



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

Aan zo'n droomauto kunnen we eigenlijk maar één ding toevoegen:

Ieder nieuw Classic Car lid
verwelkomen we met een verzilverde
miniatuur.



een beetje nuchterheid.

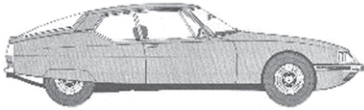
Daarom heeft de **Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club** speciaal voor u het **Classic Car Lidmaatschap** samengesteld. Een uitgekiend pakket zekerheden waarmee u nóg meer van uw classic car zult genieten. Voor slechts f. 195,- per jaar kunt u niet alleen rekenen op hulpverlening in binnen- en buitenland (i.s.m. ANWB Wegenwacht). U krijgt bovendien de garantie dat uw klassieker, na pech of ongeval waar ook in Europa, altijd wordt thuisgebracht als hij niet binnen twee werkdagen gerepareerd kan worden. Wat daarbij nog eens extra bijzonder is: onze service geldt óók als u pech hebt met uw

'gewone' auto. Verder ontvangt u als nieuw lid het historische **KNAC Classic Car schildje** en regelmatig het **KNAC Magazine**. U kunt terecht bij onze technische voorlichting. En tegen een zeer aantrekkelijke premie profiteert u bovendien van de zekerheid van de **KNAC Classic Car Polis**. Een exclusieve classic car verzekering, geheel afgestemd op de eigentijdse eisen van classic car rijders. En dit zijn nog maar een paar voordelen van het lidmaatschap. Want ... u bent zuinig op uw auto, maar wij zijn het ook!

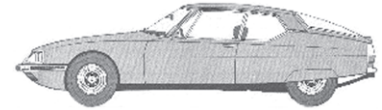
Geïnteresseerd? Bel voor het **Classic Car Lidmaatschap** en voor de voordelige **Classic Car Polis** de KNAC: **070-3831612**.

KNAC, persoonlijk, comfortabel, compleet.





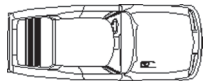
Snelle Mededelingen



Leden in het nieuws

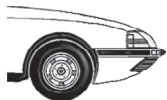
In de laatste maanden van dit jaar kregen we er opnieuw een aantal leden bij. Het zijn **de heer W. Schuring uit Harkstede** die een origineel Nederlandse SM kocht, **de heer Dirk Dietrich uit Aartselaar (België)**, over wiens lidmaatschap we hieronder iets melden, **de heer Juko Schoonhoven uit Leeuwarden**, die zeer geïnteresseerd is in de SM, er op termijn een wil aanschaffen, maar zich eerst breed oriënteert en een schaalmodel als 'teaser' voor op z'n bureau kocht, **de heer Laurens Smals uit Amsterdam** die een zeer complete Franse '71-er kocht, **de heer J.P.W.Thijssen uit Dodewaard** die een Nederlands injectiemodel uit '73 kocht en **de heer Jan Pols** die een Franse '71-er met alle opties in de club binnenbrengt. Verder meldden zich aan **Geert Hengeveld uit Dinxperlo** en **Minke Hilgenberg uit Apeldoorn**. De laatste heeft een Franse carburateurversie uit 1971. **De heer Wil Wijnhoven uit St. Anthonis** is met z'n '72-er carburateur uit Frankrijk lid geworden. **De heer Eugster uit Kaatsheuvel** beschikt over een Franse SM uit 1971 en werd ook lid.

Alle nieuwe leden van harte welkom in de club die soms nog als 'elitaire vereniging' aangeduid wordt door mensen die niet beter weten... en daarom maar hun SM verkopen. Lees verder het artikel van de leden-administrateur over het ledenbestand van de club eens.



150 leden!

Niet misselijk hè! 150 leden. We hebben dit jaar dit magische aantal gehaald. Blijft dat ook zo? Dat hangt van u af. Het bestuur van de Citroën SM Club Nederland roept u als lid op om, zoals de statuten voorschrijven, uw contributie voor het eind van dit jaar over te maken op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 t.n.v. Citroën SM Club Nederland, onder vermelding van 'contributie 2001'. Wij hebben een geheugensteuntje hiervoor bijgevoegd.



Leden in het nieuws 2!

Op 7 augustus kregen we het volgende briefje:

Geachte heer Eelkema,

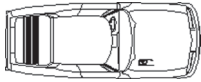
Ik heb van een Belg een CX gekocht. Hij verkocht deze omdat hij onlangs een SM had aangeschaft. Ik (zelf donateur) vertelde hem dat de Citroën SM-club in Nederland een zeer professionele club is die veel activiteiten ontplooit en een fantastisch clubblad heeft. Omdat hij een citrofiel is in hart en nieren (naast de door mij gekochte in nieuwstaat verkerende GTI turbo2 had hij een Prestige turbo2, en nu dus een SM) vind ik dat hij een aanwinst voor onze club zou zijn.

Ter aanmoediging heb ik hem een lidmaatschap van de SM club toegezegd. (...) Hoe nu te handelen? Misschien is het het aardigst als ik de contributie overmaak, en dat jullie hem om de kenmerken van z'n SM te vragen.

Uw antwoord zie ik met belangstelling tegemoet. Met vriendelijke groet,

Freek Hofker

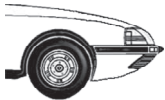
Kijk, dat was een actief lid van onze club. Goed voorbeeld! Doet goed volgen? Het betreffende nieuwe clublid is Dirk Dietrich. Helaas zegde Freek Hofker z'n lidmaatschap op; hij werd lid van de CX-club en schreef dat hij ons clubblad zou missen... Een kwestie van kiezen hè!



Leden in het nieuws 3!

Aan het eind van dit verenigingsjaar even aandacht voor een aantal leden. We hebben een bijzonder levende club. Het afgelopen jaar bleek opnieuw dat veel leden bereid zijn om de handen uit de mouwen te steken om de club levend en levendig te houden. Zo werden dit jaar maar liefst vier evenementen door leden georganiseerd: **Jan en Michel van Gompel, Georges Giorgi, Arjo de Jong en Gerard Rhemrev** namen zeer geslaagde meeting voor hun 'rekening'.

Ook op een minder opvallende manier zijn clubleden actief voor de vereniging. **Roland van der Spek, Peter Snoeker en Paul Paymans** hielpen bij het inventariseren van artikelen, foto's en tijdschriften van de club; **Kees Dingen, Sacha Rathnow en Eric Bruinsma** boden spontaan aan om zo nodig te helpen bij het halen van onderdelen uit Frankrijk. En last but not least neemt het aantal leden dat uit zichzelf of gevraagd een bijdrage wil leveren aan SublieM sterk toe. Achter de schermen werkt ook een partner van een clublid mee aan het gevarieerd houden van het clubblad met een schitterende column. Zij wil (nog) niet met naam genoemd worden, maar de waardering is er niet minder om. En laten we in dit verband ook maar weer eens **Peter Derks** voor het voetlicht halen. Per slot van rekening verzorgt hij nu al ruim vijf jaar voor elk clubblad twee technische artikelen en staat hij telefonisch en soms ook lieflijk leden bij bij het oplossen van technische problemen van hun auto. En u weet het: uw bijdrage aan het clubleven is van harte welkom. Dus...



Het jaar 2000

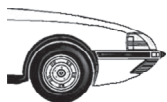
We gaan nog even in dezelfde lijn door. Voor de club was het jaar 2000 een bijzonder jaar. Zoals hierboven al gememoreerd, is de betrokkenheid van de leden bij de vereniging sterk gegroeid. De meetings werden zeer goed bezocht, de ALV was de drukst bezochte officiële vergadering van de club in haar bestaan, en het aantal bijdragen aan SublieM was aanzienlijk groter dan voorheen. Ook het ledental is dit jaar sterker gegroeid dan ooit tevoren, met uitzondering uiteraard van het eerste jaar van ons bestaan.

Het bestuur kampte met drie mutaties in een jaar, ook al een record (zie even verderop in deze Snelle Mededelingen). Daar waren we niet blij mee, maar gelukkig waren het geen verenigingsproblemen die aan het terugtreden van de betreffende bestuursleden ten grondslag lagen. Het zoeken naar nieuwe bestuursleden verliep zeer voorspoedig. Vooral doordat de meetings goed bezocht worden, leren bestuur en leden elkaar goed kennen. De tijdelijke extra belasting voor de zittende bestuursleden werd door de succesvolle zoektocht naar nieuwe bestuursleden tot een minimum beperkt.

We bestaan binnenkort 8 jaar en de komende twee jaar beloven drukker te worden dan ooit tevoren. **Dat betekent dat het bestuur ook úw hulp dringend nodig heeft.** Naar het zich laat aanzien, zal de club in de komende twee jaar opnieuw afscheid moeten nemen van tenminste één bestuurslid, te weten **Peter Pijlman**. En dat zal plaats vinden in een periode waarin de voorbereidingen getroffen moeten worden voor het organiseren van de Internationale Citroën SM Meeting in 2003. Het jaar 2003 lijkt ver weg, maar die tijd hebben we beslist hard nodig om zo'n groot evenement ook tot een **groots evenement** te maken. Bovendien valt deze meeting samen met het tienjarig bestaan van onze vereniging. En dat kunnen we natuurlijk niet ongemerkt voorbij laten gaan.

Het bestuur roept daarom nu al leden op die zich vanaf heden willen inzetten voor de organisatie van deze hoogtepunten in het verenigingsbestaan. Hoe klein uw bijdrage ook kan zijn: alle beetjes hulp zijn hard nodig en... welkom. Laat uw belangstelling uw steentje bij te dragen weten aan één van de bestuursleden. Weet u het nog? SMart'97 werd gerealiseerd door uw bestuur in nauwe samenwerking met **Marguerite Hackenberg, Jan-Tjerk Eelkema** (toen nog geen lid van het bestuur) en **vele anderen**. Zonder de hulp van deze mensen was het nooit geworden wat het werd: de grootste meeting van Citroën SM eigenaren aller tijde. Dat gaan we minstens evenaren.

Laat wat van u horen zodat de komende tijd alles goed op de rails gezet kan worden.



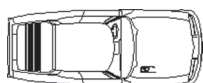
Banden...

De XWX-Michelinbanden voor onze auto's zijn lange tijd niet leverbaar geweest en ook nu is het zoeken geblijven. We kwamen astronomische prijzen tegen die varieerden van 1480,- tot 1625,-, per stuk wel te verstaan. Sommige bedrijven leveren ze binnen twee weken, anderen proberen u voor te bereiden op een levertijd van, jawel, 6 maanden. Soms is het in originele staat brengen van een SM spoorzoeken tot in het oneindige. Wie weet ze snel en tegen een redelijke prijs te koop? Als u 'IK' zegt, vertel het de redactie. We durven het bijna niet te zeggen, maar... dan zou het iets kunnen zijn voor de rubriek 'Sans Monnaie'. Of zoiets. Belt u even? 020- 6416352.



Citroën Nieuws

Op de Salon van Parijs zagen we de nieuwe C5, opvolger van zowel de Xantia als de XM. Elders in dit blad doen we verslag van ons bezoek aan deze grote auto-show. Verder ontvingen we persfoto's van limited editions van diverse Citroëns plus een foto van het nieuwe uiterlijk van de Xsara.



De pers

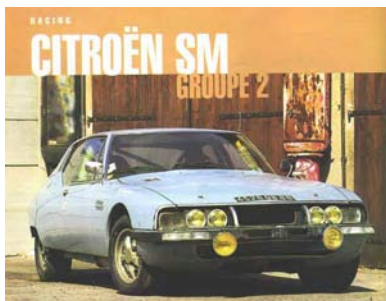
In dit jaar waarin de SM dertig jaar bestaat, is de oogst aan artikelen over onze auto toch wat mager geweest. Maar ja, er zijn jaren waarin dat anders is, dus niet getreurd.

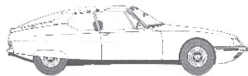
In **AutoRétro nummer 236 van oktober 2000** wordt een bijzondere SM uitgelicht: De Citroën SM Groupe 2. Dit lichtblauwe monster (kleur: Bleu Camargue) is één van de zeldzame, door de Service Compétition van Citroën destijds geprepareerde auto's. Met het model dat we hier tonen beleefden verschillende rallyrijders tussen 1975 en 1979 (!) wat het is om met zo'n zwaar racemonster te rijden.

De auto is door de anonieme eigenaar optisch niet gerestaureerd: hij is 'dans son jus' zoals de Fransen het zo kernachtig uitdrukken. Wel houdt de man haar rijdend. Deze SM is eerst door Guy Verrier aangeschaft, daarna door Philippe Wanbergue bereden, vervolgens bereden door Jean-Pierre Bugnot, allemaal bekende 'pilotes' in het Frankrijk van de jaren zeventig.

De SM is aan de buitenzijde slechts marginaal aangepast aan haar taken: een extra versterking onder het carter en vier ronde, vaste koplampen in plaats van de vier vierkante. De drieliter motor is stevig onder handen genomen door Alfiéri: een aangepaste distributie en een verhoging van het aantal pk's van 170 tot maar liefst 260! De airco werd eruit gehaald, een eenvoudiger luchtfilter gemonteerd en de voorraadbol en de hydrauliekpomp werden simpeler gemonteerd. En verder werd de accu in de koffer geplaatst, de versnellingsbak kreeg kortere overbrengingsverhoudingen en kreeg een 'autobloquant' om in de bochten meer grip te krijgen op de weg. De originele remschijven werden vervangen door 'racing'-schijven wat dat dan ook mogen zijn (zelfventilerend?).

Daarentegen werd het interieur vrijwel origineel gelaten, tot en met de moquette toe. Alleen de stoelen werden vervangen door kuipjes, de achterbank werd weggehaald en daarvoor in de plaats werd een rolbeugel gemonteerd. Drie extra meter-tjes werden aangebracht om de gezondheid van de motor in de gaten te houden en dat is alles.

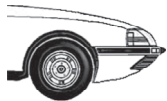




Film

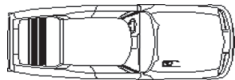
Jan-Tjerk Eelkema schreef ons: De populaire tienerserie Beverly Hills 90210 wordt momenteel herhaald op SBS6. In één van de afleveringen vond een scene plaats in Parijs. Naast plaatjes van de Seine, de Eiffeltoren en de Notre Dame kwam een aantal (Franse) auto's in beeld. Eén van die auto's was een rode SM. Het betrof een exemplaar met ... Amerikaanse neus.

Het **filmische portret van Robert Opron door Maarten van Soest**, al eerder aangekondigd, nadert inmiddels z'n voltooiing. De laatste beelden zijn gemaakt vlak voor het vertrek van zijn SM naar Parijs. In het verslag over ons bezoek aan Toulouse kunt u er meer over lezen. Binnenkort in onze clubshop!



Nuttig en mooi nieuws uit de clubshop!

We hebben de laatste maanden niet stil gezeten en voor u interessante nieuwe producten in de clubshop opgenomen. Behalve het boek 'Sa Majesté' en het 'standbeeld voor de SM' is een nieuwe versie van de gestileerde SM gemaakt, in nauwe samenwerking met kunstenaar **Jakob Wttewaal** en met **Robert Opron**. Verder zijn eindelijk de verzamelbanden voor oude (en nieuwe) SublieMs gerealiseerd en te koop. Ze zijn werkelijk heel chique geworden en de prijs is alleszins aanvaardbaar. Kortom: met het oog op de komende feestdagen fraaie cadeaus voor uzelf en voor dierbaren of zakenrelaties! Zie elders in dit blad.



Snelle Mededelingen?

De rubriek Snelle Mededelingen blijkt één van de best gelezen onderdelen van het clubblad te zijn. Dat is goed om te horen, maar soms vraagt uw redacteur zich wel af of de berichten die hierin worden opgenomen werkelijk zo snel zijn als de titel suggereert. Immers, ons blad komt vier, hooguit vijf keer per jaar uit. Dat neemt echter niet weg dat we altijd blij zijn met uw reacties en bijdragen. Ook al komen ze soms drie maanden later pas in druk bij u terug. Misschien hebt u een suggestie voor een passender titel voor de rubriek. We horen het graag, want voor elke verbetering staan we open.



Snelle Manoeuvre?

Op de dag dat de eerste **Concorde** neerstortte, stond er een foto van dit supersonische verkeersvliegtuig in vol ornaat op de cover. Tja, sneller konden we het zelf niet verzinnen. Ongelukkiger ook niet, maar tot op dat moment was er (31 jaar lang) geen crash met dit vliegtuig geweest. Lees het artikel 'De sensaties van stroomlijn en techniek' in dit blad. Dat stukje had natuurlijk in het septembernummer moeten staan, maar de kopij voor SublieM 32 was al de deur uit.



SublieM nummer 33
December 2000

Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Het laatste nummer van uw magazine in het jaar 2000. Het was een bijzonder jaar. Met veel club-activiteiten en memorabele gebeurtenissen in het verenigingsleven. Hier een nieuwe SMogoloog, een SublieMaatje en verder:

ALV 2001: BELANGRIJKE VERGADERING. Op deze ALV kunt u twee nieuwe bestuursleden kiezen, van twee trouwe bestuursleden afscheid nemen en meebeslissen over het toekomstige beleid.

Self Made Club. FEITEN EN CIJFERTJES. Zijn we in een identiteitscrisis beland? Je zou het bijna denken. Wie zijn wij? Hoe oud zijn wij? Waar komen wij vandaan? Welke kleur hebben wij? Jan-Tjerk Eelkema, onze penningmeester en ledenadministrateur, ging onze gangen na.

TAXEREN IS EEN VAK! EEN HARTIG WOORDJE. Ieder z'n vak, zeggen ze. Neem dat van taxateur van klassieke automobielen. Iets over dit leuke métier. Kies zorgvuldig uw taxateur en kom met uw SM beslagen ten ijs. Een serieuze waarschuwing, uit het leven gegrepen. Door Peter Pijlman.

DE SM ALS STRIPFIGUUR. 'BANDES DESSINÉES SM'. Je hoeft nauwelijks te zoeken naar stripverhalen waarin de 2CV, de Traction Avant, de DS en zelfs de CX voorkomen. Figureert de SM in stripverhalen uit begin jaren zeventig? Een speurtocht naar strips waarin de SM gebruikt is. Plus een oproep aan de leden om meer informatie!

SelfMade 1. Super Motorolie. Zuiniger rijden? Minder slijtage? Zoveel zinnen, zoveel merken. Over oude en nieuwe motoroliën voor uw SM. Door Peter Derks.

LA SM: DE CONCORDE ONDER DE VOITURES. DE SENSATIES VAN STROOMLIJN EN TECHNIEK. De omslag van ons julinummer was pijnlijk en nauwkeurig tegelijk. Toen nummer 32 bij u in de bus gleed, verongelukte de eerste Concorde. Waarom kreeg dat drama zo uitzonderlijk veel aandacht in de media? Door Peter Pijlman.

SMart Talk: het injectiesysteem. Sa Majesté onder druk 1. Eerste artikel over de werking van het injectiesysteem van de SM. Een stukje historie en een inleiding door Peter Derks.

CITROËN SM, de auto en de club van eigenaren-1. MET HET OOG OP DE TOEKOMST. Informatie over een aantal onderwerpen die in de vereniging spelen en gaan spelen. Uw bestuur heeft in het afgelopen jaar maar liefst drie wijzigingen ondergaan. Plus een vooruitblik op het beleid in 2001.

SelfMade 2. Pneus sérieux! XWX-banden zijn soms moeilijk te krijgen. Nou ja, kopen. Uitverkocht of te duur. Zijn er alternatieven? Een serieus verhaal over de banden voor een SM. Door Peter Derks.

HET WAS WEER SUPER MOOI! Sallands Mooiste werd 30 jaar. Een verslag van onze zeer geslaagde jubileummeeting door Maguerite Hackenberg, Eric Bruisma, Henk Busink, Peter Pijlman en Jan-Tjerk Eelkema.

Sortie Memorable! Super Machines in Toulouse. Als Mozes niet naar de Berg komt, gaat de berg wel naar Mozes, dachten we. En zo kwam het dat Gerard in samenwerking met ons een meeting organiseerde in de streek waar hij, inmiddels met vrouw Margot, zoon en baby op komst, woont en werkt. Toulouse, Airbus, Concorde, Cité de l'Espace: het kon niet op. Een persoonlijke impressie van een klein deel van dit evenement door Peter Pijlman.

Op de omslag: Toulouse oktober 2000, SM en de Concorde. Foto van Freek Boersma.

Oproep: Volgend jaar staat de omslag van SublieM in het teken van 'Sporen van de SM in heden en verleden'. Heeft u een foto waarvan u denkt dat die in dit thema past, stuur dan uw bijdrage op aan de redactie (zie voor het adres de colofon achterin dit blad).

MET HET OOG OP DE TOEKOMST

In deze rubriek krijgt u informatie over onderwerpen die in de vereniging spelen en gaan spelen. Het zijn stuk voor stuk punten die op de ALV aan de orde zullen komen.

Het jaar 2000

Het jaar 2000 zit er bijna op. We hebben een bijzonder actieve club. De meetings werden zeer goed bezocht, de ALV was de drukst bezochte officiële vergadering van de club in haar bestaan. Ook het ledental is dit jaar sterker gegroeid dan ooit tevoren, met uitzondering uiteraard van het eerste jaar van ons bestaan. We hebben nu 150 leden.

Aan het eind van dit verenigingsjaar allereerst aandacht voor een aantal van u. Het afgelopen jaar bleek opnieuw dat veel leden bereid zijn om de handen uit de mouwen te steken om de club levend en levendig te houden. Zo werden dit jaar maar liefst vier evenementen door leden georganiseerd: **Jan en Michel van Gompel (in Eindhoven), Georges Giorgi (in Brussel), Arjo de Jong (in Benthuisen) en Gerard Rhemrev (in Zuid-Frankrijk)** namen zeer geslaagde meetings voor hun 'rekening'.

Ook op een minder opvallende manier zijn clubleden actief voor de vereniging. **Roland van der Spek, Peter Snoeker en Paul Paymans** hielpen bij het inventariseren van artikelen, foto's en tijdschriften van de club. Het aantal leden dat uit zichzelf of gevraagd een bijdrage wil leveren aan SublieM nam sterk toe. Achter de schermen werkt ook een partner van een clublid mee aan het gevarieerd houden van het clubblad met een schitterende column. Zij wil (nog) niet met naam genoemd worden, maar de waardering is er niet minder om. En laten we in dit verband ook maar weer eens **Peter Derks** voor het voetlicht halen. Per slot van rekening verzorgt hij nu al ruim vijf jaar voor elk clubblad twee technische artikelen en staat hij telefonisch en soms ook fysiek leden bij bij het oplossen van technische problemen van hun auto. Verder droegen veel andere leden hun steentje bij in de vorm van een of meer artikelen. En u weet het: uw bijdrage aan het clubleven is van harte welkom. Dus...

Afscheid

Het bestuur moest afscheid nemen van maar liefst drie bestuursleden in één jaar tijd. Ook al een record. Dat is geen goede zaak, maar het biedt natuurlijk ook nieuwe kansen.

Tijdens de ALV van februari 2000 trad **Michiel Hers, coördinator evenementen**, af wegens drukke werk-omstandigheden. En in juli maakten uw **voorzitter en secretaris** vrij plotseling bekend dat zij wilden stoppen met hun actieve bijdrage aan de bestuurlijke kant van de club. Hun motor was uitgebrand. Beide hebben zich op alle mogelijke manieren ingezet voor de club en een belangrijke bijdrage geleverd aan de bloei van onze actieve club zoals die nu reilt en zeilt.

Theo van der Laan junior, onze secretaris, deed dat op een onopvallende manier, meestal achter de schermen. Hij ontpopte zich niet als een ras bestuur-



der, maar als een enthousiast liefhebber van de SM, die het al vroeg nodig vond om een eigen club voor SM-eigenaren op te richten. Hij was erbij toen op 22 april 1993 een kleine groep mensen onder aanvoering van Han Wandel de club in de steigers zette. Er is geen clublid dat voor zoveel nieuwe leden heeft gezorgd als Theo. En hij weet als geen ander te vertellen over de geschiedenis van de SM in Nederland. Juist in de kleine dingen wist hij wat hij moest doen om evenementen goed rollende te houden. Theo van der Laan, lid nummer één van de Citroën SM Club Nederland, stopte als bestuurslid, maar blijft actief in het opsporen van SM's en hun eigenaren.

Hij motiveerde zijn besluit om af te treden met het feit dat hij meer dan tien jaar uiterst actief is geweest voor meerdere clubs, en de laatste jaren voor die van ons. Dan gaat een soort mentale vermoeidheid meespelen. Bovendien zal hij komend jaar zijn studie afronden en gaan werken.

