



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

De perfecte combinatie voor uw klassieker:
...De KNAC Classic Car Verzekering en



het KNAC Classic Car lidmaatschap!

De KNAC Classic Car Verzekering:

- WA premie van f120,-
- Casco deel 1% van de taxatiewaarde
- Slechts eens in de drie jaar taxeren
- Premie staat vast; na schade geen hogere premie
- Gratis rechtsbijstand verzekering

Het KNAC Classic Car Lidmaatschap:

- Uitgebreide hulpverlening in binnen- en buitenland voor alle auto's waarin u rijdt
(i.s.m. de ANWB Wegenwacht en de Alarmcentrale)
- Gegarandeerde repatriëring bij calamiteiten in het buitenland van uw klassieker
- Vervangend vervoer in binnen- en buitenland
- Historisch KNAC autoschild
- En nog veel meer...

Voor meer informatie: bezoek onze stand of bel 070-3831612

KNAC, persoonlijk, comfortabel, compleet.
www.KNAC.nl





SNELLE MEDEDELINGEN

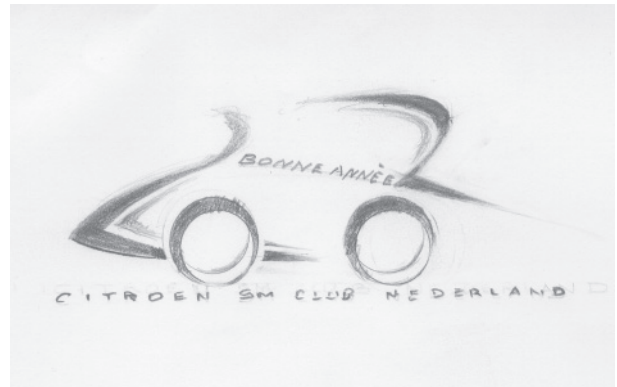
Leden in het nieuws

Met ingang van dit jaar werden **B.J.R. van Tongeren in Rotterdam** en **Pascal Claessen in Stein** lid van onze vereniging. Verstandige mannen: ze hebben nog geen SM, maar oriënteren zich alvorens er een aan te schaffen.



Nieuwjaarswensen

Elke keer is het weer raar dat we u pas in de maand maart of later via SublieM onze Nieuwjaarswensen kunnen overbrengen. Daarom doen we dat maar mondjesmaat. Drie wenskaarten willen we u niet ontzeggen. Van Robert en Geneviève Opron-Mercier ontvingen we voor alle leden van de Citroën SM Club Nederland bijgaande Nieuwjaarswens. Met een knipoog naar Citroën en de AMI6 (of een nieuw model van deze fabrikant). En van de SM-Club Schweiz en de SM Club de France ontvingen we er ook een.



Clublid Leo Droog overleden

Op 24 december van het vorige jaar is tot onze schrik Leo Droog uit Naaldwijk vrij plotseling overleden. Leo was een trouwe bezoeker van de internationale Citroën SM meetings. In z'n woonplaats was hij zeer actief in het vrijwilligerswerk. Bij de leden van onze vereniging die hem tijdens de meetings hebben meegemaakt, heerste verslagenheid toen zij van zijn overlijden hoorden, omdat zij Leo hebben leren kennen als een heel vrolijk, gezellig en sociaal mens. We wensen zijn vrouw en kinderen heel veel sterkte voor de toekomst.



Boekennieuws

Brooklands in Cobham (UK) bracht in een simpele versie 32 herdrukken (we moeten eigenlijk zeggen: overdrukken) uit van Engelstalige artikelen uit autobladen over de SM. ISBN 1-855-20579-3. Voor rond de 13 pond bent u de eigenaar. Te bestellen via www.brooklands-books.com Niks nieuws onder de zon, maar interessant voor degenen die geen zin hebben om tegen vaak hoge kosten de losse artikelen (of de bladen met deze artikelen) te kopen en toch zoveel mogelijk documentatie over de Diva willen verzamelen.





