazda, Toyota usw.), habe ich immer Autos der 70er gefahren. Viele kamen und gingen, aber manche blieben bis heute.

Wie z.B. mein erstes Auto, ein „1978er Opel-Kadett-C-Coupe“. Er wird nun schon seit 17 Jahren von mir gepflegt und natürlich nur ab und zu bei Sonnenschein um den Block gescheucht.

Neben dem Opel-Kadett parken noch ein „1977er Fiat-128“ sowie ein „1953er Ford-F100-Pick-up“.

Immer auf der Suche nach einem neuen „Objekt“, kam mir vor drei Jahren ein Simca 1000 in den Sinn. Monatelang wurden allen Anzeigen durchforstet und Informationen verschlungen. Alle Angebote und Inserate wurden notiert und Termine zur Begutachtung vereinbart. Obwohl ich dabei kreuz und quer durchs Land fuhr, war das richtige Auto, restauriert oder zum Aufbauen, natürlich nicht dabei. Vor allem war ich vom Rost der kleinen Raser sichtlich geschockt.

Mit meinem neu erworbenen Wissen rund um die kleinen Flitzer ließ ich die Zeit für mich arbeiten. Irgendwann wird „ER“ schon kommen, original und rostfrei. Auf die verschwendete Zeit bei der Begutachtung von 100 % Kernschrott hatte ich einfach keine Lust mehr.

Mit dem festen Entschluß Simca zu fahren, habe ich auch ohne „Objekt“ schon einmal damit begonnen, einige Ersatzteile zu sammeln.

Im September 2004 sollte sich alles schlagartig ändern. Das Warten hatte sich gelohnt. Auf der Homepage des Clubs fand ich folgende Anzeige:

Simca 1000 GLS, Baujahr 1972, originale KM 62.000, 2. Hand, Tel.:.....

Das war „ER“ !!! Ich kam, sah, und kaufte.....

Von 1972 - 2000 war der 1000er in 1. Hand.

Dann wechselte er zu einem Simca 1100-

Freund. Seit September 2004 ist er nun bei

mir, und zwar für immer. Denn einen 4.

Besitzer wird es nun nicht mehr geben.

Einige Veränderungen musste der „Kleine“ allerdings schon über sich ergehen lassen.

Denn im originalen Zustand sollte er nicht bleiben.



Somit hatte auch der Sportauspuff mit Fächerkrümmer, den ich ja schon im Fundus hatte, ein neues Zuhause.



Dann waren neue „Schuhe“ nötig, denn mit den 145er Reifen und Radkappen sah er nicht wirklich sportlich aus.

Somit verpasste ich ihm schöne 3-teilige-Felgen, mit den Maßen 5,5 x 13 (2 Zoll außen und 3,5 Zoll innen) und einer Bereifung in der Größe 165-65-13. So kann „ER“ sich wirklich schon sehen lassen. Auch

die Front war mir zu brav. Um diese aggressiver zu bekommen, montierte ich zwei verchromte Zusatzscheinwerfer von Bosch auf die kleine Stoßstange, wirklich brutal.

Weiter ging es im Innenraum. Als erstes flogen die alten, tausendfach verdrehten und verklemmten, Statikgurte im hohen Bogen. Diese habe ich durch 3-Punkt-Automatik-Gurte ersetzt.

Auch die originalen Sessel habe ich, um bei zügigen Kurvenfahrten nicht seekrank zu werden, aus dem Fahrzeug verbannt. Für den nötigen Seitenhalt sorgen nun Rallye-2-Sitze, die Fahrer und Beifahrer in Position halten .



Den richtigen Durchblick verschafft mir zusätzlich eine neu eingebaute Frontscheibe mit Blaukeil. Damit natürlich nicht genug. Mein nächstes Vorhaben war der Umbau der Bremsanlage. Denn vier Trommeln konnten für mich einfach nicht die Erfüllung sein.

Ein Rallye-2-Schlachtfahrzeug, das ich mir im Dezember 2004 anschaffte, war u.a. Spender der 4-Scheiben-Bremsanlage. Begonnen habe ich natürlich erst einmal mit der Überholung der 30 Jahre alten Bremsanlage, die dringend erforderlich war.

Alle Komponenten wurden sandgestrahlt und neu lackiert. Neue Manschetten für die Bremszangen sowie Bremsscheiben- und Klötze waren selbstverständlich.



Ein neuen Hauptbremszylinder habe ich sicherheitshalber ebenfalls eingebaut.

Aufgrund der höheren Belastung durch die neue Bremse und der noch geplanten



Motorrevision verstärkte ich die Hinterachsschwingen zusätzlich.

Eigentlich sah „der Kleine“ jetzt schon ziemlich „rennmäßig“ aus, ABER irgendetwas fehlte doch noch. Der Blick durch die 3-teiligen-Felgen auf die Bremsscheiben war schon mächtig, doch die Abstände zwischen den Radläufen und Reifen war auch mächtig. Das sollte sich schnellstens ändern.

Dazu fertigte mir ein Freund, anhand eines Traggelenkes, für die Vorderachse vier Adapterplatten in der Stärke von 10 mm. Nun befinden sich



die Traggelenke, mit je 2 Platten pro Seite, oberhalb der Blattfeder.

Um das Heck in die Knie zu zwingen, musste jede der beiden Federn eine Windung lassen. Durch die Tieferlegung der Hinterachse haben die Räder nun endlich den gewollten negativen Sturz. Auch die Höhenveränderung der Vorderachse läßt die Reifen nun ebenfalls perfekt im Radkasten stehen. Optisch gesehen bin ich, nach Fertigstellung der beschriebenen Umbauten, mit meinem „Kleinen“ eigentlich schon sehr zufrieden, so kann „ER“ bleiben.

DOCH.....mal ehrlich, was soll ich mit einer 4-Scheiben-Bremsanlage, die Verzögerungen ohne Ende hat, wenn sich unter der Haube nur 40 Pferdchen verbergen. Da könnte ich den „Kleinen“

auch mit dem Absatz bremsen. Wie Ihr Euch bestimmt denken könnt, ist der nächste Umbau bereits geplant, und zwar schon im Frühjahr diesen Jahres.

Dann werde ich meinem Simca ein neues kraftvolles „Herz“ verpassen und das Simcale auf Frontkühlung umbauen.

Alle Komponenten für den Kühlumbau die bereits aufgearbeitet sind, stammen ebenfalls aus dem geschlachteten Rallye-2.

Bis dahin werden wir wohl noch genug Zeit haben, alle bisherigen Umbauten und Veränderungen zu genießen.