DerkJan van der Velde gaf aan dat hem de combinatie van een drukke baan, privé-zaken en het veel tijd en energie vergende voorzitterschap te veel werd. DerkJan is in 1994 aangezocht om 'tijdelijk' het voorzitterschap op zich te nemen. Het werden meer dan zeven jaar trouwe dienst. Hij ontpopte zich als de grote regelaar op het laatste moment. Maar bovendien zorgde hij voor een sfeer in de club die werkelijk niks te maken had met bureaucratie. Z'n grote verdienste als bestuurslid en voorzitter zat in z'n vaardigheid om het sociale verkeer tussen leden en bestuursleden gedurende een reeks van jaren soepel en als vanzelfsprekend te laten verlopen. De bestuursvergaderingen waren uiterst rommelige happenings maar ze kenmerkten zich door grote harmonie en veel plezier. Zoals een Maseratimotor goed kan lopen op Castrol RS, zo liep de vereniging jarenlang als gesmeerd onder het voorzitterschap van DerkJan.

In de ALV van 2001 zullen we Theo en DerkJan toespreken en op gepaste wijze bedanken voor hun toewijding en inzet.

De toekomst

De activiteiten van de vereniging gingen door. Zo hebben we op 16 september het dertigjarig bestaan van de SM gevierd en werden de ALV en de meetings in 2001 voorbereid. In de Evenementenkalender kunt u de data lezen. Noteert u ze vast?

Maar we keken nog verder vooruit: in 2003 wordt, zes jaar na de vorige, de Internationale Citroën SM Meeting door onze club georganiseerd. Dat vergt een gedegen voorbereiding die nu al in de steigers is gezet. De nieuwe voorzitter en het algemene bestuurslid zullen daarin naar het zich laat aanzien een grote rol vervullen. Naar verwachting zijn de zittende bestuursleden (Jan-Tjerk Eelkema, Theo van der Burg en Peter Pijlman) dan ook nog van de partij.

Nu de vereniging gegroeid is tot 150 leden komt er veel meer werk op het bestuur af. En omdat we ambitieus zijn en blijven, willen we de grote lijn die we de afgelopen acht jaar hebben gevolgd, continueren. Toch hebben we ons beraden op onze taken. Wat brengt ieders taak met zich mee en hoe kunnen we dat zo efficiënt, effectief en plezierig mogelijk (blijven) doen?

Nieuwe gezichten

Gelukkig waren het dus geen verenigingsproblemen die aan het terugtreden van de betreffende bestuursleden ten grondslag lagen.

U begrijpt dat de andere leden van het bestuur voor beider besluit wel alle begrip konden opbrengen, maar dat zij zich geplaagd zagen voor een toenemende druk op hun eigen werk. Hoe is uw bestuur met de nieuwe situatie gedurende de periode augustus-december omgegaan?

In de komende ALV zullen twee nieuwe bestuursleden gekozen moeten worden. Uit oogpunt van continuïteit en efficiëntie zocht het bestuur in het verleden altijd zelf naar kandidaten. Daarbij ging het altijd om kansen op een goede samenwerking, een frisse kijk op de club en specifieke kennis en ervaring. Het zoeken naar nieuwe bestuursleden verliep ook deze keer zeer voorspoedig. Vooral doordat de meetings goed bezocht werden en tegelijkertijd niet te massaal zijn, leren bestuur en leden elkaar goed kennen. De tijdelijke extra belasting voor de zittende bestuursleden werd door de succesvolle zoektocht naar nieuwe menskracht tot een minimum beperkt.

Theo van der Burg (Rijswijk), tot nu toe bestuurslid coördinatie evenementen, neemt de functie van secretaris waar en blijft daarnaast belast met de coördinatie van de evenementen. Hij wordt op de ALV door het bestuur voorgedragen voor deze dubbel-functie. **Roland van der Spek (Kerk-Avezaath)** neemt als algemeen bestuurslid ad interim de activiteiten rond het opzetten van het clubarchief voor z'n rekening en wordt door het bestuur op de komende ALV voorgedragen voor officiële benoeming. **Paul Paymans (Hilversum)** wordt ingewerkt als beoogd voorzitter en zal eveneens op de komende ALV voor benoeming worden voorgedragen.

Plannen en activiteiten

Om u een indruk te geven van wat u en ons de komende tijd te wachten staat in verenigingsverband, noemen we hier een aantal zaken.

Allereerst op bestuurlijk niveau. De club zal over maximaal twee jaar opnieuw afscheid nemen van tenminste één bestuurslid, te weten **Peter Pijlman**. Hij heeft er dan tien jaar als bestuurslid en redacteur van SublieM opzitten. Hij zal zich niet herkiesbaar stellen. We gaan dus op zoek naar een nieuwe eindredacteur van SublieM.

In de komende periode zal begonnen worden met de organisatie van **de Internationale Citroën SM Meeting in 2003**. Het jaar 2003 lijkt ver weg, maar die tijd hebben we beslist hard nodig om zo'n groot evenement ook tot een **groots evenement** te maken. Bovendien valt deze meeting samen met het **tienjarig bestaan van onze vereniging**. En dat kunnen we natuurlijk niet ongemerkt voorbij laten gaan. Het bestuur roept daarom nu al leden op die zich vanaf heden willen inzetten voor het helpen bij de organisatie van beide hoogtepunten in het verenigingsbestaan. Hoe klein uw bijdrage ook kan zijn: alle beetjes hulp zijn hard nodig en... welkom.

Laat uw belangstelling om actief mee te werken weten aan één van de bestuursleden.

Weet u het nog? SMart'97 werd gerealiseerd door uw bestuur in nauwe samenwerking met **Marguerite Hackenberg, Jan-Tjerk Eelkema (toen nog geen lid van het bestuur) en vele anderen.** Zonder de hulp van deze mensen was het nooit geworden wat het werd: de grootste meeting van Citroën SM eigenaren aller tijde. Dat gaan we minstens evenaren. Laat wat van u horen zodat de komende tijd alles goed op de rails gezet kan worden.

Clubarchief en internet

Zoals eerder al gemeld, is **Roland van der Spek** druk doende om delen van het clubarchief digitaal op te slaan. Hij wordt daarbij geassisteerd door **Paul Paymans, Jan-Tjerk Eelkema, Peter Snoeker, Theo van der Burg en Peter Pijlman.** Een gigantische klus, maar vele handen maken licht werk. We pakken het grondig maar efficiënt aan. En het is nog gezellig ook. Het is de bedoeling dat eerst alle artikelen uit SublieM op cd-rom worden gezet. De eerste fase is gereed: de belangrijkste artikelen zijn inmiddels op onderwerp gerubriceerd en opgeslagen. Bekeken wordt hoe deze artikelen aan u tegen geringe kosten ter beschikking gesteld kunnen worden. Daarna, zo zijn de plannen, zullen de belangrijkste foto's uit het archief van de club worden gedigitaliseerd. Als dat gereed is, wordt prioriteit gelegd bij het opslaan van delen van het persoonlijke archief van **Peter Pijlman.** Het betreft allereerst persfoto's, foto's van evenementen en historisch interessante documenten als oude persberichten, (zeldzame) tijdschriftartikelen en dergelijke uit de periode 1970-heden. We hebben hiervoor gekozen omdat Peter - zoals boven al aangestipt - te kennen heeft gegeven over uiterlijk twee jaar te stoppen met het bestuurslidmaatschap en de (eind)redactie van ons clubblad. Door het nu beschikbaar stellen van materiaal uit zijn eigen collectie hoeft de club niet onnodig te investeren in de aanschaf van originele foto's en tijdschriften.

Het ligt tenslotte in de bedoeling om gedeelten van de aldus verkregen informatie periodiek op onze internetsite te publiceren om de interesse voor onze club ook op die manier te stimuleren. Met de hulp van andere leden van de vereniging zal Roland de internetsite nieuw leven inblazen. Interesse om een bijdrage te leveren aan de vernieuwing van onze site? Neem contact op met een van de bestuursleden.

Onderdelenvoorziening

Twee jaar geleden begonnen als een extra service van uw bestuur, blijkt de belangstelling voor het kopen van onderdelen uit het magazijn van de SM Club de France groot. Hoewel het organisatorisch in deze eerste fase niet vlekkeloos is verlopen, is de vereniging enthousiast gebleken voor deze activiteit. Omdat het inmiddels om niet te verwaarlozen bedragen gaat, heeft het bestuur regelmatig de gang van zaken op de bestuursagenda gezet. Van belang is een grote transparantie als het om geld van de leden gaat. Zo zorgvuldig mogelijk is alles geadministreerd. Maar de (af)levering, de prijzen en de betaling van de onderdelen zijn punten die voor verbetering vatbaar zijn. Het bestuur zal op de komende ALV opnieuw de onderdelenvoorziening agenderen en daarbij een plan presenteren dat zoveel mogelijk recht doet aan haar - financiële - verantwoordingsplicht aan de leden, en

aan de beperking van regels en procedures zodat alles doorzichtig en functioneel kan verlopen.

Vooralsnog heeft de bemiddeling van het bestuur bij aankoop van onderdelen zich beperkt tot aanschaf bij de Franse SM Club en adviezen om te zoeken bij handelaren in onderdelen. Omdat verschillende onderdelen schaars worden en zelfs opraken, is actief beleid nodig voor nieuwe aanmaak, liefst in internationaal verband omdat het om betrekkelijk kleine hoeveelheden gaat.

Hier liggen nog veel te nemen barrières, waar u overigens in vorige

nummers van SublieM al het nodige over kon lezen. Het bestuur zoekt naar mogelijkheden om in internationaal en verenigingsverband nieuwe onderdelen te laten maken op de meest voordelige manier en zonder dat dit een aanslag doet op de financiële middelen van onze kleine club. Uitgangspunt daarbij blijft dat de club geen onderdelenmagazijn inricht.



CLUB SHOP

Binnenkort is het weer Kerst! Veel nieuwe aanbiedingen. Nu weet u wat u moet vragen (of uzelf cadeau geven)!

NIEUW

Verzamelbanden voor uw SublieMs. Eindelijk, ze zijn er: uw kostbare clubmagazines in een schitterend 'boek' opgeborgen in uw boekenkast, zó onder handbereik. Eenvoudig te hanteren opbergmechaniek. Glanzend zwart met kleurenopdruk.

Fl. 25,- per stuk

NIEUW

Een standbeeld voor de Citroën SM. Een bijzonder schaalmodel: de SM gestileerd tot haar essentiële vorm. Een miniatuurstandbeeld voor Sa Majesté dat op het Stadionplein zou moeten staan (of op de Champs Elysée!). In de schaal plm. 1:40, uitgevoerd in aardewerk met prachtig diepblauwe glazuurlaag met een subtiel SM-logo. 100 % handwerk. Een sieraad voor op uw bureau.

Fl. 69,-

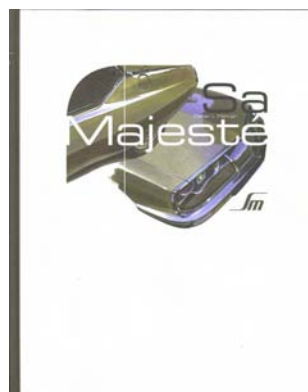


NIEUW

'Ensuite elle glisse tout droit dans le ciel'. Karel Suyling zag op zijn vakantie in Frankrijk voor het eerst een SM voorbij rijden (zie 'Citroën SM, de Diva') en zei: *'Vervolgens gleed ze regelrecht de hemel in'*. Vandaar de naam van dit unieke object. Het model is van aardewerk met 24-karaats goud lamé en de voet is van gebogen aluminium met een chevron-impressie in zwarte lak. 100 % handwerk. Een prachtig decoratief stuk voor in de woonkamer.

Oplage slechts 25 stuks. Haast u dus: op is op!

Fl. 110,-



NIEUW

'Sa Majesté. De Citroën SM (1970 - 1975) in de schijnwerper'. Nederlandse editie. Auteur Peter I. Pijlman. Uitgave Gopher Publishers Groningen. Een waardevolle aanvulling op 'Citroën SM, de Diva', want dat hebt u ongetwijfeld al aangeschaft. Veel nieuwe wetenswaardigheden, nieuwe foto's en: tips voor aanschaf, onderhoud, reparatie en restauratie van uw SM. Plus een bijna compleet overzicht van alle miniatuur-SM's. Voor als de echte het even niet doet of op stal staat!

Fl. 100,-

CD-Rom met onderdelenboeken plus foto's en de film: Première Sortie. Première victoire. Onmisbaar! Zoek nu snel de onderdelennummers plus benaming op en bestel nauwkeurig uw onderdelen!

Fl. 55,-

Verder hebben we voor u:

Luchtfilterstickers. Perfecte herdruk. Voor de carburateurversie: één goudkleurige sticker.

Fl. 17,50

Sticker 'Citroën préfère Total', vier kleuren, voor op de achterraut. Perfecte herdruk voor

Fl. 10,-

Playboy september 1971. We hebben opnieuw één exemplaar op de kop weten te tikken!

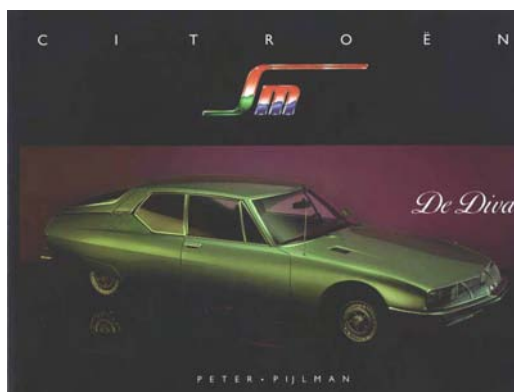
Fl. 45,00

SMartwijn. Heerlijk verzuurde wijn met een etiket dat al een collectorsitem is.

Fl. 7.50

Citroën SM, de Diva, hét boek over de SM (in het Nederlands en Engels). Als u het al hebt (en dat hebt u), een prachtig cadeau of relatiegeschenk! Uitverkocht bij de uitgever. **Nog enkele exemplaren!**

Fl. 125,-. Plus enkele exemplaren met lichte waterschade voor slechts Fl. 50,-



Beker met clublogo, wit porselein met zwart/rood clubbeeldmerk: Zes halen? Vijf betalen!

Fl. 7,50 per stuk.

Paraplu, groot model, rood/wit met zwart-wit clubbeeldmerk: Tegen de regen en de zon.

Fl. 17,50

Baseballcap, zwart-wit met clubbeeldmerk: Om nóg meer op te vallen als u in uw SM rijdt.

Fl. 5,-

Schaalmodel van de SM, plm. 30 cm lang, geglazuurd aardewerk, diepzwart. Ons succesnummer voor

Fl. 125,-

Ruitsticker met clubbeeldmerk. Coming-out, oftewel: kom er maar voor uit dat u lid bent van dit selecte gezelschap!

Fl. 1,-

Oude nummers van de clubbladen SublieM. Bij afname ineens van meer dan vijf exemplaren een geringe korting. De voorraad is inmiddels zéér beperkt geworden! Neem contact op met de redactie.

Fl. 23,50 per stuk.

Stuur-sierplaatje met double chevrons, messing. Voor op uw stuur of in uw vitrine.

Fl. 75,-

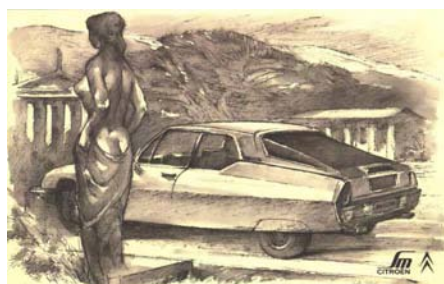
Alle prijzen zijn exclusief verzend- en verpakkingskosten. Ophalen in Amstelveen of Rotterdam of op een meeting is uiteraard mogelijk.

Bestellingen: telefonisch via 010-2829434, fax 010-2829435, onze website op Internet of E-mail penningmeester@worldmail.nl. Nadat uw betaling op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 is ontvangen, volgt levering.

'BANDES DESSINÉES SM'

Je hoeft nauwelijks te zoeken naar stripverhalen waarin de 2CV, de Traction Avant, de DS en de CX voorkomen. Ze liggen voor het oprapen, al wordt het met de jaren lastiger omdat de striptekenaars modernere auto's gebruiken om hun creaties te verkopen. Hoe zit dat met de SM? Figureert de SM prominent in stripverhalen uit begin jaren zeventig?

Een speurtocht naar strips waarin de SM gebruikt is. Plus een oproep aan de leden om meer informatie!



Getekende SM's. Daar gaat dit stukje over. In ons vorige clubblad stond een tekening van een SM, met de computer gemaakt door Arthur Fickel. Daarvoor hebben we driemaal op de cover van Subliem een tekening van de SM geplaatst (nummer 4, 8

en 17). Het ging in alle gevallen om een losse tekening. Veelal zijn tekeningen van een SM geïnspireerd door foto's van de auto. Zo is de tekening op één van de ansichtkaarten die de club verkoopt, gemaakt naar aanleiding van één van de foto's uit de 'witte map' van Citroën met daarin een tiental studiofoto's. De tekeningen van Bastiaan en Martijn Kok van een SM zoals hier getoond, zijn karikaturen en oorspronkelijk gemaakt voor 'Citroën SM, de Diva, maar daar door plaatsgebrek niet in opgenomen. Daarna is Joost ten Zijthoff er mee gaan spelen en werden het echte karikaturen, overigens met een glimlach begroet door Martijn en Bastiaan.

In het boek 'De fraaie lijn' (Citroën in de strip, uitgave Brains Unlimited te Amsterdam, 1994) komt de SM



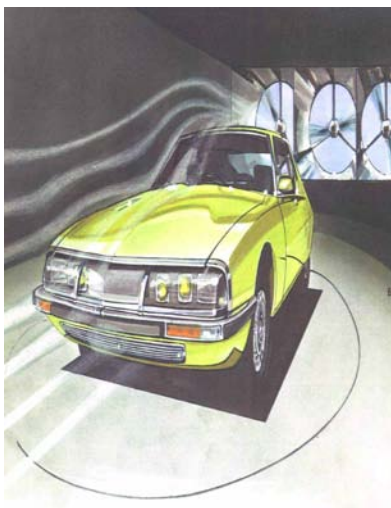
zegge en schrijf twee keer voor. Eenmaal betreft het een overdruk uit de Kuifje-kalender van 1984. Deze kalender werd in opdracht van Citroën België getekend door Hergé. De tweede tekening is afkomstig uit 'Het geval Flater' van André Franquin (1971).

Zeldzaam

Tekeningen van de SM vinden we in stripverhalen, op z'n Frans 'bandes dessinées'. Tot nu toe is de oogst van onze speurtocht mager: de SM kreeg in slechts drie strips een rol. Nou ja, een bijrolletje. Het zijn vaak flinterdunne verhaaltjes. De SM in een stripverhaal is dus een zeldzame verschijning, helaas. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat de SM een relatief onbekend fenomeen op de wegen was. En, tja, een striptekenaar wil albums verkopen...

De eerste tekening in een verhaal betreft een scène uit 'Het geval Flater' (Guust Flater 9, van André Franquin, 1971). De SM heeft slechts eenmalig een bijrolletje in het verhaal: de auto wordt afgeschilderd als extravagant scheurijzer. De 'Flater'-SM lijkt op een monster. De SM symboliseert agressiviteit en krankjoreme snelheid: het is een race-beest.

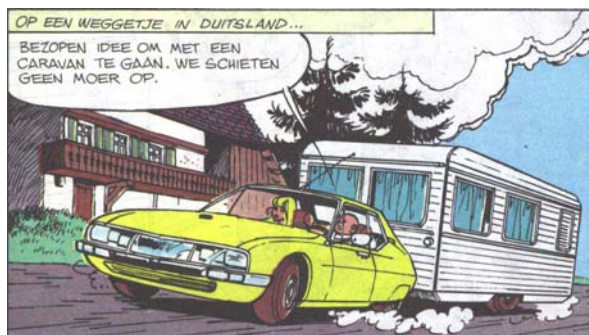
DE SM ALS STRIPFIGUUR 1



Eén van de haasjes zegt: 'Ren alvast vooruit en waar- schuw de anderen! Je krijgt niet vaak de kans zo'n gek ding te zien!' Dat de SM als snelheidsmonster gebruikt wordt, zal niemand verbazen die beseft dat de SM in zijn tijd de snelste voorwiel aangedreven auto was.

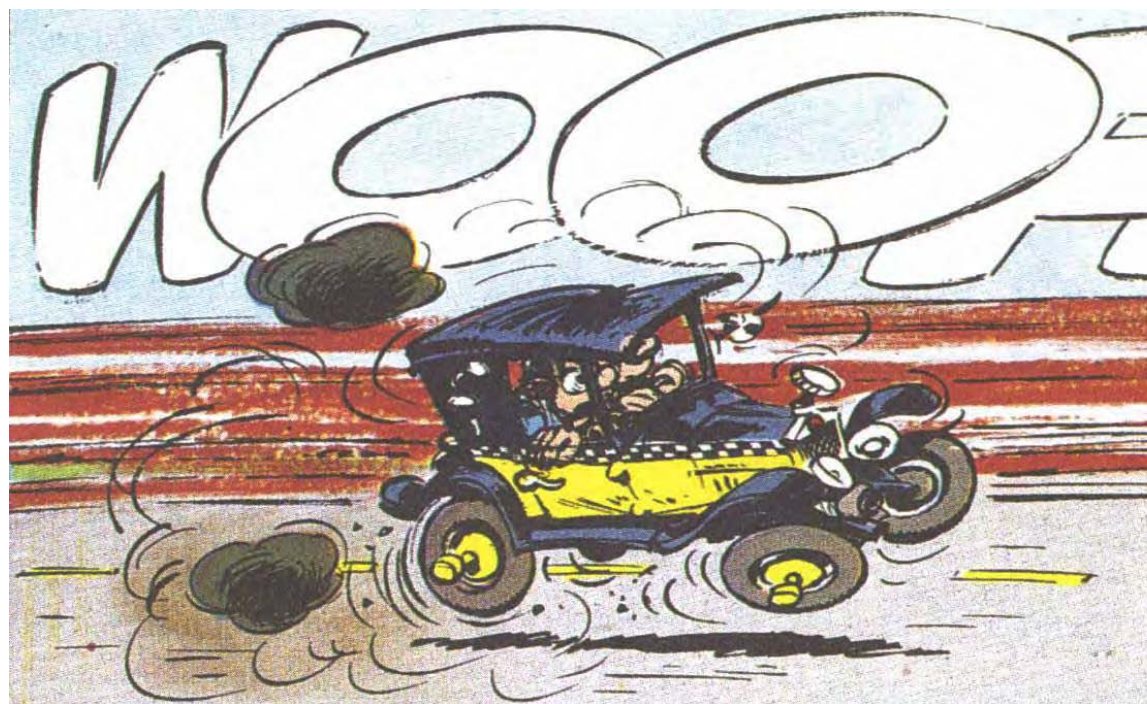
Baard en Kale (Tif et Tondou)

Een bescheiden rol vervult ook de SM in de strip 'Graai naar de macht' in de Belgische serie 'Baard en Kale' (nummer 20). 'Graai naar de macht', een uitgave van Dupuis en vervaardigd door Will (tekeningen) en M. Tillieux toont de SM in een heel andere rol dan bij Flater: de auto trekt een caravan en representeert luxe en nauwelijks snelheid. Niet dat dit verhaal draait om de SM, maar ze komt tenminste in een reeks van tekeningen/scènes naar voren. De strip dateert van 1975. In het Frans heet de serie 'Tif et Tondou' en het verhaal heet dan 'Un plan démoniaque'. De Nederlandse versie is sinds jaar en dag uitverkocht. In een goed gesorteerde BD-winkel in Parijs kun je met een beetje geluk nog wel eens een Franse heruitgave vinden. Mijn sigaren-winkelier annex bladenman vertelde dat de serie hier te lande weinig succesvol was, maar hij kon haar zich nog wel goed herinneren. Toch kijken de meeste strip-winkeliers in Nederland je met glazige ogen aan als je vraagt naar 'Baard en Kale': ze kennen de strip niet of niet meer.



Het verhaal...