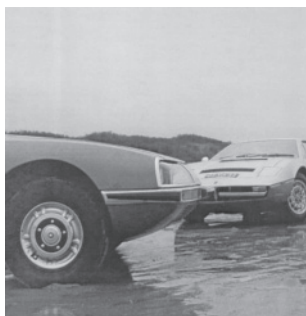
Boekenouids

'Citroën SM, de Diva', het eerste Nederlandstalige boek over de SM, is bij onze clubshop uitverkocht. Er zijn nog enkele exemplaren te koop bij AutoNet, Oostzeedijk 350 in Rotterdam. Met dank voor de tip aan Peter van Wort.



De pers

In Gazoline van augustus/september 2001 verscheen een reportage over de ombouw van een gewone SM tot een 3 liter monster, compleet met kunststof deuren, ramen enzovoorts. Een fraai verhaal! Het blad werd ons toegezonden, maar de afzender zijn we helaas vergeten. Schande! Wil de goede afzender zich even melden op het redactieadres? Dank vast.



De Pers 2

Het glossy autoblad Carros zal in het tweede nummer van dit jaar (dat eind april verschijnt) ruim aandacht schenken aan een vergelijking van de Citroën SM met de Maserati Merak. Voor dit artikel stelde de redactie van SublieM documentatie beschikbaar, en de clubleden Peter Snoeker en Wim van der Laan hun auto's. Hou Carros in de gaten want het belooft een prachtige impressie te worden.



C5 en nieuwe LHM-olie

We snappen het. We hebben het vies door! We weten waarom Citroën een nieuw soort LHM-olie gebruikt in de C5. Dat groene goedje, waarmee onze SM's soms zo kwistig omspringen, is verbeterd. Was het dan niet goed genoeg? Kennelijk niet. Toen de ID en DS overstapten van rode olie op groene, was het meteen duidelijk waarom. Die oude, rooie troep vrat je dure lak aan en ook nog eens veelvuldig de rubberen afdichtingen van het hydraulische systeem. Nu is groen (ook politiek) al een tijdje uit de mode. Het CDA en D66, ze lijden een kwijnend bestaan en hebben weinig in de melk te brokkelen, hoewel: ze kunnen opveren. Maar Citroën voelt de tijdgeest goed aan, en DUS vervangt het het ons oh zo vertrouwde groene sapje door ORANJE vloeistof. Da's bitter voor genoemde partijen, maar ORANJEBITTER is IN! Daarom dus. Dankjewel Prinses Máxima!



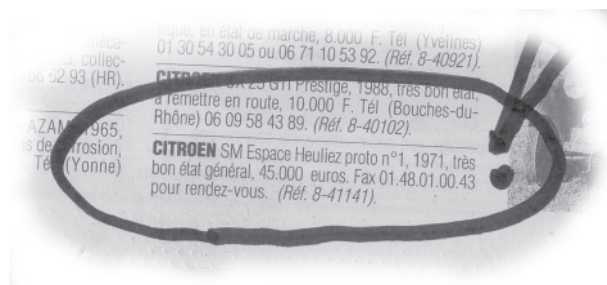
De geschiedenis van Citroën

Citroën Frankrijk meldt dat ze haar collectie automobielen in een grote hal op haar fabrieksterrein in Aulnay - ten noorden van Parijs - heeft samengebracht. Ook historische documenten, prototypes en schaalmodellen liggen, respectievelijk staan daar nu opgeslagen. Nadat dit erfgoed jarenlang her en der verspreid bewaard was, en dientengevolge nauwelijks gebruikt werd voor - commerciële - doelen, wil de fabrikant het nu bij bijzondere gelegenheden ter beschikking stellen van organisaties die Citroën een warm hart toedragen en er serieus mee om gaan. Wellicht wordt het nu wat eenvoudiger om historisch materiaal tentoon te stellen op SummuM 2003.



Geld over?

In La Vie de l'Auto stond eind vorig jaar een advertentie die buitengewoon interessant en mysterieus was. Iemand bood een SM Heuliez Espace aan, om precies te zijn 'proto no. 1'. Over de prijs zullen we het maar niet hebben. Je kon een fax sturen om je interesse te tonen. Dat hebben sommigen gedaan. Maar wie kreeg er antwoord? Daar zijn we reuze benieuwd naar! Komt die ene Espace naar ons land?





SpeedMasters

De poster van de Concorde met een waaier van SM er omheen gedrapeerd, is gereed. Knut Marsen, tot voor kort chef-designer bij Aérospatial in Toulouse, heeft met behulp van een reeks foto's van leden van onze club een wel heel Speciaal Moment in ons clubleven vastgelegd. Het is een fraaie plaat geworden in de maat 40 x 30 cm. Full color en op glanzend papier afgedrukt, is het een leuke herinnering voor de deelnemers aan deze Sortie Magnifique en een unieke plaat voor alle andere liefhebbers van SpeedMasters als de Concorde en de SM. Te koop in onze clubshop (zie elders in dit blad) en op evenementen. Met dank aan Gerard Rhemrev. En Knut Marsen.



Chassisnummer in orde?

Binnen enkele maanden werden we driemaal geconfronteerd met problemen die kunnen ontstaan bij de invoer en keuring van een SM uit Frankrijk. Nou hebben wij van de redactie van SublieM daar niet veel last van (het kost ons hooguit wat tijd, maar dat hoort bij ons werk), maar voor de eigenaren van een SM die niet zomaar door de keuring rolt, is het ronduit frustrerend. Driemaal bleek bij de RDW-keuring een ingeslagen chassisnummer niet goed leesbaar, respectievelijk niet te kloppen met de papieren die bij de auto zaten (m.n. de carte grise). De gevallen waarover het hier gaat, waren niet identiek. Maar de narigheid vertoonde veel overeenkomsten. De procedure van invoer, c.q. kentekenregistratie gaf de on-Fortuynlijke eigenaren ronduit een hoop misère.

Zodra er bij de RDW twijfels ontstaan over de juistheid van het ingeslagen chassisnummer, zijn de problemen groot: je krijgt geen kenteken, je moet voor een herkeuring verschijnen, je loopt het risico dat je auto in beslag genomen wordt door de politie, je moet zien aan te tonen dat één van de nummers bij de auto hoort en je moet aan kunnen tonen dat je op een rechtmatige manier eigenaar van de auto bent geworden. Dat kan maanden gaan duren omdat dat allemaal meestal niet zo eenvoudig is. En het resultaat lijkt afhankelijk te zijn van de welwillendheid van de betrokken ambtenaren.

Wat een narigheid. Je koopt te goeder trouw een mooie SM in het land waar ze gemaakt zijn, je bent er blij mee, je steekt er een hoop geld in om haar in zodanige staat te brengen dat ze door de keuring komt, en dan krijg je dat!

Is dit allemaal te voorkomen? Ja. Als je je als koper realiseert dat dit aspect van de aanschaf van een SM in het buitenland een rol kan gaan spelen, dan let je heel goed op het bijgeleverde kenteken en het chassisnummer van de auto. Maar hoe gaat het in de praktijk? Onlangs kocht ik een GSA X3 in Frankrijk. Leuke auto.

Aardige handelaar. Heb ik het chassisnummer gecontroleerd? Niet dus. Zo gaat dat. Maar het is wél een beetje dom en dat is een Prins van Oranje tenslotte ook wel eens.

Gelukkig gaat het meestal goed en gelukkig zijn de meeste mensen goed van vertrouwen en betrouwbaar.