Kale is op vakantie met een blonde stoot - Kiki - maar ze vormen niet het ideale stel. Hij foetert haar voortdurend uit en ook de gele SM waarin ze rijden en de caravan die ze trek- ken krijgen het verbaal te verduren. Hij zit met z'n hersens bij een Portugese schoonheid die in gevaar blijkt te zijn. Haar oom houdt menselijke hersens in leven, met het doel ze later te implanteren in reuzen- krijgers c.q. robots in Middeleeuwse harnassen. Deze oom, een ontspoorde wetenschapper, wil met behulp



van de hem gehoorzamende hersenen in harnassen Portugal en daarna de wereld veroveren. Dat mislukt vanzelfsprekend door ingrijpen van Baard die z'n hoofd niet op hol laat brengen door de exotische Portugese schoonheid. Kale is zo'n beetje de pechvogel in het verhaal: hij heeft een fraaie vriendin maar keurt





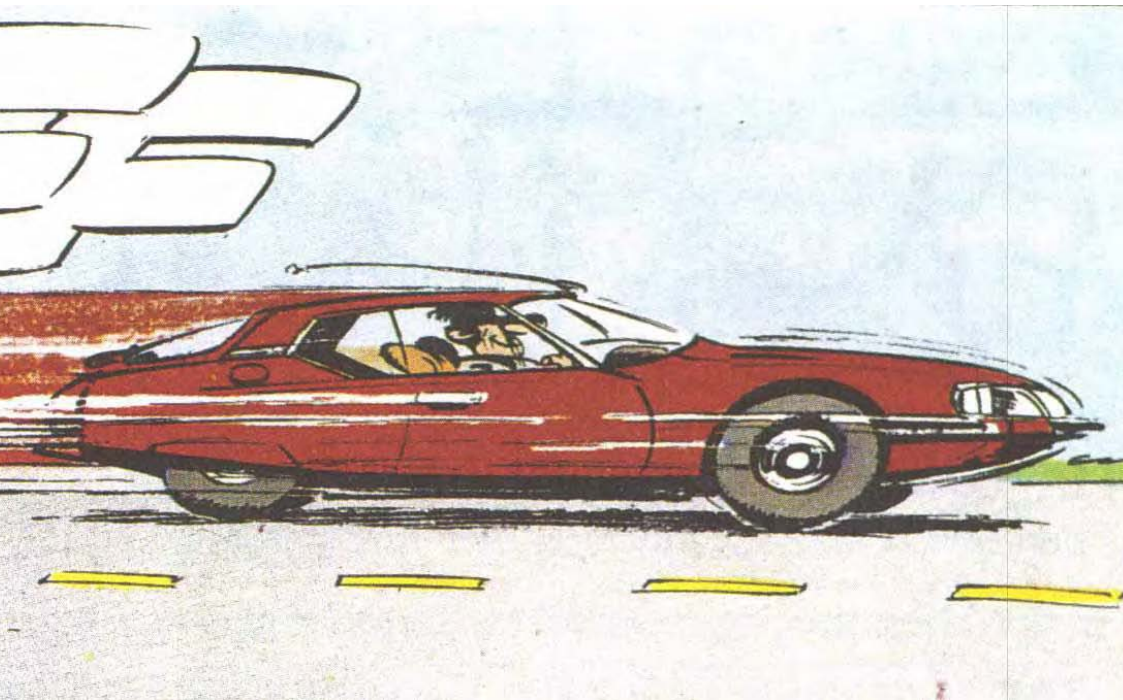
haar geen blik waardig, valt op een onbereikbare schoonheid en... wordt bijna verpletterd door de ongewenste attentie van een monstrueuze vrouw. Ach, dat is het verhaal. En de SM? Die lijkt van de blonde Kiki



SM...

Op de volgende pagina treft u nog een aantal afbeeldingen uit Baard en Kale en in de volgende SublieM kunt u het 'restant' daarvan verwachten.

Wordt vervolgd...



te zijn die uiteindelijk Kale toch met haar auto uit een benarde situatie redt, de lieverd. De gele SM wordt eerst als een vervelende snobistische auto voorgesteld waar Kale geen lol aan beleeft, maar uiteindelijk gebruikt hij de wagen waarvoor ze gemaakt is: om razendsnel ergens naar toe te rijden. That's all about the





TE KOOP aangeboden/gevraagd

Clublid Jo Walraven biedt zijn SM injection électronique te koop aan.

Bouwjaar 1974, stoffen interieur. 128.000 kilometer.

Hij schrijft:

‘Mijn SM (Gris largetière, getinte ruiten, airco) waarmee ik meer dan vijf jaar dagelijks naar mijn werk in Heerlen ben gegaan, bied ik thans ten verkoop aan. Ik ga namelijk vanaf nu frequent en langdurig naar het buitenland. Hij heeft thans 103.000 kilometer gelopen. De motor kan dus niet als nieuw worden betiteld, en de carrosserie moet na 26 jaar ook eens aangepakt worden. Mijn vraagprijs is dan ook Fl. 13.000,-, maar je mag ook gemotiveerd vertellen dat het een ander bedrag moet zijn.

Peter Pijlman, die de wagen kent, is bereid inlichtingen te verstrekken, en ik uiteraard ook, mits ik in het binnenland ben. **Telefoon 043-3644326, Jo Walraven, Kasteelstraat 73, 6235 BN Ulestraten.**’



De Citroën SM Club Nederland zoekt oude nummers van SublieM! Ja, het is zover: voor verschillende nieuwe clubleden vragen wij oude clubbladen te koop. We bieden voor goede exemplaren een redelijk bedrag. Onze voorkeur gaat uit naar de nummers 1 tot en 20. Mocht u oude nummers hebben die u kwijt wil, bel dan naar **de redactie van SublieM (020-6416352) of naar de penningmeester (010-2829434).**

Ward Hagenaar biedt te koop aan: een Citroën ID Break, 1964, 2e eigenaar, 210.000 kilometer, import '98. Blanc carrare met blauw stof (achterbank nog onder plastic beschermhoezen af fabriek). Perfect chassis, techniek en bekleding, wel nog te spuiten + hemelbekleding. Nieuwe koppeling, distributie, voortrein, motorsteunen, waterslangen. Goede hydraulique! Michelin X nieuw. Vraagprijs Fl. 14.500,- Inruil DS plaatwerk (portieren) mogelijk.

Bel Ward Hagenaar 035-6284210.

Clublid zoekt kentekenplaatverlichting en originele SM-radio voor '72-er carburateur. Stuur een e-mail naar goropius@wxs.nl of bel naar 013 - 5345675. Een fax kan ook: 013 - 5300620.

In Autovisie of De Autokampioen zou een recensie gestaan hebben van 'Sa Majesté'. Wie weet in welk nummer dat was? Graag reactie naar Peter Pijlman, 020-641 6352 of e-mail naar pip341@wish.nl.

In **een nummer van Playboy** zou enige tijd geleden iets over de Citroën SM hebben gestaan. Wie weet in welk nummer en welke editie (Nederlands, Amerikaans, Frans, Duits...) dat was? Graag reactie naar Peter Pijlman (zie boven).

EVENEMENTENKALENDER 2001

Noteer deze data vast in uw agenda:

Algemene Leden Vergadering	27 januari, plaats nader bekend te maken via mailing
Voorjaarsmeeting/Technische meeting	21 of 22 april, exacte datum en plaats wordt nader bekend gemaakt
Citro-Mobile	5 en 6 mei in Utrecht, Veemarkthallen
Internationale Citroën SM Meeting	1, 2 en 3 juni in Engeland
Giorgi en Bruxelles	1 en 2 september
Najaarsmeeting	29/30 september

Voor hulp bij de organisatie van deze evenementen doet het bestuur een beroep op u als vrijwilliger. Zin om uw steentje bij te dragen? Neem contact op met de secretaris/coördinator evenementen, Theo van der Burg, telefoon 070 - 399 5169.

DE SENSATIES VAN STROOMLIJN EN TECHNIEK

Door Peter Pijlman

Op het moment dat onze penningmeester SublieM nummer 31 (met op de cover de SM en de Concorde) bij het postkantoor afgaf, kwamen er berichten over mankementen aan de Concorde: haarscheurtjes in de vleugels. En toen dit nummer de volgende dag bij u in de bus lag, verongelukte het eerste vliegtuig van dit type.



U begrijpt dat we de tragedie van dit ongeluk niet zullen misbruiken. Maar de overeenkomsten tussen de Concorde en de SM zijn onmiskenbaar. De oorspronkelijke vergelijking tussen deze twee hoogstandjes van techniek en stroomlijn is afkomstig van de Franse pers in 1970. Toen de Concorde neerstortte, maakten de media gewag van een grote schok die door Frankrijk ging. En ook de Nederlandse pers besteedde meer dan normale aandacht aan dit ongeluk. Waarom was de verslagenheid zo groot? Waarom besteedden Nederlandse kranten dagenlang op de voorpagina's aandacht aan deze crash?

Toevaligheden en symboliek

De beroemde psychiater Carl Gustaf Jung schreef over een fenomeen dat we allemaal bij tijd en wijlen wel tegenkomen, synchroniciteit. Populair gezegd is dat het ogenschijnlijk toevallig samenvallen van gebeurte-

nissen dat bij nadere beschouwing geen toeval zou zijn maar betekenis heeft. Jung is onder meer de man die veel werk heeft gemaakt van het verklaren van dromen, voorgevoelens, sprookjes, sagen en mythen. Mensen zijn verhalen vertellers. De grote drama's, de gebeurtenissen die in het leven van mensen emoties oproepen, zijn vaak in allerlei symbolen terug te vinden in dergelijke vertellingen. Door het vertellen van verhalen proberen mensen allerlei levenssituaties de baas te worden en te verwerken. Jung verklaarde dergelijke 'grote' verhalen op een zodanige manier dat ze betekenis krijgen voor het dagelijks leven en daar in de toekomst richting aan kunnen geven. Je kunt daarover denken wat je wilt, maar ingenieus en

creatief waren zijn gedachten zeker. En veel van zijn 'verklaringen' zijn terug te voeren op ingeslepen wensen en behoeften bij mensen. Dat het verongelukken van een Concorde plaats vond op de dag dat ik op uw clubblad de SM naast de Concorde afbeeldde*, zette mij aan het denken over snelheid, aerodynamiek en nog zo wat dingen die te maken hebben met onze passie voor de Citroën SM. Immers, niet voor niets spreken veel mensen over de SM als de Concorde onder de automobielen.

Geloof in geavanceerde techniek

De crash van de eerste Concorde na 30 jaar - één dag nadat enkele mankementen aan het toestel al breed waren uitgemeten - was op zichzelf een opmerkelijk staaltje van toeval. Het was echter méér dan 'een' ongeluk met 'een' normaal verkeersvliegtuig. De aandacht die deze crash in de media kreeg (sommige kranten wijdden er op de eerste dag al meer dan twee pagina's aan) toont de - westerse - fascinatie voor de mogelijkheden die techniek ons heeft geboden en in de toekomst nog lijkt te bieden. De Concorde symboliseert ons vertrouwen, ons geloof in techniek en ze doet dat ook nog eens op een fraaie manier. Het tamelijk onverwachte falen van de destijds uiterst geavanceerde techniek van de Concorde was een factor van belang in de allerwegen geconstateerde aandacht voor dit ernstige ongeluk.

Fascinatie voor snel bewegen

De Concorde is het enige supersonische verkeersvliegtuig dat door de vliegmaatschappijen in gebruik is genomen, maar het kreeg ook veel kritiek omdat het milieu-onvriendelijk was (lawaaï, vervuiling). De essentie van de aandacht voor dit opmerkelijke vliegtuig ligt echter ergens anders. Het toestel spreekt mensen vooral aan omdat het ze in staat stelt om zich tweemaal zo snel als het geluid voort te bewegen! Beweging, en dan vooral zo snel mogelijk voortbewegen, is een menselijke fascinatie van de eerste orde.

Spelen met 'lift' en... winnen

De wens om zich snel, comfortabel en economisch - dat wil zeggen: met de minste inspanning en een maximaal effect - voort te bewegen, heeft geleid tot onderzoek naar de meest gunstige vorm van voertuigen. Niet voor niets spreekt de zeer aërodynamisch vormgegeven Concorde tot veler verbeelding. De uitvinding van het wiel (in China, zoals verondersteld wordt) droeg in niet onbelangrijke mate bij aan de reële mogelijkheden om zich sneller voort te bewegen dan op twee benen mogelijk was. Leonardo da Vinci ontwierp eeuwen terug al vleugels om te vliegen. Zelfs schetste hij een soort helikopter waarbij hij al enige notie toonde van het fenomeen 'lift': het verschijnsel waarbij een voorwerp omhoog gestuwd wordt, ook wel stijgkracht genoemd. Het voert hier te ver om alle elementen die een rol spelen bij het overwinnen en het gebruik maken van luchtweerstand te bespreken. Maar de populariteit van speedboten, windsurfen, en windgliding zijn hedendaagse voorbeelden van het gebruik van de kennis over stroomlijn en luchtweerstand, die iedereen kent. Bij deze voorbeelden speelt nog een ander element een rol: de mens als spelend wezen dat wil winnen, maakt optimaal gebruik van aërodynamica, van stroomlijn om z'n kansen op de overwinning te vergroten.

Charisma en dynamiek

Het begrip aërodynamiek heeft steeds charisma gehad. Het kreeg in de vorige eeuw gedurende twee perioden zeer veel aandacht. De eerste keer was dat in de jaren dertig, toen in Amerika en Europa de industrie zich er voor ging interesseren: de scheeps- en treinenbouw en ook de automobielconstructeurs pasten de door de vliegtuigindustrie veroverde kennis op dit gebied toe. Daarna, eind jaren vijftig werden in allerlei andere gebruiksvoorwerpen de vormenkenmerken van aërodynamiek overgenomen. Er verschenen broodroosters, radio's en zelfs



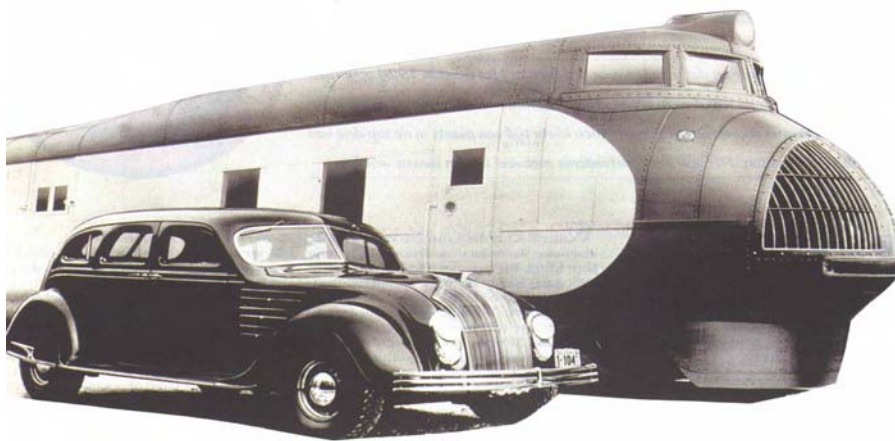
statische apparaten als koelkasten en frisdrankautomaten (Coca-Cola!) met gladde, afgeronde vormen. Aërodynamiek heeft iets magisch, iets 'moderns', iets beweeglijks en intensiefs dat de zintuigen prikkelt. De Amerikaanse auto's uit de jaren vijftig straalden dynamiek uit door hun staartvinnen, die echter binnen de kortste keren nauwelijks meer iets met goede stroomlijn te maken hadden, maar alles met marktonderzoek. Slimme vormgevers en marketingmensen speelden in op een menselijke voorkeur voor dergelijke vormen, vormen die - zo zouden we nu zeggen - een hoog aaibaarheidsgehalte hebben.



Suggestie en appreciatie

Overigens blijkt de suggestie van een ideale stroomlijn al voldoende te zijn om de gewenste sensaties op te roepen. Het is niet eens nodig om in wetenschappelijke zin iets een aërodynamische vorm te geven, als het maar aërodynamisch lijkt! In wetenschappelijke zin bestaat 'de' ideale stroomlijnform niet, wél de voor de stroomlijn meest gunstige vorm die per concreet geval beschreven kan worden. Gladde, homogene vormen leiden tot een 'geheel', dat dynamiek suggereert en mensen in vervoering en verrukking brengt. Ze kunnen rekenen op een grote appreciatie. Een aardig voorbeeld is de Citroën CX. Deze was bij haar introductie inderdaad z'n concurrenten stevig voor, maar ze werd spoedig ingehaald door de Renault 25. Toch staat de CX in ieders geheugen als een typisch voorbeeld van zeer geslaagde aërodynamiek en ze oogt beslist gestroomlijnder dan de R25. Niet alles wat er als 'gestroomlijnd' uitziet, is echter aërodynamisch optimaal. Het omgekeerde geldt trouwens ook. En een auto die werkelijk de ideale stroomlijn benadert, wordt vaak niet geapprecieerd door het publiek.

Een treffend voorbeeld was de Chrysler Airflow uit 1934.



Opwinding en sensatie

De interesse voor alles wat beweegt, lijkt in mensen gebakken te zitten. Snel bewegen, en vooral héél snel bewegen, werkt als adrenaline: het windt ons ontegenzeggelijk op. Rock'n Rollers weten er alles van. De gebruikers van snelle auto's, vliegtuigen, en alle andere toestellen die ons bewegen makkelijker en sneller maken, weten er ook alles van. Passagiers van de Concorde valt het daarom enigszins tegen dat het doorbreken van de geluidsbarrière zo onopvallend gebeurt, maar zij vinden het razendsnelle opstijgen opwindend. Veel Concordes worden door hele gezelschappen afgehuurd, alleen al om de sensatie van deze manier van voortbewegen te ervaren. Het zich verplaatsen in dit toestel is fascinerend. Waarom?



Vluchten en (niet) bewegen

Maar er is nog iets. In menselijke wezens zit nog een andere ogenschijnlijk ingebakken - archaïsche? - drang om te overleven: succesvol vluchten voor gevaar. Heeft ons woord 'vlucht' voor het vliegen van een vogel of een vliegtuig daar iets mee te maken? Ik heb geen etymologisch woordenboek, maar het zou me niet verbazen. Als een vliegmaatschappij vluchten annuleert vanwege mankementen aan haar toestellen, blijven de vliegtuigen statisch, als aan de grond genageld staan. Sommige mensen paralyseren (verstijven, blijven stokstijf stil staan) bij gevaar, hetgeen in

sommige gevallen een interessante uitwerking heeft op de aanvaller (lees: het gevaar dat dreigt): de aanval wordt geannuleerd, de aanvaller draait zich ongeïnteresseerd om, loopt weg en het gevaar is geweken. Ook het niet bewegen heeft derhalve in sommige situaties waarde om te overleven, namelijk als bewegen geen kans van slagen heeft. Het bewegen als zodanig heeft dus een fysiek en een psychologisch effect dat complex maar onmiskenbaar is. Het niet bewegen ook.

Symboliek en illusie

En er is nog meer dat de menselijke belangstelling voor stroomlijn kan verklaren. In essentie gaat het bij het zich bewegen in een gestroomlijnd voertuig om het overbruggen van ruimte en tijd op een manier die efficiënt en effectief is, en dat op een sensationele manier. Daar komt de vaak grote luxe en

het comfort nog bij. De Concorde is een sensationeel vliegtuig omdat het de min of meer succesvolle poging symboliseert om een beetje aan de beperkingen van ons fysieke apparaat te ontsnappen. Immers ons lichaam is - vooralsnog ruimte- en tijdgebonden. Het maken van supersnelle voertuigen lijkt een poging om voor de effecten van ruimte en tijd te vluchten. We stijgen om negen uur 's morgens in Parijs op en landen op vrijwel hetzelfde tijdstip in New-York. Proberen we daarmee tijd te winnen? Ja, de captains of industry zeker, en Prins Willem Alexander ook. Het geeft ons bovendien de illusie van het tegengaan van de veroudering, mogelijk zelfs de schijn de dood vóór te willen blijven. Dat een instrument als de Concorde - dat ons in staat stelt om die sensatie te ervaren - faalt, is een schok.



Toekomst en vooruitgang

De hevige belangstelling voor stroomlijn, zo beweren sommigen, is typisch een westerse fascinatie. Nergens ter wereld is de belangstelling daarvoor zo groot als in Europa en in de Verenigde Staten. In Wenen was Paul Jaray (geb. 1889) de pionier op het gebied van experimenten met stroomlijnvormen. Volkswagen en Porsche ontwikkelden automodellen op basis van Jaray's theorieën en praktijktests. In Frankrijk bestudeerde Emile Claveau met zijn 'voiture rationnelle' de meest gunstige stroomlijnvorm. Jaray's studies vormden de

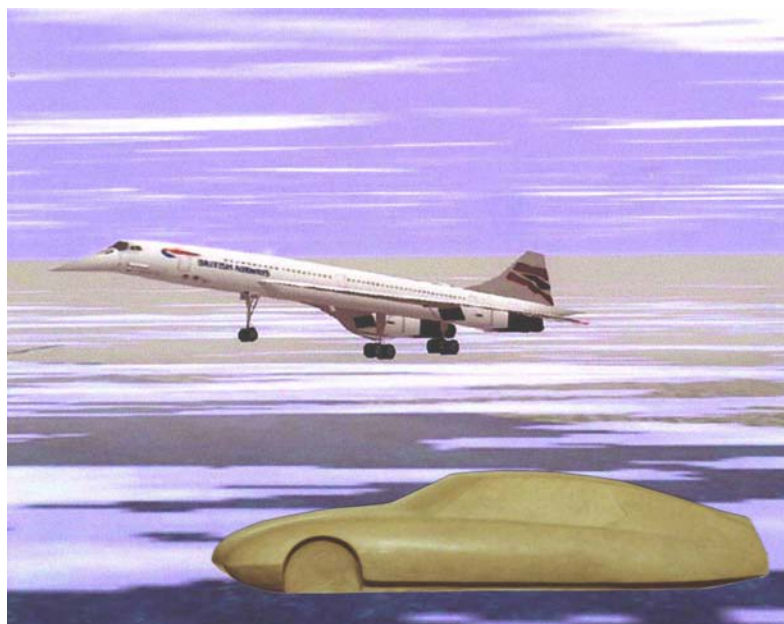
inspiratie voor Carl Breer van Chrysler, de ontwerper van de Airflow, waarmee de fabrikant de moedeloosheid na de crisisjaren en de Eerste Wereldoorlog hielp ombuigen naar de moderne samenleving, een snelle levensstijl en het geloof in vooruitgang (letterlijk!) een duwtje gaf. In Europa was het de Tsjechische fabrikant Tatra die haar model '77' voor de Tweede Wereldoorlog de slogan meegaf van 'Der Wagen der Zukunft' en een stap verder ging dan de Airflow: de Tatra miste elk compromis, want ze bezat zelfs geen treeplanken meer en miste vrijwel elk detail dat de stroomlijn ongunstig kon beïnvloeden, daarmee de visie en kennis van Jaray op de voet volgende.



De Concorde en de SM

Het geloof in de techniek, bewegen, vooruitgang, dynamiek, snelheid, winnen, vluchten, charisma, suggestie, opwinding, sensatie, illusie en toekomst, het zijn allemaal begrippen die met de Concorde geassocieerd werden en voor velen nog worden. Is het gek dat het neerstorten van die éne Concorde zoveel aandacht trok? En voor ons als eigenaren van een Citroën SM: is het gek dat een autojournalist bij de presentatie van de SM in Genève haar vergeleek met de Concorde?

Nee, dat is allemaal niet gek. Beide waren en zijn het symbolen van de passie voor stroomlijn en techniek. Maar het is wel zaak om ervoor te zorgen dat onze SM's niet zo crashen als dit prachtige vliegtuig. Dat betekent: zorgvuldig onderhoud plegen. Immers: beide zijn inmiddels zo'n dertig jaar oud en de tijd schrijdt voort. Alleen dan blijft de SM, naast de Concorde, een mooi voorbeeld van de sensaties die stroomlijn en techniek bij mensen opwekken.



En dan is het begrip synchroniciteit van Jung weer wat 'ont-mythologiseerd'...

(In dit artikel is gebruik gemaakt van elementen uit het in voorbereiding zijnde boek over de loopbaan van Robert Opron).

* Dit artikel publiceerden we eerder in het speciale boekje dat we verzorgden voor de deelnemers aan de trip naar Toulouse.

** Met dank aan Gerard en Richard Rhemrev.

DIENSTMEDEDELING

Nu het jaar waarin onze SM dertig jaar oud werd bijna is afgelopen, deelt de Orde der Chevronniers het volgende mede.

Geachte Citrofielen en speciaal de SM-adepten onder hen!

De serie artikelen '30 jaar Citroën SM' in dit onvolprezen magazine heeft op een selecte groep leden van de Citroën SM Club Nederland diepe indruk gemaakt. Enkele ware Citroënliefhebbers hebben ingezien dat een gewoon lidmaatschap van deze club niet het

Zij zagen in dat niet revolutie maar evolutie ten grondslag ligt aan de verfraaiing van onze bodem van bestaan.

Niettemin zijn ze onder ons, de gedrevenen! Bovendien hebben zij zich gecommitteerd aan een bijzonder initiatief van de Orde: zij schaarden zich achter het doel om Robert Opron terug te brengen op het Centre de Style van Citroën. Met gepaste vreugde deelt de overste van de Orde dan ook mede dat reeds twee personen toegelaten zijn tot de opleiding als gezelschap. Omdat de Orde weliswaar enkele ge-



hoogst haalbare op deze planeet was, en zij hebben een indrukwekkende stap voorwaarts gemaakt door zich aan te melden als leerling bij de Orde der Chevronniers. Slechts weinigen durfden zich tot nu toe aan te melden als leerling. Dat getuigt van zelfinzicht van de leden van de Citroën SM Club Nederland, maar het is niet voldoende. Durf, lef, doorzettingsvermogen is ook nodig. En dat is maar weinigen gegeven... .