Gelukkig klopt het nummer meestal en is het ook heel duidelijk ingeslagen. Maar bij SM's is dat maar al te vaak niet het geval. Oorzaak? Ouderdom, en een inmiddels zeer verouderde manier van inslaan van het chassisnummer.

En het heeft allemaal niks te maken met vertrouwen of wantrouwen; het kopen van een auto zou een zakelijke transactie moeten zijn. Maar ja, zo liggen de kaarten niet. Het gaat dus fout omdat emoties een rol spelen. Velen worden immers verliefd op een auto?! Liefde op het eerste gezicht. Wat een prachtige auto is een SM toch! Maar voordat u een verbintenis aangaat met zo'n Diva, moet u uw zaakjes wel op een rijtje krijgen. Het is als met het aangaan van een huwelijk: daar zit ook een zakelijke kant aan, en daarom trouwen tegenwoordig velen op huwelijkse voorwaarden waarin die zakelijke kanten goed zijn geregeld.



Citroën SM
Club



SublieM nummer 38
Maart/april 2002
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Feest, feest, feest! Máxima getrouwd op 2-2-2002 en Robert Opron werd op 22-2-2002 zeven-
tig jaar. ALV-leden stuurden hem een verjaardagskaart. Liefde en trouw vieren in dit nummer
hoogtij. Terecht, want daar draait het allemaal om. Wat is er dan mooier om in dit feestelijke
jaar een SublieMakSiMaal te maken?! Zoals elk roddelblad bieden we u een Speciale uitgave,
mét de enige echte trouwauto van Alex en Max op de middenpagina.

SUCCESVOL, MAAR DE PUNTJES OP DE I; DE ONDERDELENVOORZIENING.....	8
Van de voorzitter.....	9
CITROËN SM, DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN; ALV: STORM IN DE CLUB?!.....	10
CABRIOLET B 14, 'TORPEDO-CABRIOLET; LA SM AVANT LA LETTRE?.....	11
OVERLEDEN; SMACHTEN KAN NIET MEER.....	12
DIE HEEFT HET ECHT BEGREPEN!; JULES DEELDER, HEER TE ROTTERDAM.....	14
RELAAS VAN EEN EIGENWIJZE HOBBYIST - 1; Schroot Man!.....	15
HET SKELET VAN DE SM; DE NAAKTE WAARHEID: HET BLIJFT TOBBEN.....	18
Sans Monnaie; AVEC SES PROPRES MAINS*.....	22
OP TOERNEE IN DE STATES; 12E ICCCR: DE PLAS OVER?.....	24
Onze SMogoloog.....	29
MISPLAATST ADIEU?; BIJ HET VERTREK VAN SALMAN ROESNIE!	30
UNIEK EVENEMENT EERT BIJZONDER AUTOSTYLIST; OPRON, 50 ANS DE STYLE....	33
ONS EIGEN VORSTELIJKE VOERTUIG; HERINNERING AAN SA MAJESTÉ.....	34
SOPHIE MARCEAU IS RAZEND ENTHOUSIAST; SMARTLAPPEN GEWENST.....	35
FICSSM: WEDEROM HETZELFDE; OVERLEG TUSSEN DE CLUB.....	37
Sans Monnaie (2); DAT LOOPT WEER GESMEERD.....	38
EEN KOSTBAAR SUPER MOKKEL, DAT IS HET èn... DAT BLIJFT HET!; VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE – 5.....	40
CLUB SHOP.....	44
MASERATI QUATTROPORTE?; PRIJSVRAAG! WELKE AUTO WAS DAT?.....	46
EVENEMENTEN.....	50

En als klap op de vuurpijl: op de cover in het kader van ons jaarthema de Citroën SM
cabriolet een uitzonderlijke foto, exclusief gemaakt voor SublieM. ZKH Prins Willem
Alexander en HKH Prinses Máxima tijdens hun rijtoer in de SM Presidentiële. En op de
middenpagina doen we dezelfde cabriolet nog eens dunnetjes over...