De pioniers van de vooruitgang van de mensheid op Aarde hebben zich gerealiseerd dat niet kwantiteit maar kwaliteit het leidend principe is van progressie.

heimen kent, maar lak heeft aan privacy - immers een ieder dient in dit ondermaanse frank en vrij uit te kunnen komen voor z'n ware aard - kunnen we aan het gemene volk kond doen van het **toetreden tot de Orde van Douwe Blanksma in Houten en Siebo Brinkerink in Heerhugowaard**. Zij maken vanaf heden deel uit van de voorhoede die ervoor zal zorgen dat de Style Citroën in de toekomst een grote vlucht zal nemen en terug keert op het geheiligde pad der evolutie van mondiale transportmiddelen met een superieure vormgeving en techniek, waardig aan de ontwikkeling van onze planeet in een oneindig universum.

De Orde der Chevronniers is niet een relict, een overblijfsel uit vroeger tijden; integendeel, ze is uitermate progressief en niet wars van moderne publiciteitsmiddelen. Dat dit geen holle frase is bewijst de publicatie van de eerder genoemde artikelen in het gerenommeerde tijdschrift SublieM. Bovendien schuwt ze niet het moderne middel van werving en selectie. Daarom loofde de Orde een gouden sculptuur uit van het symbool van vooruitgang in modern transport, de Citroën SM, voor diegene die de meest aansprekende slogan wist op te hoesten.

Dit sieraad voor de boekenplank of het bureau gaat naar de leerling van de Orde die de beste slogan heeft bedacht. Er is nog hoop! Immers, u kunt zich met behulp van het inschrijfformulier bij het vorige nummer van het onvolprezen SublieM tot uiterlijk 26 januari aanstaande aanmelden.

De Orde der Chevronniers heet de twee nieuwe leerlingen van harte welkom en nodigt hen uit op de Algemene Leden Vergadering welke gehouden zal worden op januari aanstaande. Datum, tijd en plaats van deze Vergadering staan vermeld in de rubriek 'Evenementen' van dit magazine.

Ook nieuwe adspirant-leden worden opgeroepen de ALV bij te wonen en mee te dingen naar de gouden sculptuur van de SM! Maar dan moet u potverdrie wel voor 26 januari reageren!

Namens de Orde, met gepaste eerbied,
uw Chroniqueur,

Peter Pijlman



VAN ROOTSELAAR

AUTOTECHNIC B.V.

**Modificatie / Citroën SM motoren
Electronische ontstekingen**

PIETER GHIJSENLAAN 1B ZAANDAM TEL. 075-6350985

Super Machines in Toulouse

Sortie Mémorable!



door Peter Pijlman

Voorafgaand aan het weekend van 20 oktober togen 27 enthousiaste mensen, leden van onze vereniging en introducés, naar het diepe zuiden van Frankrijk om een bezoek te brengen aan Toulouse en naaste omgeving. Het werd geen gewoon toeristisch uitje maar een 'Sortie Mémorable'. Gerard Rhemrev, al jaren lid van onze club en trotse bezitter van een SM van Nederlandse origine was nog nooit eerder op een van onze meetings geweest. Als Mozes niet naar de Berg komt, gaat de berg wel naar Mozes, dachten we. En zo kwam het dat Gerard in samenwerking met ons een meeting organiseerde in de streek waar hij, inmiddels met vrouw Margot, zoon en baby op komst, woont en werkt.



Stuivend over asfalt

Aangekondigd als Sortie Magnifique werd het bezoek aan de stad Toulouse, de fabrieken van Airbus in Clément Ader en het Cité de l'Espace een Sortie Mémorable. In het jaar waarin onze Diva's dertig jaar bestaan hebben we een goede gewoonte nog eens met een forse rit onderstreept en zijn naar het buitenland getogen. De Citroën SM Club Nederland is niet eenkennig. We beperken onze activiteiten niet tot ons sompige landje, maar trekken er met onze SM's op uit. We laten onze auto's doen waarvoor ze gemaakt zijn: lange ritten afleggen, stuivend over asfalt, in hoog tempo, en dus uiterst comfortabel zoevend over Autoroutes en Routes Nationales. Een SM is niet gemaakt voor langzaam rijden door kleine dorpjes en over smalle weggetjes. Dan sputtert ze tegen en voelt zich ongemakkelijk. Nee, de Grandes Routes, de snelle verbindingen tussen grote steden, fel grommend, als een cheeta over de savannen, daar voelt ze zich in haar element. En dan, nadat ze ons moeiteloos 1300 kilometer heeft vervoerd, legt ze zich met een tevreden zucht te ruste op de stoep van een brasserie midden in Toulouse. Toulouse, een bijna mediterrane stad aan de voet van de Pyreneeën. We zijn waar we willen zijn.

Futuristisch denken

De SM van Robert en Geneviève Opron, metaalgrijs glimmend als een brok onvervalste techniek, ruikt naar verse olie en opgepoetst leer. Het is haar eerste 'sortie', en nog wel in haar geboorteland. Ze maakt een 'pélerinage' naar het Mekka van de Europese vliegtuigindustrie: Blagnac en Clément Ader. Ze gaat zich koesteren aan de bewonderende blikken van die andere techneuten, de vliegtuigingenieurs, die meer dan dertig jaar geleden, net zoals haar eigen vaders, blijf gaven van hun futuristische manier van denken en vooral hun technische vaardigheden; kwaliteiten die heden ten dage zijn terug te vinden in de Airbusproducten die over de hele wereld vliegen en waarvan we de productie gaan zien.

Kostbare auto

's Morgens om halfzeven staat een filmploeg voor m'n deur om m'n vertrek met Opron's SM uit Amstelveen te filmen. Is dat niet wat overdreven? Behoorlijk, zo lijkt het. Maar het gaat niet om mij, maar om de auto. De beelden van het wegrijden van de auto in het half donker, en daarna op de Autoroute in de stromende regen zullen gebruikt kunnen worden als introductie van het filmportret over Opron dat in de maak is. Over welke man gaat het? Wat doet hij voor werk en wat is zijn betekenis? De documentaire nadert zijn voltooiing. De auto, zijn eigen SM, ook. Samen met Jan-Paul Klijntunte en Egwin de Voogt en een reeks van autospecialisten is er gedurende een jaar aan gewerkt om haar betrouwbaar en als nieuw te maken. De taxatie, vlak voor m'n vertrek, bewijst dat een SM in topconditie het veelvoud waard is en kost van wat de modale klassiekerwereld denkt. Het is - net zoals bij haar introductie in 1970 - een kostbare auto. Maar wel een van de meest markante voorbeelden van wat Franse en Italiaanse constructeurs anno 1970 wisten te concipiëren. Eén van hen is Robert Opron.

Filmcamera en bloemstuk

Gretig gromt de Maseratimotor het poortje achter m'n garage uit. Op weg naar de Péage bij Arras. Als ik de tolpoortjes ben gepasseerd, flietsen de koplampen van een BX achter me aan en uit. Ik haal m'n voet van het gaspedaal en laat de wagen uitglijden totdat de BX me passeert. De achterklep staat open, ondersteund door een oud exemplaar paraplu met het beeldmerk van 'Style Opron', het evenement ter gelegenheid van 25 jaar GS en SM en 20 jaar CX. Achter in de kofferbak is een filmcamera gemonteerd en ik word door de cineast gemaand dichterbij te komen. Met honderd

kilometer per uur rijdt de SM aan de bumper van de BX gekleefd over het drijfmatte asfalt. Ik moet inhalen, links en rechts, voorbij stuiven, accelereren en remmen, scherp afbuigen en vertragen. Op weg naar Parijs. Op weg naar de schepper van haar Majestueuze vormen. In de kofferbak staat een groot bloemstuk om de overdracht van de SM aan Opron en z'n vrouw te vieren. Hollandse bloemen voor een Franse maître. Nederlandse restauratiekwaliteit, losgelaten op de creatie van een Franse architect en kunstenaar.

Het genieten relativeren

De waterfonteinen op de Péage zullen de lijnen van de SM ongetwijfeld accentueren, maar of ze dat nodig heeft... Als ik, met grote vertraging door het filmwerk, in het donker de laan bij Opron's huis indraai, staan de cineasten klaar om de overdracht van de auto op film vast te leggen. Opron komt naar beneden lopen en, afijn, dat ziet u en hoort u wel op de film die we in onze clubshop aan zullen bieden. Dat de zilveren Citroën SM -'BAC' - injection électronique 1974 gekoesterd zal worden, is duidelijk, maar het wordt tijd om te gaan pitten want morgen begint de



echte 'maidentrip', dwars door Frankrijk. En het belooft een fikse toer te worden want we hebben besloten om onderweg eer te betonen aan 643 Fransen die in Oradour-sur-Glane door de bezetters op 10 juni 1944 tijdens een niet te bevatten inferno in koelen bloede werden vermoord. Het leven bestaat tenslotte niet alleen uit mooie dingen en enige relativering van alle genoegens en geneugten die we vandaag de dag kennen is op z'n minst noodzakelijk om werkelijk te kunnen genieten van het leven en de hobby's die we hebben.



Een plek in het Universum

Er zijn dingen in het leven waar je niet naar durft te kijken en toch naar kijkt. Ik voel me in de doodstille straten van Oradour een voyeur. Ik loop het liefst alleen door dit macabere monument voor 134 volstrekt onschuldige kinderen en een veelvoud volwassenen.

Ik had ooit een foto van dit dorp gezien: op een keurig getrimd grasveldje stond een oude, uitgebrande Peugeot. Ze maakte nauwelijks indruk op me. Maar nu ik door de restanten van dit kleine stadje loop en zie dat de oude tramdraden nog strak gespannen boven de tramrails hangen, een oude Singer naaimachine in een van de afgebrande huizen zie staan, volkomen nutteloos een melkmachine in een hoekje van een voormalige lâiterie zie, een schouw en nog een aantal door mensenhanden gemaakte huiselijke voorwerpen opmerk op plaatsen waar ze ooit de mensen hebben voorzien van gemakken, en nu ik me realiseer dat er van al die liefhebbende, ruziemakende, musicerende, zaken doende en rustende mensen niets meer over is dan een handvol verbrande en verkrijte botjes, krijg ik het ijs- en ijskoud. Ik ben onderweg naar een centrum



van technisch kunnen van de mensheid, de vliegtuig-industrie en ruimtevaart, en onderweg zie ik waartoe wij op deze planeet óók in staat zijn. Het is nog maar een halve eeuw geleden dat hier in de nabijheid van Limoges Duitse SS'ers sadistisch te keer gingen. Als ik later dit weekend in het Planetarium van het Cité de l'Espace lui achterover in een comfortabele stoel een blik werp in het universum, besef ik even, heel even, dat Oradour daar óók een plek in heeft. Nee, móét hebben, opdat we niet vergeten dat mensen kunnen veranderen in barbaren. Wat is ons geheugen toch ijselijk beperkt. Evenals ons leervermogen. Het Palestijnse jongetje dat vorige week voor het oog van de wereld-camera's tegen de rug van z'n vader dood neerviel, weet er misschien inmiddels alles van... .

Two Super Machines bijeen

Het weer klaart op, zoals altijd in het leven, en de tocht met de SM naar Toulouse wordt voortgezet. Ik geniet toch weer met volle teugen van de kwaliteiten van de techniek van dertig jaar terug. Wat een 'tenue de route' heeft zo'n SM toch. Ongeëvenaard! En wat een power in dat 31 centimeter lange motorblok! Een Mercedes C-klasse is er werkelijk niks bij. Als ik ter afwisseling plaats neem in de Xsara Coupé valt me opnieuw op dat er toch vooruitgang is geboekt: de motor en andere technische geluiden zijn bijna uit de passagiersruimte verdreven. Maar daar blijft het dan bij. O nee, het energieverbruik is natuurlijk inmiddels ook veel vriendelijker geworden. Maar het dierlijke geluid van de Maserati brengt je toch weer dicht bij de techniek waar het dit weekend vooral om is begonnen. Plus natuurlijk de stroomlijn van de Concorde en de SM. Zullen de gasten de fotosessie bij de Concorde werkelijk net zo leuk vinden als hij mij tot nu toe heeft geleken? Want heimelijk denk ik dat het merendeel van de bezoekers van deze Sortie Magnifique toch vooral daarop afkomt: een foto van de eigen SM bij de Concorde:

twee Super Machines uit het verleden. Het zijn waarlijk twee iconen van technisch en esthetisch



kunnen van Franse origine. En de fotosessie rond de Concorde, later, sprak boekdelen over het enthousiasme van de aanwezigen. Als een troep kinderen die na een lange reis op hun jaarlijkse schooluitje uitgelaten werden, krioelden ze om auto's en vliegtuig heen om zoveel mogelijk foto's te maken. Zo'n kans krijg je maar één keer. Het keukentrappetje dat Gerard had meegenomen, werd driftig beklommen; er ontstond zowaar een queue van Spelende Mannen!

Wat weetjes

Na het bezoek aan het inwendige van het vliegtuig waren we helemaal op de hoogte. Het tentoongestelde toestel was het eerste productie-exemplaar. Het is 62 meter lang en heeft een spanwijdte van 25 meter. Er kunnen maximaal 100 passagiers in en het vliegbereik was 6475 kilometer. De kruissnelheid was Mach 2.17, afhankelijk van de wrijvingswarmte op de neus 123°C max. Tijdens de vlucht verlengt de Concorde zich met circa 18 tot 25 centimeter door wrijvingswarmte! Het



toestel dat we gezien hebben is gebruikt voor testdoeleinden en later voor de president van Frankrijk. In dit exemplaar zijn de stoelen van beige leder en het beschikt nog over veel

van de destijds gebruikte testapparatuur. Het was sensationeel! Ik heb geen enkel verveld gezicht gezien, integendeel. Bewondering alom. En omdat ze al dertig jaar was, toog een enkeling aan het restaureren. Wij Hollanders, wij kunnen het niet laten. Terecht, want de Concorde is een monument.

Dank aan Gerard Rhemrev



Dit was voor mij één van de hoogtepunten van deze 'Sortie Magnifique'. Dankzij de grote inspanning van Gerard Rhemrev die voor de fotosessie een unieke dispensatie van de hoogste directie van Airbus wist los te peuteren, konden we met 11 SM's het verboden terrein van Airbus oprijden en zoveel foto's maken als we zelf wilden. En dat werd gedaan! Als bijen zwermden de aanwezigen om hun SM's en de Concorde. Intussen vroeg ik me af of een SM op topsnelheid óók langer wordt... Nóg meer auto voor ons geld.

Er valt nog veel te vertellen over de bloei van Airbus, over de ruimtevaart, over het vorstelijke eten en drinken, over de tientallen gezellige gesprekken. Voor mij was het een weekend om nooit te vergeten. Twee uitersten van menselijke kracht samengebond in enkele dagen: destructie en constructie, desintegratie en creatie. Een bezoek aan een monument voor mensen die slachtoffer werden van bruut, tomeloos geweld door een uitzinnig geworden horde soldaten: Oradour-sur-Glane. En twee monumenten van opperste creativiteit, om diezelfde mens snel en comfortabel te vervoeren: de Concorde en de Citroën SM. Monumenten. Maar wat een schril contrast.

Foto's: Jan Vliegenthart, Erik Bruinsma, Peter Pijlman, Egwin de Voogt, Theo van der Burg en Paul Paymans.



A photograph showing the rear of a silver Chevrolet Camaro. The car is parked on a dark surface, possibly asphalt, with a concrete curb and dense foliage in the background. The license plate is black with white text. The rear lights are illuminated, showing a red and orange glow. The word "CHEVROLET" is visible on the lower part of the rear light assembly. The car's design features a prominent rear spoiler and a "Camaro" badge on the right side of the trunk.

927 BAC 91



Feiten en cijfertjes

Door Jan-Tjerk Eelkema, uw ledentelboy

Wie zijn wij?

Op 22 april 1993 is door een aantal SM enthousiastelingen de Citroën SM Club Nederland opgericht. Dit waren personen die graag een aparte club wilden voor hun hobby. Gezien het feit dat onze vereniging heden ten dage bijna 150 leden telt (stand per eind oktober 2000), denk ik dat de oprichters een vooruitziende blik hadden. Destijds was men al heel blij als de club zou uitgroeien tot een ledenbestand van 75 SM-eigenaren. Het werd zoals gezegd het dubbele en de rek is er nog niet uit. Eerlijkheidshalve dient erbij gezegd te worden dat bij de sterke aanwas dit jaar ook een aantal leden afscheid neemt van de vereniging. Gelukkig is bijna altijd de reden dat men de SM verkocht heeft en niet omdat men zich niet thuis voelt in de vereniging. Ook is het zo dat niet iedereen een SM heeft; zo zijn er leden (waaronder de auteur van dit artikel) die op zoek zijn naar een SM die bij hem past. Dit artikel gaat nu eens niet over de auto, maar over de berijders ervan. U kunt het ook zien als een afscheidsartikel voor de tweede voorzitter van de vereniging DerkJan van der Velde. Wat laat hij achter en waar begint de beoogd voorzitter Paul Paymans aan, kortom: wie zijn wij?

Hokjesgeest

Om de vereniging te beschrijven, moet je gegevens verzamelen en analyseren. Je wilt ieder lid in een bepaald hokje stoppen. Nu is de SM geen auto die gemakkelijk veralgemeniseerd kan worden en ik denk de berijders al helemaal niet, gelukkig maar. De gegevens die in dit artikel gebruikt zijn, zijn afkomstig van het inschrijfformulier dat ieder lid bij aanmelding heeft ingevuld. Deze gegevens kunnen verouderd zijn. Geeft u daarom alstublieft wijzigingen van uw SM door aan ons. Helaas zijn wij nog steeds niet in staat een lidmaatschapskaart te produceren waarop uw gegevens netjes op een rij vermeld staan. Dit is softwaretechnisch niet te realiseren. Ook is ons administratiepakket niet zo geschikt om meerdere SM's per lid in te voeren. Het is bekend dat enkele leden meerdere SM's hebben; ook is het bekend dat sommige leden een halve SM hebben. Ik bedoel dan niet de cabrio-versie (dat is meer dan een SM), maar dat 'hun Diva gedeeld wordt'. Misschien is het leuk om daar in een volgend clubblad over te schrijven.

Feiten en cijfers

Zoals gezegd groeit de club hard. Sinds 1 januari 1998 wordt nauwkeurig bijgehouden hoeveel leden wij hebben. Te zien valt dat het ledenaantal gegroeid is van 98 naar 108 naar 119 per 1 januari 2000. En dit jaar

hebben zich al 30 nieuwe leden aangemeld.

De leden zijn veelal mensen met vrije beroepen (advocaten, architecten), mensen die een onderneming leiden of in eigendom hebben (ook bij ons geldt dat de IT-sector groeit als kool). Ook een aantal Citroën-garagisten heeft nog een SM. De vraag is echter of zij regelmatig hun voertuig van stal halen of als blikvanger gebruiken. In de loop der tijd komen er meer leden bij die niet tot de categorie 'sleutelaars' behoren. Mede dankzij een aantal goede specialisten, durven zij de stap te wagen om een SM aan te schaffen. Voor adressen verwijs ik graag naar de garagistengids die door de FICCSM is uitgegeven en die ieder lid vorig jaar (of bij aanvang van het lidmaatschap) heeft ontvangen.

Hoe oud zijn wij?

De vereniging is er voor jong en oud. Dit bewijst het feit dat het jongste lid 21 jaar is en het oudste 73 (nee, ik noem geen namen). Van de leden die hun geboortedatum hebben opgegeven, valt te zien dat de meeste tussen de 30 en 50 jaar zijn (zie tabel 1).

Tabel 1: leden naar leeftijd

Leeftijd	Aantal leden
Jonger dan 30	4
Tussen de 30 en 40	29
Tussen de 40 en 50	30
Tussen de 50 en 60	12
Tussen de 60 en 70	5
Ouder dan 70	1
Niet bekend	68
Totaal	149

Hoe oud is onze Diva?

Het is uiterst onbeleefd om naar de leeftijd van een dame te vragen, maar het valt niet te ontkennen dat onze Diva's de leeftijd tussen de 25 en 30 jaar hebben. Af en toe valt er een rimpeltje te ontdekken, maar de meeste zien er nog strak uit. En met plastische chirurgie (dan wel een goede uitdeuker) valt er veel glad te trekken. Het ons bekende autobestand van onze leden volgt de aantallen van de productieaantallen (zie tabel

2). Driekwart van de leden heeft een auto uit 1971, '72 of '73, toen de 'grote' productieaantallen zijn gerealiseerd.

Tabel 2: auto's naar bouwjaar

Jaar	Productie aantal	In %	Onze auto's	In %
1970	868	6,71	8	7,41
1971	4.988	38,61	34	31,48
1972	4.036	31,24	32	29,63
1973	2.619	20,27	28	25,93
1974	294	2,28	6	5,56
1975	115	0,89	0	0,00
Geen opgave			41	-
Totaal	12.920	100	149	100

Onze club heeft geen SM uit 1975. Wie wordt het eerste lid met een 75'er SM?

Van de bekende chassisnummers is in ieder geval bekend dat wij binnen de club de oudste SM hebben (SB 0003). Wellicht hebben wij ook de jongste carburateurversie in de club (SB 9143). Dit is echter niet goed na te gaan, omdat er van officiële zijde nooit echt duidelijke lijsten zijn gepubliceerd (zie ook Sa Majesté van Peter Pijlman). Dit blijkt ook uit het feit dat van de SD-serie (automatique) er bij ons een chassisnummer SD 0056 rond rijdt, terwijl deze serie pas bij SD 1551 zou beginnen. Kunt u het nog volgen?

Waar komen wij vandaan?

Het mag duidelijk zijn dat het merendeel van de leden in de Randstad woont (en dit ondanks de schaarse ruimte). De provincie Noord-Brabant telt ook 21 leden wat naar verhouding veel is. Uniek is de SM in

Flevoland: dit is de enige in deze provincie (helaas rijdt hij nog niet). Tabel 3 geeft een overzicht naar provincie. Enkele van onze leden wonen in het buitenland, waar België met 6 leden de koppositie in neemt. Verder herbergen wij qua woonplaats nog 2 Fransen en een Duitser. Het lid dat

Tabel 3: leden naar provincie

Provincie	Aantal leden	In %
Friesland	5	3,36
Groningen	4	2,68
Drenthe	4	2,68
Overijssel	7	4,70
Gelderland	13	8,72
Flevoland	1	0,67
Noord-Holland	29	19,46
Zuid-Holland	36	24,16
Utrecht	10	6,71
Noord-Brabant	21	14,09
Zeeland	3	2,01
Limburg	7	4,70
Buitenland	9	6,04
Totaal	149	100

het verst weg woont is een inwoner van Zuid-Afrika die een postadres in Amsterdam heeft.

Uiteraard telt het niet waar u woont of vandaan komt. Het gaat erom wie de meest gezellige en aardige leden zijn. U mag zelf thuis een lijstje maken (over de inhoud zal niet worden gecorrespondeerd).

Waar komen onze auto's vandaan?

Oorspronkelijk zijn er 99 SM's afgeleverd in Nederland. Daarvan rijden er nu (bij ons bekend) nog 26 rond binnen de club. Informeel echter weten we dat meer dan driekwart van de oorspronkelijk in ons land geïmporteerde SM's nog bestaat. De overige auto's zijn import uit met name Frankrijk en Italië, het moeder- en vaderland van de SM. 'Overige landen' zijn in volgorde: de Verenigde Staten, België, Duitsland, Rusland, en een enkele auto uit Luxemburg, Monaco, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Wie komt met de eerste Afrikaanse, Aziatische of Australische SM?

Welke kleur hebben wij?

In de grondwet staat dat wij niet naar ras of kleur een onderscheid mogen maken. Nu geldt dat ieder toch zijn of haar voorkeur heeft. Het is al eerder geschreven dat SM-rijden een echte mannenaangelegenheid is: wij hebben slechts één vrouwelijk lid en drie onzijdige (B.V.'s die lid zijn). Gelukkig worden wij af en toe vermanend toegesproken door het SublieMaatje.

Over de kleur van de SM mag gelukkig wel worden geschreven. Nu is de handicap dat schrijver dezes kleurenblind is, dus ik ga volledig af op uw informatie van het inschrijfformulier. De verschillende kleuraccenten zoals Bleu platine, Bleu d'Orient, Bleu de Brégançon of Bleu Delta heb ik achterwege gelaten. Onze auto's hebben met name de kleuren wit, grijs en blauw. Bruin, goudachtigen en groen volgen. Rode en zwarte SM's zijn een zeldzaamheid binnen de club.

Trouw

Bijna eenderde van onze leden is al sinds het oprichtingsjaar lid van onze vereniging. Hopelijk blijven de leden die daarna lid zijn geworden even trouw. Ik hoop dat u nog veel plezier aan uw club zult beleven, maar mocht u het niet eens zijn met de gang van zaken of wilt u graag dingen anders geregeld zien; laat dit aan het bestuur weten, want u allen maakt de vereniging: dat zijn wij!

Super Motorolie

Door Peter Derks

Je zou kunnen zeggen dat er even veel meningen over motorolie zijn als er merken zijn, en daarom denk ik dat het zinvol is de zaken eens op een rijtje te zetten. Waarom nu? Omdat er recent allerlei nieuwe motoroliën op de markt gekomen zijn die beloven dat uw motor minder benzine verbruikt etc. Dus dat lijkt heel aantrekkelijk, zeker met het verbruik van de SM en de huidige benzineprijzen.

Volgens Citroën

Laten we eerste eens kijken naar wat Citroën zei in de zeventiger jaren. Voorgescreven werd: Total GTS 20W-50 (Citroën prefereert Total, maar een andere goede kwaliteit 20W-50 was ook toegestaan). Daarnaast werd nog voor de zeer koude landen aangegeven 10W30 te gebruiken, en dan nog in de winters! (Zeer koud is Scandinavië en vergelijkbaar!, met wintertemperaturen die overdag niet boven het vriespunt uitkwamen.)

Hoe zat dat ook alweer met die 20W 50? Het getal geeft de dikte aan, hoe hoger hoe dikker, en het W-getal wordt gemeten bij 0 graden en het getal zonder W bij 100 graden.

Hoeveel moet er in een SM-motor? Zonder vervanging van het oliefilter 6 liter, met vervanging van dat filter bijna 7 liter.

Verversen

Over die olie: in de zestiger jaren begon men te spreken over "multigrade" oliën. Daarvoor had men alleen "single grade" olie. Olie met een enkel "dikte-getal" en werd er ook 's winters met andere olie gereden als in de zomer. 's Winters dunne olie om goed te kunnen starten, en zomers dikke olie om bij hoge temperaturen nog goede smering te krijgen. De researchlabs van de oliemaatschappijen ontdekten echter al snel dat je een olie ook zo in elkaar kon sleutelen dat hij geen lineaire viscositeit (stroperigheid) had, maar in de winter relatief dunner was en in de zomer dikker bleef. En zo was de multigrade olie geboren.

Kon je daar dan voor eeuwig mee blijven rijden? Nee zeker niet, want met name de multigrade eigenschappen gingen na verloop van tijd verloren, de speciale chemische structuren werden afgebroken, wat men veroudering noemde. Vandaar de vervangingsintervallen van 5.000 kilometer voor de SM. (Laat u niet in de luren leggen door allerlei fabels over 50.000 kilometer zonder verversen: Dat gebeurt alleen in de professionele transportwereld, en met name bij vrachtwagens waarbij de olie lang niet zo heet wordt als bij onze SM's, en die zo'n 25 tot 50 liter olie aan boord hebben. Dan wordt de olie elke 10.000 door een

lab getest en gekeken of tot vervangen moet worden overgegaan).

Nieuwe oliën

De olie-technologie heeft sinds de zeventiger jaren niet stilgestaan. In de jaren tachtig werden in eerste instantie nieuwe oliën ontwikkeld die langer meegingen zodat men minder vaak naar de werkplaats hoefde. Dat was belangrijk omdat de klanten steeds meer gingen rijden, en liever hun auto's niet voor onderhoud kwijt waren, ook omdat men het doorsmeren ging vervangen door voor eeuwig gesmeerde lagers en zo, en daardoor de noodzaak om in de garage te komen niet meer aanwezig was. Dus moest de olie langer meegaan, en men ontwikkelde oliën met viscositeiten van 10W40, 15W40 en ook 15W50 die men minimaal 10.000 kon gebruiken. (Er waren toen ook al de eerste oliën met "superviscositeit" als 5W50, maar die verouderden zeer snel, maar werden wel gebruikt in de race- en rallywereld).

In de jaren negentig was de synthetische olie het laatste nieuws, en deze maakte het mogelijk olie te maken met viscositeitsgetallen als 5W40, 5W50, maar ook 10W40 en 10W50.



En zo zien we recentelijk oliën met als viscositeitsgetallen 0W30 en 5W30 op de markt komen. Deze zijn gemaakt voor de modernste schone en zuinige motoren. Met dunnere olie heeft men minder inwendige wrijving en dat scheelt weer 2-3 % in het benzineverbruik, en de uitstoot van schadelijk gasen. Belangrijk: ja zeker, maar vooral omdat de testcycli die gebruikt worden om de uitlaatgasen en het stadsverbruik te meten met een koude start beginnen, en dan telt dat dubbel aan. Vooral als je weet dat de koude start verantwoordelijk kan zijn voor 10% van het verbruik en 20% van de vervuiling. Dus was die dunne olie meer dan welkom. Maar wat er niet bij verteld werd, was dat de motoren wel degelijk aangepast werden aan die dunne oliën. De passingen

van de lagers zijn krappier gemaakt, en de moderne oliepompen kunnen goed met die moderne olie overweg. En daar zit hem nu juist de kneep voor de SM. De Maserati-harten van onze majesteit zijn gemaakt voor oliën van toen, en zeker niet voor de super-dunne hedendaagse olie. Waarom niet? Wel omdat ten eerste de smering berekend is op een meer stroperige olie, en ten tweede onze motoren de olie nog behoorlijk vervuilen, voornamelijk doordat er verbrandingsgassen langs de zuigers in de olie komen. Bewijsje? Alle SM's verbruiken olie, sommige 1 liter per 3000 kilometer, maar sommige ook een beetje meer dan 1 liter per 1000 kilometer. Een moderne motor verbruikt vrijwel geen olie. Kan ook niet, wat als dat mee verbrand wordt, levert dat extra schadelijke uitlaatgassen op, en het is niet goed voor de katalysator, dus staat de techniek voor niets en worden er zelfs door Alfa-Romeo motoren gemaakt die geen olie verbruiken, en wie herinnert zich niet de blauwe rookpluimen van sportieve weggebruikers van vroeger?

Wat te kiezen?

Wat doen we dus met de SM? U heeft grofweg twee keuzen: of u blijft zo dicht mogelijk bij de olie van de jaren zeventig, want een goede 20W50 is soms nog goed te krijgen, of u gebruikt een goede 15W40 of liever nog 15W50 die iets nieuwer is. Of u gebruikt zogenaamde vol-synthetische olie, meestal 5W50, als de Mobil-1, die wel degelijk beter is dan de originele olie, maar de vraag blijft of dat nodig is. Als u trouwens veel in het koude jaargetijde rijdt, heeft de 5W50 wel een voordeel: een gemakkelijker koude start! Die moderne, gedeeltelijk synthetische oliën, en dan

vooral de 0W30, laat u echter links liggen. En daarbij ververst u regelmatig: Om de 5000 kilometer, hoewel u met de synthetische 5W50 misschien wel 10.000 kilometer kunt rijden. Als u erg weinig rijdt toch minstens een keer per 2 jaar (ieder jaar voor 2000 kilometer per jaar wordt wel aanbevolen, maar is een beetje overdreven, tenzij u in die 2000 kilometer alles uit de SM wilt halen wat erin zit.

Doe het zelf

Zelf olie verversen: Kan best, maar ALLEEN als u de oude olie weer opvangt, en daarna als chemisch afval afvoert. En oliefilter vervangen: Kan ook zelf als u een goede sleutel heeft. Wat heeft u nodig: Opvangbak voor olie, met inhoud van minimaal 7.5 liter, sleutel voor de aftapplug, dat is een 17mm inbussleutel, en die plug kan erg vast zitten, en een goede sleutel om het oliefilter los te draaien, band, ketting of als u de originele filters gebruikt de platte sleutel met de 2 nokjes! Trucje: Voordat u het oliefilter losdraait tikt u aan de bovenkant een gat in het filter. Waarom? Dan stroomt de olie in het filter gemakkelijker in de motor, en dat scheelt weer een hoop knoeiboel.

Daarna bijvullen: 6 Liter zonder filter, bijna 7 liter met filter. Altijd warm aftappen, kijk uit voor verbranding, want koude olie is stroperig. Vul langzaam olie bij: zo'n 5.5 liter van de 6, kijk dan na een paar minuten het oliepeil na, en vul bij tot de maximum streep. Als u het oliefilter ook vervangt: vul zeker 6 liter bij, laat de motor even lopen, totdat de oliedrukcontrolelamp uitgaat, stop de motor, wacht een paar minuten, en vul bij tot maximum.

Veel succes.

Onze SMogoloog 9

Door Jan-Paul Klijntunte

De wet van Simon, uitgebreid voor het restaureren:
Alles wat samengevoegd is, valt vroeg of laat uiteen.

De Wet van Murphy:
Als bepaalde dingen fout gaan, dan zal datgene fout gaan, dat de meeste schade veroorzaakt.

De gevolgtrekking uit deze wetten voor alle SM-restaurateurs:
Een SM in concoursstaat zal het hardst achteruitgaan.



EEN HARTIG WOORDJE

Door Peter Pijlman

De laatste tijd komen er berichten bij ons binnen over taxaties van SM's die veel te laag zijn. Reden om er eens aandacht aan te besteden. Een lage taxatie heeft het voordeel dat de premie laag is. Maar we verzekeren onze auto toch om bij verlies een gelijkwaardige SM aan te kunnen schaffen? We nodigen alle clubleden uit om hun ervaringen met taxaties aan ons te melden. Misschien moeten we eens een lijst publiceren van goede taxateurs.

Een voorbeeld

Onlangs werd er weer eens een Citroën SM getaxeerd: de waardebepaling van een klassieker. Moeilijk hoor. De betreffende auto werd enkele maanden terug op een bedrag van Fl. 35.000,- getaxeerd, terwijl dezelfde auto na import - vijf jaar geleden - getaxeerd was op Fl. 42.500,-. Een verschil van Fl. 7.500,-.

Is ze er in die tussentijd op achteruit gegaan? Beslist niet. Sinds de aanschaf is deze SM op alle punten goed onderhouden en er zowel op motorisch gebied als wat betreft de carrosserie alleen maar stukken beter van geworden. Hoe kan een nieuwe taxatie dan zo veel lager uitvallen? Is de SM in waarde gezakt in de afgelopen vijf jaar? Voor iedere eigenaar van een SM is het antwoord op deze vraag: nee. Een SM kost altijd tenminste Fl. 45.000,- als je er zonder grote problemen mee wil rijden.

De historie van deze auto

De auto was vijf jaar terug, in goede conditie gekocht voor Fl. 32.000,-, een alleszins redelijke aanschafprijs, zeker als je de staat van de auto in ogenschouw nam. Alles functioneerde naar behoren en het uiterlijk van de wagen was zeer fraai. Deze van oorsprong Amerikaanse SM is omgebouwd tot een Europese versie, heeft nieuwe Roues Resines wielen, een gaaf zwart lederen interieur, airco en getint glas, een rvs-uitlaat en een trekhaak. De roestvrij stalen sierdelen en bumpers zijn in uitstekende conditie. Het motorcompartiment was duidelijk te onderscheiden van een auto waaraan nog nooit was gesleuteld (waar vind je trouwens zulke auto's die verder ook in absoluut originele toestand zijn?) maar zag er heel netjes uit, met enkele modificaties zoals een elektronische ontsteking. De hemelbekleding is niet origineel, maar perfect nagebootst in mat zwart kunstleer. Het enige wat je minder fraai zou kunnen vinden, is de vloerbedekking die duidelijk niet origineel is, maar redelijk netjes. Je kunt zeggen wat je wilt van deze SM, maar het is een plaatje. Het is geen auto die in concoursstaat verkeert, en het is ook geen auto die 100 % origineel is. Maar het is een eerlijke eye-catcher, onder andere door z'n wielen en de bijzondere kleur: donker cassis.

Verbeteringen

Na ongeveer drie jaar en zo'n dertig duizend kilometer verder, zijn de motor en versnellingsbak twee jaar terug door een uitstekend werkende professional gereviseerd voor een bedrag van Fl. 25.000,- gulden. De vervanging van de remschijven vóór, de koppeling en het oplossen van een reeks elektrische storingen waren bij dit bedrag inbegrepen. Vervolgens is enkele maanden terug de carrosserie voor zo'n Fl. 8000,- gulden professioneel gerestaureerd: alle roestplekken uitgeslepen, nieuwe stukjes erin en beide zijanten gespoten. Perfect werk! Sinds de aanschaf is de auto er, zoals gezegd, alleen maar op vooruit gegaan, zowel technisch als qua carrosserie.

Samengevat

Even recapitulerend: de auto werd vijf jaar terug gekocht voor Fl. 32.000, getaxeerd op Fl. 42.500,- en onlangs dus op Fl. 35.000,-. Hoe kan het dat de taxatie van deze auto nu Fl. 7500,- lager uitkomt dan vier jaar geleden? Wat moet je van zo'n taxatie denken? Omdat de meesten van ons om de zoveel jaar hun auto (moeten) laten taxeren voor hun klassiekerverzekering is een nadere beschouwing nuttig. Opdat u in het gesprek met uw taxateur beslagen ten ijs komt. Maar misschien kunt u dit artikelje ook laten lezen aan de taxateur.

Hoe gaat het vaak?

We blijven nog even bij ons voorbeeld. Er zijn de laatste tien jaar veel SM's geïmporteerd. Daardoor kwamen de prijzen tijdelijk en in het begin wat onder druk te staan. Voor zo'n Fl. 25.000,- tot Fl. 28.000,- kocht je een prachtige SM, meestal uit Italië, Frankrijk of Amerika. Niet in concoursstaat, maar netjes, met op het eerste gehoor een redelijk lopende motor, en verder moesten er allerlei kleine dingen aan gebeuren. Een startmotor raakte defect, een dynamo begaf het al gauw, een nieuwe accu, veerbollen vullen, een roestvrij stalen uitlaat monteren, nieuwe voorruit, kachelkraan, een clignoteurglaasje werd kapot gereden, en... de lak moest ook maar eens onder handen genomen worden. En dan niet te vergeten de ontsteking. Ook maar meteen goed doen. Ook het leer begon kapot te gaan of de stoffen bekleding werd sleets. En dan: na een poosje gereden te hebben, begon de motor kuren te vertonen, en plotseling liet de auto het helemaal afweten. Diagnose? Gebroken kettingspanner, geleider en kleppen: de motor liep vast.

Bekend verhaal

Dit verhaal zal veel leden bekend voor komen. Als lid van het bestuur ben ik de afgelopen jaren met dit fenomeen niet twee, niet vijf, tien of vijftien keer

geconfronteerd, maar wel veertig keer! Dat is ongeveer 35% van het ledenbestand van de Citroën SM Club Nederland. Velen van ons kennen maar al te goed de kosten die vervolgens gemaakt moesten worden. Een motorrevisie is een kostbare aangelegenheid. Hoeveel geld? Dat verschilt per garagist en het hangt samen met wat de eisen zijn die garagist en eigenaar aan zo'n revisie stellen. De extremen liggen tussen de Fl. 8000,- en Fl. 28.000,-. Waar die verschillen in zitten, valt buiten dit onderwerp, maar zo liggen de zaken op dit moment en daar zal niet veel verandering in komen onder de huidige omstandigheden, sterker, het kan alleen maar duurder worden, omdat bepaalde revisie-onderdelen schaars worden of vervangende delen in kleine oplagen aangemaakt zullen worden. Is een taxatie van een auto zoals hierboven beschreven dan reëel te noemen? Het antwoord is onomwonden: nee. Waarom?



Taxatie en uitkering

De waardebepaling door de taxateur vindt plaats om een reëel bedrag vast te stellen, dat de verzekeraar moet uitkeren bij het geheel verloren gaan van de auto door brand, diefstal of een aanrijding: een zogenaamde total loss-verklaring. Wat krijgt u als eigenaar in handen in het geval u uw auto verliest? U betaalt bij de meeste verzekeraars een vast bedrag per duizend gulden taxatiewaarde. Om de paar jaar (sommige verzekeraars eisen zelfs ieder jaar) moet de auto opnieuw getaxeerd worden. Dat is begrijpelijk: de auto kan er in de loop der tijd flink op achteruit zijn gaan.

Dan is de waarde minder geworden en hoeft de verzekeraar minder uit te keren. (Overigens betaalt u dan ook minder premie).

Het kan natuurlijk ook zijn dat uw auto er op vooruit is gegaan, zoals in het boven beschreven geval. Een nieuwe taxatie zal dan hoger moeten uitvallen en u betaalt dan ook meer premie. De taxatiewaarde is bepalend, maatgevend voor het uit te keren bedrag. Is dat zo? Dat is de vraag, zo blijkt regelmatig. Dat heeft alles te maken met de verkoopwaarde c.q. marktwaarde en de vervangingswaarde.

De huidige marktwaarde

De waarde van een SM is een lastig thema. Dat is overigens niks bijzonders voor een klassieker: de staat van de auto, de populariteit en de zeldzaamheid zijn in hoge mate bepalend voor het bedrag dat er voor betaald moet worden of wat de verkoper er voor krijgt.

Leest u het laatste hoofdstuk uit 'Sa Majesté' er maar eens op na. Ik ga dat hier niet herhalen. Prijzen worden in dat boek terecht niet genoemd. Het noemen van prijzen in een boek is ongewenst: het moet een aantal jaren meegaan en de prijzen van SM's veranderen, tot nu toe alleen maar in de richting van hogere bedragen. Dat zit hem in twee dingen: ten eerste is het type mensen dat er in gaat rijden kapitaalkrachtiger en dus bereid er meer voor uit te geven en aan te besteden, en ten tweede zijn de prijzen van onderdelen sterk aan het stijgen door enerzijds een ander type klant zoals hiervoor besproken, en anderzijds door het schaarser worden van die onderdelen. Voeg daarbij de sterk gegroeide belangstelling voor de SM, en u kent de ingrediënten waaruit de waarde van de auto bestaat.

De ervaring van de afgelopen 13 jaar leert dat iedere SM uiteindelijk (dat wil zeggen bij gebruik en na zo'n maximaal vijf jaar) méér dan Fl. 45.000,- gulden heeft gekost. Top-exemplaren kosten vijftig, zestig duizend gulden en tegenwoordig zelfs meer. Verkopers krijgen die bedragen er ook voor, mits aantoonbaar is dat de motor recent vakkundig is gereviseerd en alle modificaties die in het eerder genoemde boek zijn beschreven professioneel zijn aangebracht en uitgevoerd. Dat de uiterlijke staat van de auto ook een belangrijke rol speelt, spreekt voor zichzelf. Bij het beschreven exemplaar is dat het geval en de taxatiewaarde is derhalve op z'n minst Fl. 10.000,- te laag.

Is de auto nu getaxeed voor Fl. 35.000,- vervangingswaarde of verkoopwaarde? Het antwoord op die vraag is eigenlijk niet relevant, want je verzekert je auto voor het geval er iets mee gebeurt, waardoor je deelschade oploopt of haar volledig kwijt raakt. Bij deelschade zal die zodanig hersteld moeten worden dat ze haar oorspronkelijke totaalwaarde weer terugkrijgt. En bij volledig verlies is men verzekerd voor vervanging door een gelijkwaardig exemplaar.

Onkunde

Kortom: alleen taxaties die uitgaan van de **vervangingswaarde** zijn interessant en relevant. Iedere taxateur die iets anders beweert (en hetzelfde geldt voor de verzekeraars), doet z'n werk niet goed, stelt de gang van zaken verkeerd voor of levert een slecht produkt. Overigens: verkopers die een taxatierapport gebruiken als argument om de koper te overtuigen van de waarde van de auto, gebruiken het rapport eveneens op een oneigenlijke manier. Iedere koper moet zelf bepalen wat de auto hem waard is, en niet een taxatierapport is daarbij een argument voor de reële waarde van de auto. Facturen waarop aangegeven is wat er in de loop van de jaren allemaal door welke professional aan is gedaan om de auto in goede staat te brengen of te houden, geven weliswaar geen garantie (niks is waterdicht tegen fraude beschermd), maar ze bieden in ieder geval wel wat houvast.

In het aangehaalde voorbeeld is er sprake van volstrekte onkunde van de zijde van de taxateur. Hij was niet op de hoogte van de actuele prijzen hier te lande. De man bleek absoluut geen kennis van de SM te hebben en baseerde zich op veilingprijzen die in de Verenigde Staten voor een nette, in niet gerestaureerde staat verkerende SM gemiddeld betaald worden. (Let wel: niet de prijzen voor een auto die gerestaureerd en onderhouden is bij SM World, want die auto's leveren veel meer op dan de gemiddelde prijs van zo'n Fl. 25.000,- die voor een nette SM in de VS betaald wordt). Verder bleek uit het taxatierapport dat de auto een vierdeurs wagen zou zijn, en de kilometerstand werd genoteerd als... mijlen! Ik bedoel maar: vakkennis? Marktkennis?

Het hier genoemde taxatierapport was en is van nul en generlei waarde en ik adviseerde de eigenaar dan ook een andere taxateur te zoeken. En er op te staan dat de prijs vastgesteld zou worden op basis van een reële schatting van het bedrag dat betaald moet worden om een vergelijkbare auto aan te schaffen.

Tegenwerpingen

Ik ben me bewust van allerlei argumenten die gebruikt worden om het bovenstaande - ogenschijnlijk - te ontcrachten. Een voorbeeld: een SM zou moeilijk verkoopbaar zijn, dus niet het bedrag opbrengen dat de eigenaar er in heeft geïnvesteerd. Mijn reactie is:

dat is juist, dat klopt als een auto niet eerlijk toont, allerlei tekortkomingen vertoont, en niet aantoonbaar is dat de noodzakelijke werkzaamheden zijn verricht om de wagen betrouwbaar te maken (zie mijn boek, hoofdstuk 13). Maar wagens waaraan zorgvuldig en met kennis van zaken is gewerkt, auto's die er zeer goed uitzien en uitstekend rijden, zijn Fl. 45.000,- of - veel - meer waard en worden daar ook regelmatig voor verkocht.

Ik weet, dat je bijvoorbeeld in Frankrijk voor rond de Fl. 25.000,- een op het eerste gezicht nette SM kunt kopen, maar dan begint het allemaal pas. Tenminste: als je zonder problemen en met veel plezier in een fraaie SM wilt gaan rijden. Het is maar wat je wil. Als je van restaureren houdt, zelf graag sleutelt en dat liever doet dan er in te rijden, koop dan gerust zo'n auto en geniet ervan. Want dat kan natuurlijk heel goed. Ik ken leden en vooral ex-leden die dergelijke auto's hebben. Ik weet ook dat die auto's nooit rijden. Sterker: ik heb gezien dat de lol er na enkele jaren bij de meesten van af gaat.

Er zijn uiteraard uitzonderingen: die mensen scheppen er onnoemelijk veel plezier in om jarenlang te sleutelen, onderdelen te reviseren, te zoeken, mooi te maken en zo voort. Het vergt van de meesten veel geduld en toewijding. Soms is het resultaat er ook naar. Maar altijd is er veel, heel veel geld in gaan zitten. En tijd natuurlijk, maar die rekenen hobbyisten meestal niet. Zulke auto's zijn onschatbaar. Onschatbaar voor de verzekeraar, de taxateur en... de eigenaar, maar dat is een heel ander verhaal. Hier ging het om auto's die rijklaar zijn en gebruikt worden waarvoor ze ooit bedoeld waren: vervoer. Vervoer op een aangename, veilige, sportieve, snelle en luxe manier. Dat is één. Daar komt tegenwoordig bij dat de SM voor de meesten van ons óók een hobby representeert. (Of dat overigens veel verschilt van de intenties waarmee eerste eigenaren destijds zo'n auto hebben aangeschaft, valt te bezien!). Dat is twee. Maar in beide gevallen geldt: zulke auto's moeten op een vakkundige manier getaxeed worden.

Naschrift

De eigenaar van de SM uit dit artikel heeft m'n raad opgevolgd en is bij een andere taxateur terecht gekomen. Deze stelde na bestudering van de auto en de rekeningen moeiteloos voor de waarde van de auto op Fl. 50.000,- te bepalen. Hetgeen is gebeurd. Dat is een heel wat reëlere voorstelling van de feiten.

Taxeren is een vak. Zoek daarom naar een goede taxateur.

Deze week was ik in Afrika. Zo'n zes uur vliegen van nat en koud Nederland, dat zich voorbereidt op de feestdagen, landde ik op de luchthaven van Lagos voor twee dagen zakendoen in Nigeria. Met de trap daalde ik af in een geheel andere wereld. Het was warm en penetrant. Afrika heeft onmiskenbaar een eigen luchtje. En aan veel zit een luchtje. Maar ondanks alles houd ik van dit continent. Van de chaos, de humor en het relativiseringsvermogen. Bovendien is het een walhalla voor oldtimerliefhebbers!

Na het traditionele uitdelen van pennen aan de troep jongens die buiten als porter fungeert, gingen we per busje op weg naar een hotel in de stad zelf en plotseling bevonden we ons midden in het kloppend hart van deze samenleving; het verkeer.

Ik herinner me van vroegere bezoeken nog Conakry, de hoofdstad van het westelijker gelegen Guinee. Daar kwam het vliegtuig altijd na zonsondergang aan. De rit van het veld naar het enige hotel in de stad was slechts mogelijk per stokoude Peugeot 504. Van groot belang was om in het donker eerst te kijken waar je ging zitten, aangezien er grote kans was op een pijnlijke confrontatie met de binnenvering die door de zitting van de achterbank stak. Bovendien was het raadzaam het interieur te controleren op handgrepen – gordels had helaas geen zin – want de daaropvolgende reis zou een ware dodemansrit annex rallycross worden. En mensenlevens telden nauwelijks, niet in en niet buiten de auto.