DE ONDERDELENVOORZIENING



Door Jan-Tjerk Eelkema en Peter Derks

De onderdelenvoorziening via de club loopt goed, maar het kan nog beter. Om het u en ons makkelijker te maken en de verantwoording achteraf naar de leden goed uit te kunnen voeren, volgen hier enkele aanpassingen. Zie ook het hierbij gevoegde nieuwe bestelformulier!

Peter Derks nieuwe coördinator onderdelenbestellingen

Zoals de meeste leden wel weten, heeft onze club toegang tot het magazijn van de Franse SM Club voor onderdelen voor onze auto's. Deze toegang is (helaas) gebaseerd op persoonlijke relaties van enkele (voormalige) bestuursleden en daarom moeten we soms wat schipperen om de onderdelen 'mee te krijgen'. Tot op heden lukt dit gelukkig. Maar deze service vergt van de penningmeester veel (administratief) werk. Vandaar dat we de hulp hebben ingeroepen van Peter Derks, onze technische adviseur. Hij zal vanaf heden de bestellingen coördineren.

Wijze van bestellen en financiële afwikkeling strak gehanteerd

Omdat we geen winkel zijn, noch een commerciële instelling, heeft de kascommissie/ALV in januari jl. het bestuur geadviseerd om de eerder in de vereniging afgesproken regels nog wat strakker te hantieren. Deze aanbeveling neemt het bestuur graag over. De regels gaan over de manier van bestellen en de financiële afwikkeling.

In het kort komt het hier op neer. Leden kunnen via het bestelformulier met ingevulde onderdeelnummers (op te zoeken via de Cd-rom die in de clubshop te koop is, of via de onderdelenboeken die bij Chyparse te koop zijn) onderdelen bestellen. Het bestelformulier kan (bij voorkeur) per e-mail aan de coördinator onderdelen worden gezonden (derks@quescom.com). Per fax kan ook; het nummer is: +33 49723 4854. De derde mogelijkheid is het bestelformulier per fax of per post aan de penningmeester, Jan-Tjerk Eelkema, toesturen (Zie colofon). Die stuurt het dan door naar Peter Derks. Peter is ook bereid inlichtingen over onderdelen aan u te geven; daartoe kunt u zijn mobiele nummer bellen: +33 673 980 260.

Zie verder het bijgevoegde - nieuwe - bestelformulier.

Peter Derks weet welke onderdelen nog te bestellen zijn en kan u eventueel adviseren. We streven ernaar om minimaal vier keer per jaar een bestelling te plaatsen bij de Franse Club. Om de logistieke kosten te beperken, dient er dan wel een voldoende grote bestelling aanwezig te zijn.

Voordat de bestelling gehaald wordt, dient de helft van het bedrag op de clubrekening te zijn bijgeschreven. De nieuwste prijslijst vindt u in dit clubblad. Let op: het kan zijn dat bij het afhalen van de bestelling in Frankrijk, de prijs van een onderdeel gewijzigd is. In dat geval beoordeelt de afhaler de vraag of het bestelde onderdeel meegenomen wordt. De hogere prijs wordt dan aan u doorberekend.

TIP: maak van deze pagina een fotokopie en voeg die bij het bestelformulier; dan weet u meteen de juiste weg te bewandelen!