Maar ook buiten Afrika. Bijvoorbeeld in India. Daar moest je bij een rondje mobiel winkelen in New Delhi altijd alert zijn op het meeliften van bepaalde beestjes, later bekend geworden onder de naam 'taxiplatjes'. Ik herinner me de disputen in drie talen door elkaar over de ritprijs, de enorme diversiteit in versiering van de kantoren op de voorstoel en de meer dan bijzondere bewegingen en geluiden die het vooronder vaak veroorzaakten. Zo werd ik door de jaren heen vervoerd in London Caps, Panhards, Peugeot's, Hispano's en Mercedesen. Allemaal verbazend oud, allemaal door gebrek getekend, maar zorgzaam gekoesterd en springlevend.

Terug van Lagos naar het vliegveld belandde ik in een file. Om mij heen ontvouwde zich het vertrouwde beeld van dit werelddeel: massa's historisch blik zoals eerder omschreven, roestige pick-ups vol bruine lijven en af en toe een onbeschaamd patserig welvaartsblik met alle opties, te groot en te glimmend. Ik vroeg me nog af hoe ze dat zouden repareren als de elektronica het zou begeven. Het was een kakofonie van ongelijkheid, armoede, verdeeldheid, macht en leven bij de dag.

In de airconditioned rust van de vlucht naar huis dacht ik aan kerst. Achter mijn glas wijn dacht ik aan de symboliek van de auto's. En of het bij ons eigenlijk wel zo anders is. Mijn conclusie was dat we bevoorrecht zijn en met de neuzen méér dezelfde kant uitstaan dan in menig ander deel van de wereld. Dat terugkijken ons iets geleerd heeft. Laten we dat koesteren en het anderen toewensen.

Fijne Kerst.

Jullie Maatje

HET WAS WEER SUPER MOOI!

Een drieluik over onze jubileummeeting in september door Marguerite en Jacques Hackenberg, Eric Bruinsma, Henk Busink, Jan-Tjerk Eelkema en Peter Pijlman.

Wat vooraf ging

Onze beslissing om mee te doen met de tocht en meeting hing af van een goed gesprek met Jacques' SM-en. De grijze had er wel zin in: "De laatste jaren heb ik haast niets van de wereld gezien", wist ze te melden. Vooruit dan maar en voor alle zekerheid op vrijdag al op pad! Een wijs besluit: bij Geldermalsen onze eerste ontmoeting met de Wegenwacht ... groene olie eruit, maar na ongeveer 30 minuten het groene licht. Bij Driebergen de tweede wijze wegenwachter voor de grijze dame geraadpleegd ... op de ambulance naar Utrecht en zaterdagmorgen vroeg een onderdeelje van jongere zusje Xantia gemonteerd en waarachtig ...

hadden weten te halen óók mee te werken. Maar die hadden kennelijk de SMoor in en lieten het over aan venijnige SMartepijn: één klepveer veroorzaakte een hoop ellende in een splinternieuwe motor en één bougie verkoos het ruime sop boven z'n knellende omgeving; een laat geval van puberale vrijheidsdrang zullen we maar zeggen.

Voor het eerst in haar bestaan organiseerde de club een rally-achtige rit, en geen misselijk klein ritje, maar een forse, 150 kilometer lange slingertocht door de mooiste stukjes van dit deel van ons land. De deelnemers en de auto's, ze hadden er allemaal zin in, want bij de startvlag was het dringen geblazen. Om de minuut vertrok een equipe voor de puzzeltocht, uitgevlagd door de startcommissie. De tocht was niet moeilijk, maar de rijder moest wel dondersgoed opletten. Onderweg moesten de deelnemers antwoord geven op een reeks vragen. Een gedetailleerd en geïllustreerd routeboekje bevatte de route, vragen en



De zonnige start - 1

Tot ieders stomme verbazing was het 's morgens stralend weer. De hele week had het bakken water geregend en uitgerekend op zaterdag 16 september was de hemel uitgehuld. Dertig jaar Citroën SM. Dat moest gevierd worden en dat hebben we gedaan! Met een uiterst succesvol evenement in de kop van Overijssel. Clublid Cor Zwiers ontving ons op een feestelijke manier in zijn showroom in Meppel. Voor iedere nieuwkomer was er een welkomstpakket dat er niet om loog. Een fraai Citroënboek, bioscoopbonnen, reclamemateriaal en snoepgoed; de club en dealer Zwiers hadden het goed voor elkaar. Koffie met iets lekkers en een geanimeerd uurtje waarin leden (opnieuw) kennis konden maken met andere adepten van de SM. Zeventien SM's voor de deur en ruim vijftig gasten binnen. Het hadden er 19 kunnen zijn als de weergoden hun collega's van de techniek over

de opdrachten die vervuld moesten worden. Het hoogste aantal punten bood kans op één van de drie prijzen: juist, een eerste, een tweede en hoe kan het anders een derde prijs in de vorm van, hoe kan het alweer anders, bekens. Om de moeilijkheidsgraad te verhogen, werd pas bij het wegvlaggen het routeboek uitgedeeld. Zo kon van tevoren niet over de vragen overlegd worden.

Tijdens de speech van DerkJan arriveerden we (Jacques en Marguerite, red.), precies op tijd om te vertrekken voor de toerit die in gezelschap van zoveel mede SM Citroëns een genot voor oog en oor opleverde. Om de neus maar niet te vergeten ... ooit zoveel ónverbrande gassen uit uitlaten geroken (ja, een maand later in Toulouse achter een SM die op drie cilinders reed, red.).

Bij vraag 1 riepen we als niet-geboren Meppelaars de hulp in van een aantal monteurs en verder vooral goed lezen, goed tellen, het verschil weten tussen een eethuis en een café en de lieflijke dames voor een fabriekspand aanspreken. In ruil voor wetenswaardigheden over “al die machtige auto’s in het dorp” hoorden we over ‘ons belang’, de melkfabriek annex kaasmakerij waar nu in het groot vlees verwerkt wordt. Via een troepig pad en mooie heide hobbelden we over rubberen en stenen drempels, resp. drie en drie. Bij de rijksinrichting werden we met auto en al ‘genept’: gestopt, anderen laten passeren, uitgestapt om exact dezelfde ‘foute’ tekst te lezen als in het routeboek. Zouden de mensen in de inrichting zó onpersoonlijk zijn, dat een toegangshek een persoon wordt? Of simpelweg een eenvoudige fout die wij met z’n allen herstelden? Dus dit in plaats van deze? (Is het overigens door de organisatoren doorgegeven aan Veldzicht?)



Nog een eindje door en om 12:15 uur stapten we het Koetshuis binnen. Te vroeg voor koffie, want waar bleef de ‘baas’ – lees DerkJan – toch? Na tellen, praten, ervaren dat we – tot hier toe – alles goed hadden, voedsel tot ons nemen, weer praten en afscheid nemen. We lieten de eer van winnen aan anderen over. Jullie weten het, wij niet ... onze dochter opende ‘s middags haar eigen zaak voor familie en vrienden. Voor ons was deze meeting weer een fijn weerzien van mede Citroën SM gekken, voor ‘de grijze’ een start als kilometervreter, want op dit moment staat ze bij ons op het gras in Zuid-Frankrijk.

Het bleek dat het eerste deel van de rit tot de lunch de gemakkelijkste vragen bevatten. De vragen waren soms recht-toe-recht-aan die iedereen makkelijk kon beantwoorden, al namen sommigen de opgaven wel heel serieus en stapten bij een woonhuis uit om te vragen of er wellicht achter het huis nog melkbussen verstopt waren. Er was ten minste één instinker ingevoegd. In Staphorst stond een (oude) kerktoeren waar een nieuw gebouw uit 1990 was aangebouwd. Zeer velen dachten dat de toercommissie het oude jaartal op de kerktoeren bedoelde, maar dat was niet zo. Ten minste één vader heeft deze fout het gehele weekend moeten bezuren. Onder de leden zitten ook een aantal dierenkenners. Er ging een vraag over een dier in de tuin van nummer 20. Tijdens de lunch vonden hierover verhitte discussies plaats tussen deelnemers en de jury. Na rijp beraad werden meerdere antwoorden goedgekeurd. Zo zijn we ook wel

weer. Behalve de ‘kijk’vragen die zo beantwoord konden worden aan de kant van de weg, werd ook een beroep gedaan op de algemene kennis van de leden. Zowel taaltechnische als een christelijke geschiedenis-kennis waren nodig om de vragen te beantwoorden. Te uwer geruststelling: de meeste leden hadden deze vragen goed. Over het algemene kennisniveau van de leden hoeven we ons dan ook voortaan geen zorgen te maken. We zullen de eindredacteur van SublieM hiervan op de hoogte brengen, zodat hij voortaan wat moeilijker stukjes mag gaan schrijven.

De aankomst van de eerste deelnemers bij het restaurant waar de lunch zou worden gebruikt, was onverwacht snel, waardoor sommigen lang moesten wachten. Dat was het enige SMetje op de organisatie.

Henk Busink en Eric Bruinsma verzorgden het tweede deel van het verslag.

Een extra welkomstdrankje als poedelprijs - 2

De buffetlunch is heel rijk voorzien; zo hoort dat in het Sallandse. Ieder laat het zich goed smaken. En ook op zijn Sallands vindt de voorzitter dat we mooi op tijd lunchen: het is dan 14:45 uur waar het programma schrijft plusminus 13:30 uur! Wel vraagt de voorzitter als hij ons op pad stuurt om echt uiterlijk 17:30 à 17:45 uur op de eindbestemming terug te keren, want in het avondgedeelte zit weinig rek.

Het traditionele poetsen voor vertrek zit er dus niet in alhoewel een aantal wagens dat best kan gebruiken. Het modderpad in het ochtendtraject heeft zijn sporen nagelaten. Wellicht hebben wij een vraag over het hoofd gezien, namelijk hoe hoog we een andere wagen zouden kunnen onderspuiten!

De dagteller weer op nul, daar gaan we zonder weggevlagd te worden. Wij stellen ons op als een soort bezemwagen en laten de meesten voor ons vertrekken.



Hierdoor zullen we in SublieM een smeug verhaal kunnen presenteren over uitvallers, over verkeerde-kant-uit-rijders, en over omwonenden van de route die hun lofzang op de Diva kwijt moeten. Het begint rustig; niemand belandt in het verpleeghuis; de hutkoffer van het huis aan de Kathuizerweg blijft ongeschonden; het Overijssels Kanaal vertoont geen kringen of luchtballen van iemand die gefascineerd was door het lot van de cabaretier en zijn maitresse in december 1975. Kortom: een mooie route, helder beschreven, kilometrages kloppen heel behoorlijk. En het weer blijft prachtig.

Nee, het venijn zit 'm dit keer in de opdrachten. 's Morgens hadden we al moeten uitzoeken hoe een geboren Meppelaar als een mug steekt (volgens jurylid Eelkema was het een Soemende Mug), heftige discussies met een boerin gevoerd om te weten of ze de melkammers achter het huis ook aan de muur hing, waarbij we geacht werden te genieten van vrouwen in of uit hun dracht. De vragen over kerk, kroeg en fabriek waren wat traditioneel. Het tellen van de 33 (helaas geen 30) verkeersdrempels was een strikvraag waarmee deelnemers die niet in een Citroën reden door de mand zouden vallen en strafpunten zouden krijgen. Onze kennis van biologie, taal en geschiedenis was ook al getest. En dat HET altijd ROT was niets nieuws voor de meesten; moesten we daar nou echt zo nodig aan herinnerd worden? Kortom naar onze verwachting was al het vraagbare al gevraagd toen we aan het tweede gedeelte begonnen. Heel knap had de routeleiding toch nog een verrassing in petto.

Ter verhoging van de vreugde over het behaalde lustrumgetal mocht de fotografische creativiteit worden uitgeleefd. Terrasbezoekers, omwonenden en passanten mochten meegenieten van de pogingen om iets heel subtiels dan wel totale uitbundigheid vast te leggen. SublieM doet verslag van de prestaties van de eerste drie inzenders. Daarbij houden we stil dat het toch voor sommigen wat onduidelijk was waarom nu juist daar, dat bord op de plaat moest. Alweer dat flauwe drempel excuus?

Een leerzame vraag was die over de chevrons bij huis Vilsteren; het bleek nodig dat een enkele deelnemer alsnog werd uitgelegd wat een chevron eigenlijk is. Maar wat en hoe tel je nu: de zwarte, de witte, per wapen of per luik; een goede vraag om de commissie naar behoefte een antwoord als het enige juiste (3) te laten aanmerken. Overigens zal onze toerit nog lang in het geheugen blijven van een bewoonster van



de Beerzerweg; zij was zo dom geweest om haar, door ons te tellen (18), luiken niet alleen aan de voorzijde van het huis te plaatsen. Een lesje over springende vissen bij de Stuw was boeiend. En nuttig om te leren hoe je die ook kan tellen (25 moesten het er zijn), dat is weer eens iets anders dan schaaapjes.

Punt 34 bij km.67,6 gaf ons te lezen: STOP.PAUZE.HIER WORDT U WELKOM GEHETEN DOOR DE TOERCOMMISSIE. En daar sta je dan op precies die km-stand op een geheel lege parkeerplaats op de Oldemeijer. Een blik op de klok leidt maar tot 1 conclusie: we zijn de laatsten, iedereen is al vertrokken, de spelletjes zijn afgelopen. Inderdaad we moeten stevig doorrijden als we voor 18:00 uur in de Auberge willen zijn. Dus geen benen gestrekt, de teller weer op nul gezet en de laatste

routeaanwijzingen gevolgd. Over verkeersdrempels gaan we het niet weer hebben. Even over zes rijden we het terrein van de Auberge op en verwachten een enthousiaste groep mensen bij hun nog na-rokende bolides. Maar niets van dat al. Zijn we op het verkeerde eindpunt? Is er een tweede parkeerplaats? Zit iedereen achter de slagboom van de camping? In de Auberge vragen we naar de deelnemers van de SM-meeting. De Auberge is te slijk voor ons slag mensen; wij moeten naar de campingingang. En ja, daar treffen we zowaar 4 leden van onze club die alleen het laatste gedeelte van onze feestdag kunnen meemaken. Zij vertellen dat we de EERSTEN zijn. Op ons gezicht moet een vreemde uitdrukking hebben gestaan; wel heel erg snel krijgen we een bruisend drankje in handen gedrukt om even bij te komen. Als uiteindelijk de hele toergroep arriveert, komen we te weten dat zij op een andere parkeerplaats achter de Oldemeijer een vreselijk leuk toeronderdeel hebben gehad, dat bovendien het enige criterium voor de prijsuitreiking oplevert. Neemt u het ons kwalijk dat wij onszelf een extra welkomstaperitief hebben toegekend bij wijze van poedelprijs?

Spelletjes Maken - 3

Het klapstuk van de meeting vond inderdaad plaats op een parkeerterrein onderweg. Midden in De



Oldemeijer, een gebied dat beheerd wordt door Staatsbosbeheer, had de organisatie een serie spellen rond de SM georganiseerd. Onder grote hilariteit moesten de chauffeurs geblinddoekt en op aanwijzingen van de copiloot om een viertal pilonnen manoeuvreren. Een van de deelnemers meldde dat dit op echtscheiding uit zou draaien maar het viel uiteinde-



lijk mee: zelfs de pilonnen overleefden het. Een enkele overmoedige chauffeur nam de bochten wel erg royaal en bedreigde de nabijstaande dennen, maar ook die

overleefden het, zij het dat één boom het zwaar te verduren kreeg met afgedwaalde dartpijljes die eigenlijk op een SM-wioldop geacht werden te landen. Nee, het blindemannetjerijden was volgens de blinden



‘dood-eng’, en volgens de zienden soms ook. Het geschreeuw in de auto’s was niet van de lucht. Bij het onderdelen raden in een gesloten doos werd soms vals gespeeld, maar dat uitte

zich onverbiddeijk in strafpunten. Het op afstand inschatten van de breedte van de eigen SM viel niet mee, maar onze voorzitter in spé zat er niet ver naast. Helaas leverde dit hem geen goede kwalificatie op want de toercommissie heeft - naar later bleek - het te krap inschatten als groter misser aangeduid dan wanneer een eigenaar z’n auto véél breder waande... Tja, dat moet je ook maar weten.

Tenslotte mocht één van de deelnemers het originele rechter spatbord van de oudste SM ter wereld verbouwen tot een heuse SM-stoel. Arjo de Jong was de door het lot aangewezen gelukkige en hij kweet zich van z’n taak alsof hij vriend en clublid Frans Schrofer - meubelontwerper - himself was. Met een vijftal krachtige slagen met de moker veranderde het 30 jaar oude spatbord in een comfortabele zetel. Zo zie je maar weer: de vriendschap tussen die twee levert allerlei onvermoede kwaliteiten op. Arjo: “Ik wist niet

dat het ontwerpen van een stoel zo gemakkelijk was!” Luid applaus was zijn deel.

De prijsuitreiking vond plaats onder het genot van een alcoholisch drankje. Kersvers lid Van Ede uit Rijswijk en Peter Derks wonnen de derde prijs en toen nog aankomend lid Jan Pols en zijn vrouw de tweede. De eerste prijs ging naar Douwe Blanksma en Freek Boersma in hun zilvergrijze SM. Het was de eerste keer in het bestaan van onze club dat we een puzzelrit en spelletjes deden en naar het oordeel van de deelnemers was het meteen geslaagd. Voor herhaling vatbaar dus.

Na de prijsuitreiking vond de overhandiging van het jubileumcadeau plaats. Het bestuur had kosten nog moeite gespaard om een splinternieuw schaalmodel voor ieder lid te laten maken. Dit met de hand gemaakte model door Jacob Wttewaai is uitsluitend ter ere van het 30 jarig bestaan van de SM vervaardigd. Het komt dus niet in de verkoop. Iedereen die het cadeau nog niet in ontvangst heeft kunnen nemen, kan contact met het bestuur opnemen hoe het makkelijkst het cadeau in uw bezit komt.

En toen begon het diner spectacle, voor sommigen een geslaagde afsluiting, voor anderen een kleine tegenvaller in dit over het geheel genomen prima evenement. Hoewel de obers annex toneelspelers zeer hun best deden, had het geboden programma niet het niveau dat je bij een club als de onze zou mogen verwachten. Jammer, maar sommige onderdelen waren perfect. De bingo was werkelijk komisch, ook al had het een hoog voorspelbaar verloop.

Met 17 SM’s, een BX Break, een SMart, een Xantia HDI, een XM en twee schitterende CX’en, en meer dan vijftig deelnemers waaronder twee kinderen, kunnen we terugkijken op een zeer geslaagde jubileummeeting.



Slot: de fotowedstrijd

Tijdens de toerrit kregen de deelnemers de opdracht om bij een '30 kilometerbord' een foto van henzelf plus de auto te maken die vervolgens in het clubblad zou worden gepubliceerd. Tot het moment waarop we de kopij voor dit artikel bij de vormgever afleverden, waren er drie reacties binnen. Twee foto's van Henk Busink & Eric Bruinsma, één van Ruut Evers & Jacky Wijenberg en een van Egwin & Dorine de Voogt.



Egwin & Dorine schreven: "Met het handje over 'art' is dit net zo goed een SM, en nog wel zonder snelheidsbeperking."



En het commentaar van Ruut & Jacky: "Naar aanleiding van de oproep in de routebeschrijving 'Sallands Mooiste', stuur ik je hierbij een foto, gemaakt bij het verkeersbord. Het was een bijzonder mooie route en wij vonden het een zeer geslaagde dag. Groetjes, Ruut Evers en Jacky Wijenberg."



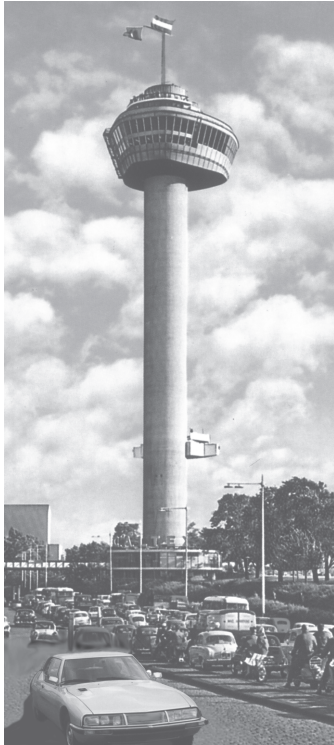
Het was weer Super Mooi dus.

Oproep aan de deelnemers!

U kunt tot eind januari van dit jaar uw '30-jaar SM'-foto nog naar de redactie van SublieM sturen. Die worden dan in het volgende nummer van SublieM gepubliceerd.

Foto's: Paul Paymans en Peter Pijlman

ALV 2001: BELANGRIJKE VERGADERING



De komende Algemene Ledenvergadering op 27 januari 2001 wordt voor de vereniging een belangrijke. Naast de keuze van een nieuwe voorzitter en een nieuw bestuurslid - geen alledaagse activiteit gelukkig -, en de financiën van de club, zal gesproken worden over belangrijke kwesties als de continuïteit van de vereniging in de komende jaren, de wijze waarop de onderdelenvoorziening gestroomlijnd en verbeterd wordt en de voorbereiding van de internationale Citroën SM Meeting in 2003.

Ook de internet-activiteiten komen aan de orde, evenals de wijze waarop de redactie van SublieM versterkt is.

Hoewel de club het afgelopen jaar een ongekennde groei heeft doorgemaakt (30 nieuwe leden meldden zich aan!), onze meetings goed worden bezocht en het clubblad zich mag verheugen in veel belangstelling, is het ook van belang dat de leden zich uitspreken over het gevoerde en te voeren beleid. Het bestuur van de vereniging roept dan ook alle leden op om deze vergadering bij te wonen.

Over deze vergadering ontvangt u nog een aparte mailing, maar reserveer 27 januari aanstaande alvast in uw agenda.

ERRATA OP 'SA MAJESTÉ' - 2

We gaan er natuurlijk geen gewoonte van maken, of - nog erger - een vaste rubriek. Maar wat fout is in 'Sa Majesté', moet rechtgezet worden.

De co-auteur van de Engelse versie, Brian Cass van S'eMantics, is uiterst gedetailleerd aan het werk getogen. Hij vond twee fouten in de Nederlandse (in het Engels vertaalde) versie. Allereerst schijnt de Maserati Merak nooit geleverd te zijn met een 2.7 liter Maserati-motor, maar van meet af aan met een 3-literversie. Wie het beter weet, mag het zeggen.

Verder een domme fout in de tekst bij de Tissier 'mille pattes' autotransporter. Ik beweerde om onverklaarbare reden dat het een vierdeurs-SM betrof, maar op de afgedrukte foto zijn slechts 2 deuren zichtbaar. Stel je voor dat het een omgebouwde Chapron vierdeurs-SM was die voor dit breiwerk was gebruikt...!

OPROEP AAN DE 'TOULOUSE'-GANGERS!

Zoals besproken tijdens onze trip in Toulouse en omgeving, roepen Gerard Rhemrev en ondergetekende jullie op om zoveel mogelijk foto's van de SM's rond de Concorde op te sturen om te bezien welke het meest geschikt is voor het professioneel maken van een poster voor de club. Stuur uw afgedrukte foto's op naar de Redactie van SublieM, p/a Catharina van Clevelaan 34, 1181 BH Amstelveen. En doe dat s.v.p. voor 15 januari a.s. Daarna worden ze in één pakket aangetekend verzonden naar Toulouse.

Dank voor jullie medewerking!

Peter Pijlman

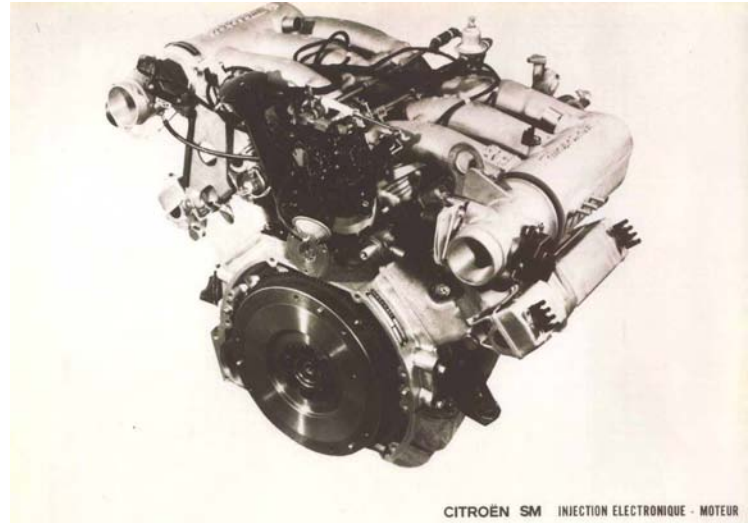
Sa Majesté onder druk 1

Door Peter Derks

SMart Talk is een serie artikelen voor de gevorderde leek die wil weten hoe iets werkt en wat er gedaan kan worden om problemen te voorkomen en verhelpen, al dan niet door zelf te sleutelen.

Geschiedenis

Ik mag graag even een klein stukje geschiedenis gebruiken om de werking van componenten van onze Majesteit te verduidelijken. Het is heel interessant eens een automobiel van rond de eeuwwisseling te bekijken, want daaraan is alles nogal rudimentair. Zo had men toen minstens 3 hendels aan het stuurwiel om de motor goed te laten lopen: één voor het ontstekings-tijdstip, één voor de luchthoeveelheid en een gas-hendel. Dat laatste was omdat de carburateur toen nog een zeer eenvoudig product was; de Duitsers noemen dat niet voor niets een "Vergaser", dat wil zeggen een verdamer. De eerste versies waren schaaltes waarin benzine stond, en waar de lucht overheen streek die dan de benzinedampen meenam. De hoogte van de benzine in het komvormige schaalte regelde de rijkheid van het mengsel, en dat moest met de hand aangepast worden aan de luchthoeveelheid. Wat is nu de link met de Injectiesystemen? Het grootste probleem bij injectiesystemen is de mengsel-verhouding. Bij carburateurs is daar tientallen jaren aan gewerkt tot men eindelijk de hoogwaardige "gasfabrieken" had zoals Weber die maakte. Injectie-systemen waren er ook al in de jaren twintig, maar alleen op race-wagens, en ook daar werd de inspuithoeveelheid nog met de hand geregeld. Na de Tweede Wereldoorlog gebruikte Mercedes een systeem waarbij de brandstofhoeveelheid aan het gaspedaal gekoppeld was, met allerlei correcties maar vrijwel alle mechanische systemen waren zowel uiterst kostbaar door de snel slijtende inspuithpompen, omdat benzine niet smeert, en niet echt geschikt is voor de "normale" automobilist. Toen Bosch dus inzag dat met behulp van de moderne elektronica (de transistor in de jaren zestig) dat verbeterd kon worden, ging men aan de slag om een van de eerste elektronisch geregelde injectiesystemen te bouwen. Dat werd de D-jetronic, waarbij de D staat voor Druk, die de belangrijkste regelvariabele was. Het probleem was, zoals gezegd: hoe zorgen we ervoor dat bij iedere luchthoeveelheid de juiste hoeveelheid benzine ingespoten wordt? Dan was er ook nog het probleem van de betrouwbaarheid. In de Verenigde Staten waren al wel wat systemen gemaakt maar die waren geen van allen echt betrouwbaar, en de eerste klant voor de D-Jetronic zouden de topmodellen van Mercedes worden, en die werden vooral verkocht aan klanten die absolute betrouwbaarheid eisten. We kunnen wel zeggen dat Bosch wat dat



betreft goed werk geleverd heeft. De elektronica van de D-jetronic begeeft het vrijwel nooit (maar de stekkers bij de SM wél, na 30 jaar vindt daar wel wat corrosie plaats). Overigens is de D-Jetronic al na zo'n 7 jaar opgevolgd door de K-jetronic (met een Klep om de luchthoeveelheid te meten), en de L-jetronic met een speciale Luchtmeter. Tegenwoordig zijn er de Motronic-systemen, die het complete motor-management regelen. Die werken ook fundamenteel verschillend van de Jetronic-systemen. De Jetronic systemen probeerden bij elke luchthoeveelheid de juiste hoeveelheid benzine in te spuiten. Tegenwoordig wordt die "juiste" hoeveelheid bepaald aan de hand van wat in de computer opgeslagen zit gebaseerd op de lucht en motor temperatuur, toerental, gasklepstand en zo nog een paar factoren, maar het belangrijkste is dat er terugkoppeling plaatsvindt. Met de Lambda-sonde meten we achter de motor hoe het met de verbranding gesteld is en wordt er bijgesteld.

Hoe werkt dat nu bij de SM?

De benzine wordt ingespoten door de injecteurs die vlak boven de inlaatkleppen zitten. Dat wil zeggen: de benzine wordt op de kleppen gespoten vóórdat de kleppen open gaan, zodat de benzine alvast verdampt, en zo als de klep open gaat eenvoudig door de langs stromende lucht meegenomen wordt, en dus goed gemengd wordt, hetgeen belangrijk is voor een goede verbranding.

De benzine wordt onder een constante druk van 2 bar gehouden door een pomp en een regelventiel met een retourleiding. Als er teveel benzine aangevoerd wordt, wordt deze automatisch weer teruggevoerd naar de tank. Dit zorgt ervoor dat de Regelunit, tegenwoordig zouden we dat Computer noemen, er bij de berekening van de benzinehoeveelheid vanuit kan gaan dat

de druk altijd hetzelfde is.

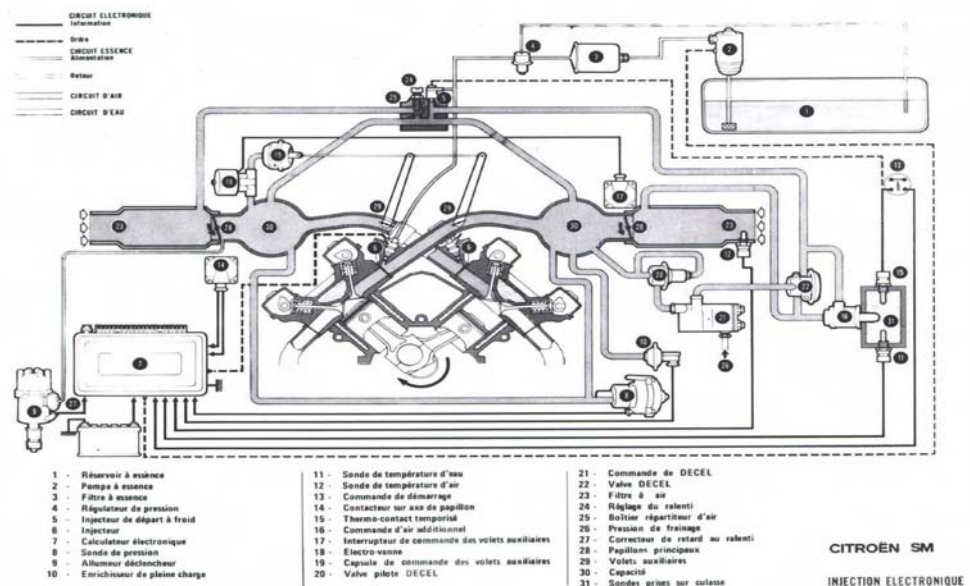
De injectoren worden door de regelunit aangestuurd volgens het "pulsbreedte" principe, dat wil zeggen dat er geregeld wordt op de lengte van de inspuiting. Bij stationair toerental wordt de minimale hoeveelheid ingespoten door slecht een heel korte stroomstoot aan de injectoren te geven, terwijl als er meer lucht aangezogen wordt de injectoren langer open blijven staan.

De regelunit bepaalt dit voornamelijk aan de hand van de luchtdruk. Daarvoor gebruikt hij een drukmeter, die links in het spatbord verstopt zit. In die drukmeter zit een doos met daaraan gekoppeld een stuk weekijzer dat in een tweetal spoelen heen en weer schuift. Dat heeft weer invloed op de hoeveelheid stroom die er kan lopen, en daardoor weet de regelunit weer hoeveel onderdruk er op de doos stond. Die onderdruk komt via twee leidingen rechtstreeks van de "luchtkanalen". Als daar dus lekken zitten, dan heeft dat twee gevolgen: ten eerste wordt het mengsel armer doordat er "valse" lucht aangezogen wordt, en ten tweede krijgt de regelunit niet het goede signaal. Dan stelt u zich nu de vraag: "Hoe weet de regelunit nu wanneer er ingespoten moet worden, en hoe vaak?" Nu, daarvoor zitten er in de verdeler twee extra contacten onderin gemonteerd die de regelunit zowel vertellen hoe vaak er ingespoten moet worden alsook wanneer.

"Twee contacten?", zult u zeggen, maar we hebben wel zes cilinders, hoe moet dat nu? Tja, de D-jetronic die voor de SM gebruikt is, werd vrijwel identiek in de 4-cilinder DS IE-motoren gebruikt. En door andere autofabrikanten in 4-, 6- en 8-cilinder motoren. Bosch had al bedacht dat je de benzine best in twee keer kon inspuiten, dan konden de eerste druppels alvast verdampen, en de tweede lading kort voor de klep openging bijgespoten worden. En natuurlijk maakte dat de regeling ook weer wat eenvoudiger: in plaats van 4 contacten in een verdeler maar twee. En voor 6-cilinders werd er nog wat extra "gesjoemeld". De injectoren van cilinder 1 en 2 en die van cilinder 4 en 5 zijn gewoon parallel geschakeld, dat wil zeggen ze spuiten gelijktijdig in. Alleen voor de 8-cilinder versies van de D-jetronic werden 4 contacten gebruikt, maar dan werden ook altijd bij twee cilinders tegelijkertijd ingespoten.

Simpel toch? Nou, nee!

Zo, dan hebben we alle hoofdcomponenten gehad: we meten de luchthoeveelheid, we kijken wanneer we moeten inspuiten, en daar gaan we. Maar, zult u zeggen: er zit nog zoveel meer spul aan die injectie, je gaat me toch niet vertellen dat het zo simpel is? Helaas



is het ook niet zo simpel, want al die andere onderdelen zijn er om de lucht-brandstof verhouding te optimaliseren van start tot stop, want een automotor is nu eenmaal geen "stationair systeem" dat altijd met een gelijk aantal toeren draait.

Dus gaan we volgende keer net zoals bij de carburateur eens kijken hoe de injectie rijdt vanaf de koude start tot afremmen en stoppen, zodat we ook nog even een paar problemen onder de loep kunnen nemen. En als u nu al problemen met de D-jetronic hebt, dan kunt u toch alvast aan het werk. De meeste problemen zitten namelijk in slechte stekkers, en dat wil bij de injectie zeggen vrijwel alle stekkers die in de motorruimte zitten, want bij vrijwel allemaal loopt er wel een draadje mee dat invloed op de injectie heeft. En vergeet u dan de relais ook niet, en de zekeringen? Goed schoonmaken en zo nodig vervangen, dat is de eerste hoofd wet van betrouwbaar SM rijden! Het venijn zit hem altijd in de klein zaken.

De D-Jetronic voor de SM is geheel door Citroën ontwikkeld. Alfieri is hier totaal niet bij betrokken geweest, zoals hij zelf heeft gezegd. De Citroënmensen wisten door hun ervaring met de DS IE-versies en de concurrentie dat een Voiture de Prestige met een drietal dubbele Webers in de ogen van de toch wel gemakzuchtige klanten minder uitstraling had als een "Injection", die ook nog eens makkelijker te rijden was zonder choke, en de mogelijkheid had tot verzuipen. Maserati zelf heeft tot diep in de jaren tachtig (tot de komst van de Biturbo) vastgehouden aan de Weber carburateurs, ook al moest men allerlei kunstgrepen uithalen met luchtpompen voor de Amerikaanse markt om binnen de uitlaatgasnomen te blijven. Ik denk dan ook dat we gerust kunnen zeggen dat Alfieri die injectie-systemen niet zo zag zitten. Maar goed, iedere meester maakt wel eens een kleine misrekening, gezien het feit dat de carburateur tegenwoordig vrijwel uitgestorven is.

Pneus sérieux!

Door Peter Derks

Dit keer een paar punten die misschien in het verleden al eens aan de orde gekomen zijn, maar die vooral voor onze leden die hun SM ook in de minder zonnige jaargetijden gebruiken van belang kunnen zijn. Een serieus verhaal over de banden voor een SM.

Banden

'To drive XWX or not to drive XWX', dat is natuurlijk de eerste vraag voor de doorgewinterde eigenaar van Sa Majesté. En om maar even in de "en zo is 't gekomen"-sfeer te blijven een stukje geschiedenis. De Michelin XWX was toen hij eind zestiger jaren werd ontwikkeld echt revolutionair, want het was de eerste radiale hoge-snelheidsband. Hij werd ontwikkeld toen Enzo Ferrari eens met meneer Michelin sprak over de wensen die hij had voor zijn nieuwe "Grand Turismo" (waarschijnlijk de eerste versie van de 365 GTB, ook wel de Daytona genaamd). Tot dan reden de meeste supersportieve auto's op aangepaste race-band, diagonaalbanden natuurlijk, en dat was natuurlijk het "echte werk". Maar de verwerende clientèle wilde graag banden die wat langer meegingen dan 5.000 kilometer, die ook met koude en nat weer goede grip hadden, en bovenal die wat voorspelbaarder in hun gedrag waren, want met name de kapitaalcrachtige clientèle had niet allemaal een race-verleden. Ferrari had toen ook al door dat het om den brode verkopen van GT's aan liefhebbers een goede activiteit was voor de financiën van zijn bedrijf. Maar zoals gezegd, die verwerende klanten wilden graag het imago van een race-auto, maar toch ook wel wat gemak, en een "grand tourisme" bood dat. Dus kwam er een oplossing voor die banden, want Michelin ontwikkelde de XWX, een hoge-snelheidsband in de V-categorie (toen nog bekend als "geschikt voor snelheden boven 210 KM/uur", nu officieel als "geschikt tot 240KM/uur"). De XWX was een echte revolutie voor de markt van GT's, want die XWX'en stuurden messcherp, en reden heel goed zonder dat je daar race-ervaring voor nodig had. Natuurlijk kon je met race-diagonaals sneller, maar dan had je een echte coureur nodig om met die diagonaalbanden sneller te kunnen rijden, want die vertoonden een weinig goedmoedig gedrag als je tot het uiterste ging. En nog wat: die XWX'en hadden een redelijke levensduur, en konden gebruikt worden onder vrijwel alle omstandigheden, nat, droog, warm en koud. Ze waren natuurlijk alleen beschikbaar in de toen nieuwe "lage banden" 70 serie (hoogte-breedte verhouding van 70%), en alleen in maten voor specifieke auto's. Zo reed een "Daytona" met achter 215/70VR15 en voor 195/70VR15, maar later werd dat ook voor 215/70VR15.

Terug naar de majesteit: we begonnen op 195/70VR15 banden rondom, en dat werd met modeljaar 1972 (in september 1971!) rondom 205/70VR15. Waarom? Wilde Citroën met de iets grotere banden het toerental omlaag brengen om zo een hogere topsnelheid te claimen voor de injectie? Of was het misschien zo dat Michelin alleen maar 205/70VR15 en 215/70VR15 wilde maken? Daar komen we misschien nog wel eens achter. Maar goed, de XWX'en zijn nog steeds beschikbaar, maar alles heeft zijn prijs, en soms ruim over de f 500 per stuk, zodat u inclusief montage en balanceren voor 4 banden bijna f 2.500 kwijt bent!

Alternatieven

Kan het ook anders? Ja, u kunt natuurlijk bij de lokale bandenman naar andere banden in de maat 205/70VR15 vragen, en omdat die maat standaard was op onder andere de Jaguar 12 cilinders in de jaren zeventig en tachtig komen er dan misschien wel een paar Goodyears op tafel. Waar u zich echter voor moet hoeden zijn banden die bedoeld zijn voor Amerikaanse auto's, want daar is 205/70-15 nog steeds een voorkomende maat, maar als u goed leest ziet u al meteen de V ontbreken, want in de USA hoeven banden NIET geschikt te zijn voor de technische maximumsnelheid! Men mocht daar toch nergens harder dan 55 Mile per uur is 88 kilometer per uur, en nu mag men in sommige staten op de snelweg wel 75 mile, da's zegge en schrijve 120 kilometer per uur. (Dan begrijpt u misschien ook een beetje de achtergrond van het Firestone-debacle, een beetje slordig omspringen met de productie van banden waarmee je 160 of 180 kan, en dan gaan die al bij 140 kapot, of als je ze half opgepompt hebt of zo. Mag toch niet he, 140 = bijna 90 mile per uur, maar ook Amerikanen houden zich niet aan de regels. Geen verwijt overigens aan de berijders; loopvlakseparatie kwam in de jaren zestig veelvuldig voor, maar je mag tegenwoordig van banden verwachten dat ze toch minstens de 180 km/uur van de SR-kwalificatie aankunnen!).



Waarom geen XWX'en? Waarom niet origineel? Eigenlijk omdat de techniek niet heeft stilgestaan, en je aan de XWX duidelijk kunt merken dat het ontwerp ook meer dan 30 jaar oud is, net als de SM. Met name aan de rijeigenschappen bij temperaturen onder de 10 graden, en bij regen, en dan vooral qua grip en aquaplaning kun je merken dat de techniek niet heeft stilgestaan.

Voorkeur

Maar goed, u wilt niet perse die XWX'en, en wat dan? Dan moeten we vergelijkbare banden zoeken die in de buurt komen, en die goed rijden onder een SM. Want dat laatste willen we ook nog, en daarbij komt iets meer kijken dat een "stukje rubber en wat ijzerdraad". Bij onze majesteiten komen met name op de vooras zowel de stuurkrachten als de aandrijfkrachten te werken, en dat is heel wat anders dan een achterwiel-aangedreven auto. Hoe dat precies komt, kunnen we leren uit de banden voor de moderne "super-sportwagens". Onder een Honda NSX (middenmotor-auto) en een Porsche 911 kunnen allebei Michelin MXX-banden in dezelfde ZR- maat. Toch zijn zelfs die MXX-banden verschillend: voor de Honda liggen de koordlagen anders dan voor de Porsche, en volgens een testteam dat eens per ongeluk de verkeerde banden monteerde een verschil van dag en nacht. Ik zal u dan ook mijn persoonlijke voorkeur geven: Citroën gebruikt sinds 3 jaar voor de XM V6 Automaat de maat 205/65R15 94V, type MXV3A (moderne aanduiding met de maximale belading erbij). Zo'n XM heeft ongeveer hetzelfde gewicht als een SM, 194 pk, ook hydraulische vering, en rijdt bijzonder goed op dieMichelins. Wordt overigens ook veel gebruikt door Audi, ook potente voorwielaandrijvers. Kosten wel bijna 300 gulden per stuk, maar gaan dan ook behoorlijk lang mee. Nadeel? Bij 4000 toeren in de 5^e versnelling rijdt u voortaan 144 kilometer per uur in plaats van 146 kilometer per uur, maar dat is wel te doen, te meer daar die bon op de snelweg al evenveel kost als een band.

Ander merk? Dat is uw persoonlijke voorkeur. Andere fabrikanten maken zeker ook goede banden, en ik ken mensen die zweren bij Pirelli's, want die "kleven" beter aan de weg, en met name de P0(zeg: P-Zéro)-serie was bekend vanwege zijn zeer goede kleef-eigenschappen, en de bijbehorende beperkte levensduur.

Nog een waarschuwing: Banden gaan geen mensenleven mee. Rubber veroudert, vooral als het in de zon staat, door UV-straling, dus als uw SM nog de originele XWX'en heeft van 30 jaar geleden: kijkt u die banden maar eens goed na op kleine scheurtjes in de zijkant. Ziet u ze? Dan maar eens bij de banden-specialist langs wat die er van vindt.

De wetten...

Nog even over die maten en die VR. De SM kent twee

typen goedgekeurde banden: 195/70VR15 en 205/70VR15, en die laatste mag u dus op de vroege modellen monteren volgens de wet, en wel volgens de regel "wie het meerdere mag, mag ook het mindere". Omdat de SM sneller KAN dan 210 km/uur bent u VERPLICHT om VR-banden te monteren. In principe kan het monteren van HR-banden al leiden tot APK afkeur! De uitzondering kan de versie met de Automatische versnellingsbak zijn. Met een maximumsnelheid van 205 km/uur zou u daar met HR banden kunnen volstaan, maar de originele papieren zeggen VR! Ook mag u niet als bij de DS voor bredere en achter smallere banden monteren, want ook dat staat niet in de papieren.

Let op!

Waarom al die aandacht voor de banden? Da's vrij simpel. Het weggedrag en uw veiligheid worden bepaald door de ongeveer 16 vierkante decimeter rubber die de banden op de weg zetten. Dat is niet echt veel, en f 1.500 voor 4 nieuwe banden is goedkoper dan het repareren van een klein krasje als u eens een beetje wegglijdt! Om nog maar niet te spreken van de kosten als u met nat weer een klein schuivertje maakt en bijvoorbeeld het front beschadigt. O ja, en als laatste opmerkingen: alle SM-banden zijn tubeless. Binnenbanden zijn niet toegestaan in deze hogesnelheidsbanden. Die ontwikkelen namelijk extra warmte en dan zou u wel eens een echte klapband kunnen krijgen. Niet doen dus. De bandenspanning is het belangrijkste wat u echt SelfMade kunt nakijken. Voor de 205/70VR15 banden vóór 2.3 Bar en achter 2.1 bar. Voor de 195/70VR15 banden was dit 2.2 bar vóór en 2.0 bar achter. Kijk dat eens na, en denk eraan: beter een tiende te hoog dan te laag! (Laat u niets wijsmaken over die betere grip bij een lagere spanning, dat is ALLEEN mogelijk waar als u in de verse sneeuw rijdt, op de snelweg geldt eerder dat een hogere spanning beter rijdt. Over banden repareren nog het volgende: tegenwoordig mogen HR- en VR-banden NIET meer met pluggen gerepareerd worden, en met plakkers aan de binnenzijde kunnen de meeste gaten niet gedicht worden. Vroeger werden er rubber pluggen in de band geschoten, op de plaats van een gat, dat mag alleen nog bij banden met de snelheidskwalificatie S (tot 180 km/uur) of T, (tot 190 km/uur). Jammer, maar kapot is dus vervangen!

Veel majestueuze kilometers toegewenst!

Salon Meauvais

Peter Pijlman

De Salon de l'Automobile in Parijs was nog niet geopend toen ik op een perskaart even voor u kon rondneuzen. Met dank aan die stoute jongens van Ligier. Stout? Méér dan dat. Lees maar.

Een selectie

Je moet een keuze maken want anders word je gek van het licht, de kleuren, de herrie, de gelikte dames in mantelpakjes, hippe jurkjes en zelfs hot-pants in de stijl van de jaren zeventig, en... de talloze auto's. Mooie en lelijke, bekende en onbekende, betaalbare en absoluut onbereikbare karren. Ik zie in gedachten de nieuwste Porsche voor me: het klamme zweet breekt me uit. Ik zie ook andere hagelnieuwe modellen en aggettugut, bejaarde tantes en omes. Ronduit vieze en heel subtiele kleuren, uiterst domme en intelligente auto's en vooral: VEEL, heel veel auto's. TE veel. Daarom maakte ik voor mezelf en voor u een keuze.

Klasse

Ik kwam binnen en liep tegen de Opel Corsa op. De nieuwe is in mijn ogen een juweeltje van uitgewogen vormgeving. Niks baanbrekends, maar gewoon een goed verkoopbaar modelletje. En de Opelstand? Droog, saai, keurig. Even verder pakte Mercedes het

heel anders aan. Een oogverblindende show van uitsluitend zilverkleurige wagens, van de beroemde vleugeldeur (van Bruno Sacco) tot de

splinternieuwe C-Sportcoupé. Dat is van voren een echte Mercedes, fantastisch doorontwikkeld uit een lijn die al ruim dertig jaar consequent wordt volgehouden. Maar van achteren, hoe speels ook, krijg je een compleet andere indruk. Afgezien van de achterlichten, zou het een Mazda of een Toyota coupé kunnen zijn. Jammer, maar hier zijn twee verschillende auto's aan elkaar geplakt.

Toegegeven: ik zag geen enkele andere auto die wat afwerking betreft kon tippen aan de getoonde Mercedessen. Ook niet de verblindend mooie 156

Sportwagon van Alfa. Wat een lijnenspel, wat een contouren! Vanuit welke hoek je die auto ook bekijkt is 'ie mooi. Koop'm niet voor z'n ruimte, wat die stelt niet zoveel voor. Koop hem maar voor de fraaie Italiaanse dame uit de reclame voor deze wagen: 'Ik draag geen juwelen. Ik rijd erin.' Klasse! Ik bedoel: die auto.

Aandacht

Peugeot pakte leuk uit met een reeks concept-cars. Fun, fun, fun. Wie had dat gedacht van dit stijve merk?! Goed, de 206 is niet stijf, maar wel héél erg modieus. En die vreselijke amandelogen. Een enge modegril, waaraan haar zustermerk, ons merk, ook al meedoet. En de 607, het topmodel van Peugeot, dat nu écht de concurrentie aan moet gaan met de Duitsers? Heren, heren, hij mag dan boordevol technisch interessante gimmicks zitten, dat model is gewoon weer helemaal niks. Wat zullen Mercedes, BMW en Audi meewarig glimlachen. Helaas géén stijl, familie Peugeot! De aandacht zal gauw verflauwen. Op weg dan maar naar Audi. Wat een juweel, die nieuwe A2. Wat een schitterend interieur. Wat een afwerking. En wat een gek model. Even wennen, dat wel. Maar wat een klasse. Zelfs Skoda doet het goed met z'n Felicia. Een fraaie re-styling geeft de auto eindelijk wat uitstraling, en, volgens de berichten zit het met de kwaliteit gewoon hartstikke goed. Smart komt met een roadstar, een leuke kar die, als hij op de markt komt, zeker aandacht zal trekken.