Van de voorzitter



Strickly Men. Hoewel de SM Club Nederland natuurlijk zéér geëmancipeerd is en dus zowel vrouwelijke leden (ik ken er één, maar we hebben er twee) als mannelijke leden telt, wil ik mij dit keer speciaal tot de mannen richten. Als het aantal vrouwelijke leden mij toch wat tegenvalt, troost ik mij in mijn emancipatoire gedachten maar met het ongetwijfeld grote aantal vrouwelijke lezers van SublieM, waarvan het niveau door de maatschappij-kritische en filosofische verhalen van Peter Pijlman en zijn alter ego's ver boven de middelmaat der Nederlandse clubblaadjes is verheven. Ook voor hen echter is dit stukje niet bedoeld. Mannen dus: er zijn mannen die er in slagen om hun leven niet alleen met hun SM, maar ook nog met een vrouw - of meerdere vrouwen - te delen. Zelf slaag ik daar ook al enige tijd min of meer in, dus als ervaringsdeskundige heb ik hierin enig recht van spreken. Sommigen van u zullen nu zeggen: nou en? Dat zijn diegenen, die al of niet na enige teleurstellende ervaringen andere en veelal meer voor de hand liggende oplossingen hebben gekozen, zoals: wél een SM en géén levenspartner, althans geen vrouwelijke, aanschaffen, of: géén SM en wél een vrouwelijke levenspartner aanschaffen. Over de wetmatigheden achter het feit dat het bezit van én een SM én een vrouwelijke partner slechts in heel bijzondere gevallen een harmonieuze combinatie kan opleveren (waarvan dan de duurzaamheid nog vers twee is!) een andere keer wellicht meer. Ik volsta nu met de constatering, dat hierin zowel financiële als psychologische factoren een rol spelen. Voor dit moment wil ik mij concentreren op diegenen onder u, die bovenstaande dilemma's onderkennen, maar desalniettemin volharden in hun tegen-beter-weten-in-streven om zich niet alleen in hun SM maar ook in een vrouwelijke partner te verlustigen. Voor hen heb ik een gouden tip: neem een Française!

Ik onderbouw dit advies met de volgende overtuigende observaties:

(1). Niet voor niets trekken vele illustere leden van onze club regelmatig naar Frankrijk. Laat u daarbij niet misleiden door hun nobele, mannelijke, belangeloze etc. motieven. U denkt, dat ze bijeenkomsten organiseren voor onze club? Dat ze in Parijs onderdelen voor hun en uw SM gaan halen? Dat ze uit francofiele overwegingen lid van ook de Franse SM club zijn geworden? Dat ze hun vakantie in Frankrijk doorbrengen, omdat ze de toeristische kwaliteiten van dat land zo waarderen? Dat ze naar Frankrijk gaan, omdat daar nog garagisten zitten, die in geval van pech aan hun SM kunnen sleutelen? Nee hoor: evenementen kun je overal organiseren, onderdelen kun je in Nederland prima krijgen, de Franse club valt voornamelijk op door een forse contributie, als vakantieland is Frankrijk veel te vol voor individualisten als wij en de meeste Franse garages zien een SM veel liever gaan dan komen! Nee, de verstokte Frankrijk-gangers zoeken een Française die hun lot met een SM en diens bezitter willen delen. Als dat niet snel lukt zijn sommigen onder ons zelfs bereid huis en haard in Nederland op te geven en metterdaad in Frankrijk te gaan wonen. Hoewel drastisch, hebben ze wél gelijk: wie de liaisons dangereuses van én een SM én een vrouw ambiëert, verwerve zich een Française.

(2). Uitgaande van mijn eigen ervaringen, kan ik terugkijken op een inmiddels zeer langdurige en gelukkige combinatie van leven met (eerste) vrouw én (tweede) SM. De critici onder u, die mij nu voor de voeten werpen, dat mijn vrouw hardstikke Nederlands is, hebben gelijk, maar snappen het niet. Toen ik Marianne (dat is al punt één) ontmoette, dacht ik met een Française van doen te hebben en dáár gaat het om, mannen! Dat scheelt dus bovendien een heleboel reizen en een taalprobleem, want mijn Frans is slecht.