Matra's niche-car

Maar wat voor mij de top van de Salon was, is de eerste nieuwe auto na jaren van Matra. Dat merk leek in een zwart gat te vallen, nu Renault besloten heeft de

opvolger van de legendarische Espace voortaan van metaal te gaan maken en dus niet meer van kunststof bij Matra. Het productieproces van de kunststoffen carrosserie duurt te lang en ze willen er gewoon nóg meer van gaan verkopen, want ze zijn niet aan te slepen. Hulde aan

Renault dat destijds het

concept dat Peugeot ooit afwees, wél durfde te maken en verkopen. Maar die kleine tweezitter van Matra zelf, die na jaren weer helemaal in eigen huis ontworpen vrijetijds-auto: ongeloofelijk mooi. Hier is zichtbaar gemaakt - letterlijk! - de traditie van technische prestaties, waarmee Frankrijk een reputatie heeft opgebouwd sinds Eiffel z'n toren maakte. Deze auto toont haar techniek in alle opzichten. Sterker: het toont 'de' techniek waartoe deze kleine Franse fabrikant in staat is. En dat interieur, dat dashboard: wat een juweeltjes van vormgeving en wat een demonstratie van de mogelijkheden die nieuwe materialen bieden! De nieuwe Matra is een topper in een niche-markt.

Nieuwe BMW-Mini

Likkebaardend stond ik geruime tijd voor, achter en naast de nieuwe Mini. Veel meer dan de New Beetle is dit een plátje met retro, en... power. Wat knap om zo'n veertigjarig ontwerp nieuw leven in te blazen.

Een straatracertje met een verbluffend mooi interieur,

met veel aluminium, een heuse centrale snelheidsklok die werkelijk prachtig is uitgevallen, en functionele, fraaie deurpanelen. Dergelijke doorontwikkelde vormen hebben naar mijn mening

een veel langere levensduur dan al dat new-edge geklungel waaraan Ford zich bezondigt en sinds kort ook Renault. Hulde aan de ontwerpers van het interieur (Tony Hunter?) en het exterieur (Frank Stephenson), maar zeker ook aan de beslissende topmensen van BMW. En dan vergeten we nog even de techniek. Het is BMW's eerste voorwielaandrijver. Als dat maar goed gaat... .



Dragon Fly gestolen door Giugiaro!

Nu we toch een paar namen van ontwerpers laten vallen: u kent Giugiaro vast wel van naam. Hij tekende de eerste Golf, en nog zo wat

auto's. Niet de eerste de beste dus. Nu staat er bij Ligier een technische door-kijkdoos op wielen: de Dragon Fly ('Libelle') van Ligier. Het is techniek ten toongesteld in een jeugdige vrijetijdsauto voor jongeren vanaf zestien jaar.

Voor het eerst getoond in Genève (voorjaar 2000), was het zo'n succes, dat Piaggio zich er, als partner van Ligier, op stortte en het voertuig wereldwijd dolgraag wilde verkopen, mits... er 'Giugiaro design' op zou staan. En dat staat er dus nu op. Een directeur van Piaggio zat op de stand te likkebaarden naast een hypernerveuze, broze Philippe Ligier, de zoon van Guy.

Dit is een ongeloofelijk staaltje van regelrecht design-diefstal, want het ontwerp is van Opron! Het is wat de vormgeving betreft nog vrijwel identiek aan Opron's ontwerp zoals ik dat al ruim twee jaar geleden op z'n tekentafel zag verschijnen en later bij Ital-design onder

supervisie van Opron zelf is gerealiseerd.

Kleine wijzigingen hebben echter grote gevolgen: de enige echte Dragon Fly is gebanaliseerd en een plastic karretje



geworden, zonder de 'technique'-details die hem zo bijzonder maakten.

Arme Ligier, de gevangene van Piaggio en Giugiaro. De Dragon Fly heet nu Be Up. Zal wel voor de Seven-Up-generatie bedoeld zijn. Maar ja, het zal wel verkopen op die manier. En je kunt je bedrijf met geld van een ander fors uitbreiden. Brood op de plank; als er maar 'Versace', 'Armani', of iets als Pininfarina op staat.

En Opron? Wat zegt die ervan? Het is immers zijn werk geweest! Hij haalt wijzelijk z'n schouders op en lijkt over te gaan tot de orde van de dag. Maar ik maak maar wel een foto van Robert Opron in ZIJN Dragon Fly, eh, Be Up. Wordt vervolgd zullen we maar zeggen. Want dit muisje krijgt nog een staartje.



Robert Opron is alweer met een volgend project bezig. Een keiharde wereld hoor, die van ontwerpers onder mekaar. Het is bewonderenswaardig, hoe waardig mr. Opron hierop reageerde. Ik kom er over ongeveer een jaar nog wel op terug. Maar hier wil ik wel even kwijt, dat Ligier en Piaggio uit fatsoen en collegialiteit het volgende hadden kunnen doen: 'design Opron/Giugiaro'. Maar zo netjes zit dat wereldje kennelijk niet in elkaar.

Opvallen en dan?

Renault brengt een bijzonder aardige Laguna II op de markt. Vooral de Break-versie is behoorlijk harmonieus: geen uit twee losse stukken aan elkaar geplakt model, maar één geheel. Chique. Maar wel heel erg modieus en veel te veel 'new edge'. Dat betekent: zinloze lijnen, en veel te veel details die nergens op slaan. Binnen vier jaar wordt de Laguna alweer opnieuw getekend. Wedden? Gewoon te ingewikkeld, die vormen.

Toch, nu, een aandachttrekker die meteen gaat scoren. En tja, dan Citroën. Wat me vooral tijdens deze persdag opviel, was de oorverdovende muziek op een dood-eng stille stand. Pfft. Was daar reden voor? Ja en nee. Ja, omdat opnieuw de Pluriel getoond werd. Best een aardig karretje, maar om dat paard opnieuw van stal te halen en rondjes te laten draaien in een soort waterbassin in een hoekje van de stand... . Trouwens, die stand! Twee halve Maagdenburger bollen, lichtgroen met wat kleuraccentjes hier en daar. Twee uit de kluiten gewassen duintoppen met korenaren domineren de stand. Ze hebben een symbolische betekenis in Frankrijk, maar wat mij betreft detoneerden ze door armoede. Tijdens de vorige Salon heeft de vormgever zich ook al uitgesloofd, toen in een soort futuristische stad, maar ook dat ding had meer weg van een opgekochte kermis van het Franse platteland dan dat ze enig verband hield met de kwaliteiten van het merk. Gewoon afleidend van het product Citroën. En dat is jammer, want er stond iets heel bijzonders!

Het is magnifique

'Het' draaide geluidloos rond op een kaal plateau. Het heette Osmose en het zag er niet uit! Ik bedoel in de gangbare context van automobielen. Met automobielen bedoel ik de Laguna's, Felicia's, Passats, die eindeloze reeks anonieme Japanse middenklassers en ga zo maar even door. Nee, beste lezer: 'het' was iets totaal anders en het zette je even op het verkeerde been! Een kunststoffen doos op loeigrote wielen. Zachte pasteltintjes, drie stoelen voorin, een lege, aparte ruimte

achterin (een soort mini-container of groot uitgevalen koelbox) en een stuurwiel als een, hoe heet zo'n plastic deksel dat je in een vloeiende arm-beweging heel ver weg kunt zeilen? Juist ja, een



frisbee! Je kreeg ze bij de benzinepomp en later verkochten Bart Smit en Intertoys ze voor heel weinig. Nou, dat zal Citroën er niet mee doen, want dit stuurwiel zit barstensvol elektronica. Een stadsauto voor auto-delers die het groene hart in de grote stad willen laten groeien. Wat een intrigerend vehikel. Over dertig jaar rijden ze geheid in Amsterdam rond. Krijgt Ludo Schimmelpenninck eindelijk z'n zin en de witkar een realistisch karakter en gebruik. Magnifique!

Xsara en zo voort?

De Xsara oogt robuuster, zeker, maar tegelijkertijd ook veel vrouwelijker.

En weer die schaapachtige ogen. Maar toch een heerlijk harmonieus

dameswagentje, van Japanse snit. De Berlingo met vliegtuiginterieur is hartstikke leuk, maar zal een lieve cent gaan kosten en voor dat geld heb je ook een ...

En toen waren er twee C5's. Barstensvol geweldige techniek, prachtige stoelen, een vreselijk lelijke middenconsole (Laat dat HOUT nou eens WEG!). En de buitenkant? Wie zei er: Passat? Ik hou van vrouwen met amandelvormige ogen. Ik zei: vrouwen, niet auto's. Dit is de banaliteit, de fantasieloosheid ten top. Wat was de Xantia (LEES: Bertone-creatie) toch mooi. Meneer Design Ploué, u bent zich vast nog aan het inwerken. Of was u te laat binnen gekomen? Aan de slag met uw opdracht om Citroën ook een herkenbaar smool terug te geven! En als u dat lukt: blijf dan minstens vijftien jaar en doe zoals Sacco bij Mercedes: blijf uw eigen stijl trouw en werk daarin door, zodat er werkelijk een Citroën staat, elke keer weer.

Nu maar hopen dat de C5 met z'n technische kwaliteiten, en vooral de afwerking, de lijn waarin Citroën de laatste jaren echt vooruitgang heeft geboekt (en een nieuw koperspubliek wist te verwerven!) ondersteunt. Dan komt er wellicht en eindelijk eens echt geld om ook aan de vormen wat te doen. Ik zeg verder niks meer. Ik wacht af. Maar gerust ben ik er niet op, al zal die anonieme C5 wel behoorlijk scoren, in het begin. En dat is niet verkeerd.

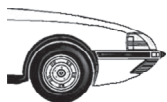


CITROËN

Citroën C5

Mondial 2000





Snelle Manoeuvres 2

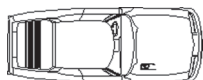
In juli maakten uw voorzitter en secretaris plotseling bekend dat zij wilden stoppen met hun actieve bijdrage aan het reilen en zeilen van de club. Hun (mentale...) motor was uitgebrand. **Theo van der Laan** motiveerde zijn besluit met het feit dat hij meer dan tien jaar uiterst actief is geweest voor meerdere clubs, en de laatste jaren voor die van ons. Dan gaat een soort vermoeidheid meespelen: het wordt alleen maar méér van hetzelfde, ook al is dat nog zo leuk. Bovendien is hij van plan komend jaar zijn studie af te ronden en tevens te gaan werken. **DerkJan van der Velde** heeft als reden opgegeven dat de combinatie van een drukke baan, een aantal privé-omstandigheden en het veel tijd en energie vergende voorzitterschap te veel werd. Zijn grote inzet voor de club tot nu toe heeft een prijs gehad.

U begrijpt dat de andere leden van het bestuur voor beider besluit wel alle begrip konden opbrengen, maar dat er gedurende de laatste maanden van dit jaar voor de resterende leden van het bestuur veel werk aan de winkel is geweest. In de komende ALV zullen twee nieuwe bestuursleden gekozen moeten worden. Hoe uw bestuur met de nieuwe situatie gedurende de periode augustus-december is omgegaan, kon u lezen in een aparte mailing die wij aan u verzonden. Ook in dit clubblad besteden we er aandacht aan.



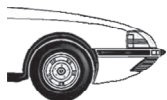
Vrijstelling van belasting

De FEHAC meldde dat er gewerkt wordt aan de automatische vrijstelling van wegenbelasting voor auto's van meer dan 25 jaar oud. Tot nu toe moet/mag de eigenaar maximaal twee maanden voordat de auto 25 jaar wordt, om vrijstelling vragen. Het is zelfs zo dat iemand die meer dan twee maanden vóór die datum om vrijstelling vroeg een negatieve beschikking kreeg. Het is allemaal een kwestie van computerapparatuur die niet geschikt is om anders met deze wetgeving om te gaan... Maar er wordt aan gewerkt. Dus: nu nog zelf opletten en zelf aanvragen, straks gaat het automatisch.



Loodvrije benzine: extra ellende?

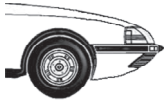
Interessanter is de vraag die de FEHAC aan haar leden stelt: zijn er problemen met het gebruik van de huidige benzinesoorten in old-timers? Preciezer geformuleerd: hebt u geconstateerd dat gebruik van de loodvrije benzines roestvorming in uw benzinetank (doorgeroeste tanks?) bespoedigt en gomvorming in de carburateurs? Indien u dit signaleert: meld het aan de redactie van SublieM of aan de technische man in de club, **Peter Derks**.



Wie is dit?

Jan Matthijs Werkman gaf ons bijgaande foto waarop de SM présidentiële staat. Hij maakte de foto van een foto die ergens in een hoekje van de muur van een benzinepomp in de Elzas geprikt zat. Die auto herkenden we onmiddellijk, maar de hoogwaardigheidsbekleder die zich in dit presidentiële voertuig laat vervoeren, is ons onbekend. Wie weet wie dit is?



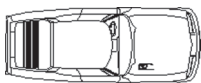


Boek over de GS/GSA

Kent u dat verschijnsel nog, het klasse-boek? Daarin stond alles wat iedere leraar over een bepaalde klas moest weten. Hoeveel huiswerk je voor een vak kreeg, wie er afwezig waren in een les, wanneer een proefwerk gepland was, wat er met Marietje aan de hand was, waardoor ze met rode ogen uit het raam zat te staren en zo voort. Het boek over de GS/GSA waarover we in ons clubblad van juli rapporteerden, is inmiddels uitgebracht. Het is een klasse-boek geworden.

Stijlvol vormgegeven door **Martijn Kok**, vlot geschreven door **Marc Stabèl** en door Martijn voorzien van werkelijk alle informatie die je in een reeks van jaren maar bij elkaar kunt schrapen, is het door **'t Citrofieltje** uitgegeven. Klein van formaat (maar uiterst handzaam), en groot van kwaliteit geeft het alle informatie die liefhebbers van de GS en de GSA zich maar kunnen wensen als het gaat om de types, de wijzigingen, de publiciteit en de anekdotische achtergrond van deze Citroën die maar liefst ruim 18 jaar in productie is geweest. Het is geen eenzijdige lofzang op de kwaliteiten van de GS geworden, maar een uitstekend gedocumenteerde en soms kritische bron van kennis omtrent dit pareltje aan de kroon van Citroën uit het verleden.

Er is geen boek waarop niet iets aan te merken valt. De omslag verradt een goede kennis van de publiciteit die Citroën in ons land aan de GS besteedde. Juist daarom miste ik een of meer advertenties van Karel Suyling die de GS ook zo schitterend in beeld wist te brengen. En het actuele liefhebbersgilde had best nog meer in beeld gebracht kunnen worden. Beschouw dit maar als een persoonlijke voorkeur van uw redacteur. Dit boek, boordevol informatie, is bijzonder consequent in haar opzet: een diepgaand document, aan de hand waarvan de liefhebber z'n eigen auto kan terugvinden in de meer dan 2,5 miljoen GS's en GSA's die er geproduceerd zijn. Dat het boek weinig kleur bevat is voor plaatjeskijkers misschien jammer, maar daar staat tegenover dat de pagina's die wél kleur bevatten extra in het oog springen. En dat mag best, want de - door Martijn Kok gemaakte - tekeningen (renderings) van details van de auto zijn juweeltjes van vakmanschap. Verwacht geen glossy boek; de GS is ook geen glamorous auto, maar geniet van de grote mate van gedetailleerdheid. Voor nauwelijks vijf tientjes een aanrader van de bovenste plank!



Reclame

Mooi was hij hè!? De foto op de middenpagina van SublieM nummer 31. Deze kleurenpagina werd grotendeels bekostigd door **KesselsKramer/BEN**. De foto was gemaakt op onze barbecue-meeting bij Arjo de Jong in Benthuizen en is daarna nogmaals gebruikt in **'Dynamique'**, het klantenblad van Citroën Nederland.

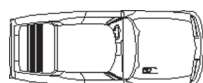


Clubarchief en internet

Zoals eerder al gemeld, is **Roland van der Spek** druk doende om delen van het clubarchief digitaal op te slaan. Hij wordt daarbij geassisteerd door **Paul Paymans**, **Jan-Tjerk Eelkema**, **Peter Snoeker**, **Theo van der Burg** en **Peter Pijlman**. Een gigantische klus, maar vele handen maken licht werk. Overigens kunnen we best nog hulp gebruiken! Dus... meld u aan bij het bestuur om te helpen, al is het maar één avond. We pakken het grondig maar efficiënt aan. En het is nog gezellig ook.

Het is de bedoeling dat eerst alle titels van artikelen uit SublieM met een indicatie van de inhoud op cd-rom worden gezet. De eerste fase is bijna gereed: de belangrijkste technische artikelen zijn inmiddels op onderwerp gerubriceerd en opgeslagen. Bekeken wordt hoe deze artikelen aan alle leden tegen geringe kosten ter beschikking gesteld kunnen worden.

Daarna, zo zijn de plannen, zullen de belangrijkste foto's uit het archief van de club worden gedigitaliseerd. Als dat gereed is, wordt prioriteit gelegd bij het opslaan van grote delen van het persoonlijke archief van **Peter Pijlman**. Het betreft allereerst een selectie van persfoto's, foto's van evenementen en historisch interessante documenten als oude persberichten, (zeldzame) tijdschriftartikelen en dergelijke uit de periode 1970-1975. We hebben hiervoor gekozen omdat Peter te kennen heeft gegeven niet ten eeuwigen dage door te zullen gaan met de redactie van ons clubblad. Een belangrijke bron voor nieuwe artikelen zou dan geheel of gedeeltelijk gesloten worden. Door het nu beschikbaar stellen van materiaal uit zijn persoonlijke archief hoeft de club niet onnodig te investeren in het opbouwen van een kostbaar archief. Immers, het aanschaffen van originele foto's en tijdschriften is zeer tijdrovend en doet een onevenredige aanslag op het budget van de club terwijl naar verwachting maar weinig leden de moeite zullen nemen persoonlijk in het archief te duiken. Het ligt tenslotte in de bedoeling om gedeelten van de aldus verkregen informatie periodiek op onze internetsite te publiceren om de interesse voor onze club en de kennis omtrent de SM ook op die manier te stimuleren.



Hare Majesteit, 'Sa Majesté' en Her Majesty

'Sa Majesté' kreeg een bijzonder warm onthaal van **CitroExpert**. De redacteur van dit Citrofielenblad heeft de essentie van het boek perfect verwoord. Daar zijn de uitgever en de schrijver zonder meer trots op. Ook in 'Dynamique' van Citroën Nederland werd een fraaie kolom over het verschijnen van het boek geschreven en in **Auto Business** kwam een recensie die ons deed blozen! Op naar de volgende edities. De Engelse vertaling en aanpassing van 'Sa Majesté' wordt inmiddels verzorgd door **Brian Cass**, voorzitter van de SM-sectie van de Engelse Citroën Car Club. Voorzitter **Paul Artaud** van de SM Club de France verzorgt de Franse editie. Geweldig, die medewerking van twee voorzitters van buitenlandse clubs.

GARAGE HELFFERICH

Specialist Maserati & Ferrari

**Wij zijn zeer ervaren met motorisch onderhoud / afstellen
en het uitvoeren van een motorrevisie voor :**

de Citroën SM

**Industrieweg 36, 6702 DR Wageningen
Telefoon 0317-424710, fax 0317-421978**

COLOFON *SublieM*

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland Oplage: 190 exemplaren

Eindredactie	Peter I. Pijlman, 'SublieM' Catharina van Clevelaan 34, 1181 BH AMSTELVEEN Tel.: 020 - 641 6352 E-mail: pip341@wish.net
Technische rubrieken	Peter Derks, tel 040 - 296 1757
Vormgeving	Roland van der Spek
Techniek/Productie	Reprografisch Centrum Groningen Neutronstraat 7/20 9743 AM GRONINGEN
Website	www.citroensmclub.nl
Vormgeving website	Boudewijn v.d. Bogert Home Page Unlimited Dr. Hubernoodtstraat 82 7001 DZ Doetinchem
Hosting	Reprografisch Centrum Groningen

CITROËN SM CLUB NEDERLAND

Opgericht op 22 april 1993. Aangesloten bij de Federatie van Historische Automobielen Clubs (FEHAC), de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM) en de Amicale Citroën.
Membre de coeur: Robert Opron, France.

BESTUUR:

Voorzitter (tot 27 januari 2001)	DerkJan van der Velde Langebracht 254, 2312 PE LEIDEN Tel 071 - 523 5154/Fax 071 523 5446 E-mail djsman@wxs.nl
Waarnemend secretaris/ Evenementencoördinator	Theo van der Burg Dennenlaan 8, 2282 JB Rijswijk Tel. 070 - 399 5169 E-mail t.v.d.burg@zonnet.nl
Penningmeester/ Ledenadministrateur	Jan-Tjerk Eelkema Weena 1137, 3013 AL ROTTERDAM Tel. 010- 282 9434 Fax 010 - 282 9435 E-mail penningmeester@worldmail.nl Of: ledenadministratie@worldmail.nl
Red. SublieM/Public relations	Peter I. Pijlman, AMSTELVEEN Cath. van Clevelaan 34, 1181 BH Amstelveen Tel. 020-6416352 E-mail: pip341@wish.net
Waarnemend bestuurslid/ Beheerder clubarchief	Roland van der Spek, Kerk Avezaath E-mail: rspek@indoss.nl

CONTRIBUTIE:

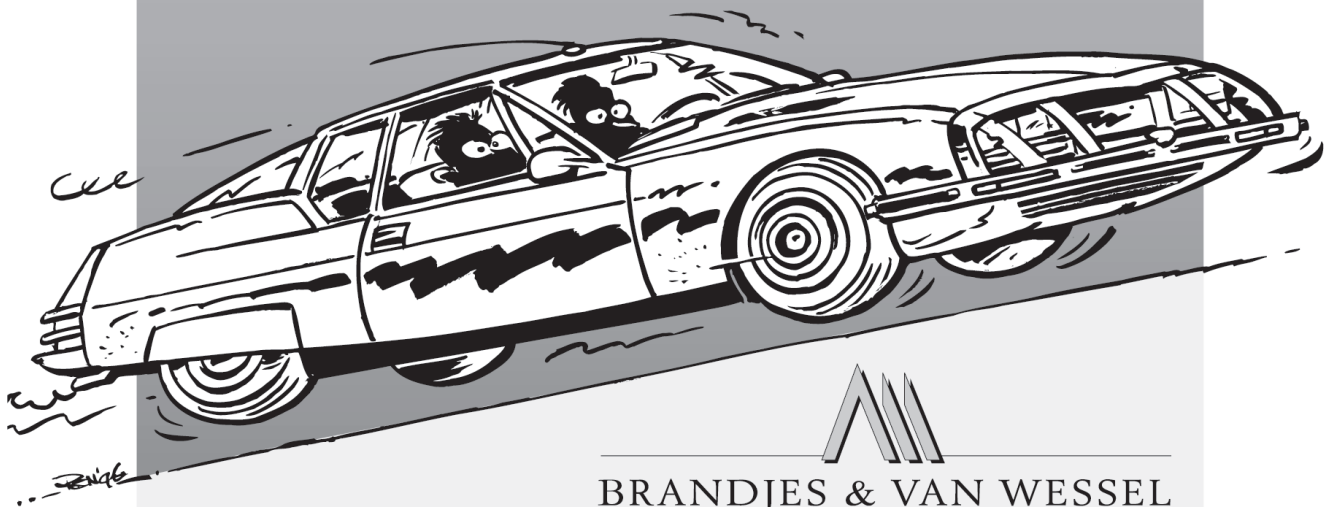
Inschrijfgeld Fl. 25,- éénmalig
Lidmaatschap Fl. 150,- per kalenderjaar (voor tussentijdse aanmelding geldt een apart tarief per kwartaal.
Inlichtingen bij de penningmeester. Zie onder: bestuur)
Foreign Members Fl. 160,- a year
Minimale donatie Fl. 150,- per kalenderjaar

AANMELDING NIEUW LID:

bij de penningmeester/ledenadministrateur (zie: bestuur). Uw contributie kunt u over maken op rekening-nummer 533621 of 42.5819.930 t.n.v. de Citroën SM Club Nederland te Rotterdam, onder vermelding van 'contributie' plus het jaartal. Na retour-ontvangst van het ingevulde inschrijfformulier en na ontvangst van uw inschrijfgeld en contributie, wordt u ingeschreven in het register van de club. U ontvangt zo spoedig mogelijk een bevestiging van uw inschrijving.

**DE BESTE
HOOGTE-
REGELAARS
VOOR UW
PENSIOEN**

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL
PENSIOENADVISEURS

Nieuwe Steen 3, 1625 HV Hoorn, Tel (0229) 234334, Fax (0229) 243644