(3). Wat maakt de Française nu zo geschikt om desgewenst als partner naast en meestal ná de SM te figureren? Ik kan dat het beste illustreren met een kleine en waar gebeurde anecdote. Vorig jaar bezochten wij (zoon Tim en ik) de bijeenkomst van onze club in Toulouse, alwaar Gerard Rhemrev ons een prachtig programma voorschotelde: zie de historische foto-reportage van de SM's rond de Concorde. Op de terugweg parkeerden wij de SM in een dorpje langs een van die karakteristieke RN's. Gewoon langs de stoep en vlakbij een café-bar-restaurant, waar het op elk moment van de dag gezellig druk is, en waar altijd wat lekkers te eten en te drinken valt. En honger hadden we. Een uurtje en wat omelettes, wijn en koffie later gingen we terug naar onze blauwe Diva om de reis te vervolgen. En wat zat er onder de rechter ruitenwisser? Nee, a-romantische Hollanders!, geen bekeuring, maar een slipje. Een klein, sexy, vuurrood, damesslipje! Van een Française!

Wie nu nóg niet overtuigd is, kan zich beter tot een van de eerder beschreven opties beperken (óf geen SM, óf geen vrouwelijke partner). Veel lees- en kijkplezier met deze SublieM en dames, jullie kunnen ook weer verder lezen.

Paul Paymans

COLOFON

Eindredactie:

Peter I. Pijlman
telefoon: (020) 641 63 52
e-mail: pip341@wish.net

Redactie & vormgeving:

Roland van der Spek
e-mail: rspek@indoss.nl

Technische rubrieken:

Peter Derks
e-mail: derks@quescom.com

Productie:

Drukkerij Meerpaal Tiel

Website:

www.citroensmclub.nl

Versijning volgend nummer:

juni 2002

Oplage:

200 exemplaren

ALV: STORM IN DE CLUB?!

Door Theo van der Burg

Zo stormachtig als het buiten het Keringhuis van de Stormvloedkering Maeslandt te Hoek van Holland was, zo rustig is de Algemene Ledenvergadering van 26 januari 2002 verlopen.

Na de gebruikelijke ontvangst met koffie en gebak was de vergadering binnen vijf kwartier ten einde. In deze korte tijd werd het verslag van de secretaris goedgekeurd en de penningmeester decharge verleend, had de kascontrolecommissie bestaande uit Jacques Hackenberg en Peter Snoeker haar aanbevelingen voor de onderdelenvoorziening verwoord, werd aftredend penningmeester Jan-Tjerk Eelkema bij acclamatie voor een nieuwe periode gekozen, een nieuwe kascontrolecommissie bestaande uit Douwe Blanksma, Freek



Boersma en Gijs de Jonge benoemd, deed Marguerite Hackenberg als voorzitter van de Stichting SummuM 2003 haar verslag van de voorbereidingen van dit internationale evenement en werd de zeventigste verjaardag van de ontwerper van onze diva gememoreerd (inmiddels heeft Robert Opron op 22 februari zijn verjaardag gevierd en zal hij op 11 mei in zijn woonplaats Verrières-le-Buisson worden gehuldigd: red.).

Na de vergadering was het tijd voor het informele gedeelte van het Nieuwjaarsevenement. In een korte film werd nog eens getoond waar ons land tot ver over onze grenzen om bekend staat: de strijd tegen het water. In dit geval de inventieve oplossingen die de ingenieurs van Rijkswaterstaat hebben bedacht voor het (tijdelijk) afsluiten van de slagader van Europa: de Nieuwe Waterweg. Nadat met een maquette het sluiten en openen van de stormvloedkering was getoond, wilde

(bijna) iedereen de storm buiten trotseren om de stormvloedkering van dichtbij te bekijken.

Voorzien van helm en regenjas toog iedereen naar buiten om daarna verwaaid en nat, maar voldaan terug te keren voor de afsluitende Nieuwjaarsborrel.

Slechts weinigen zullen hebben gemerkt dat de catering wegens een communicatiestoring de saucijzenbroodjes moest omvormen tot SaucijzenMootjes of is deze creatie speciaal bedacht voor het bezoek van de Citroën SM Club? Geen van de 21 aanwezige leden en 7 SM's kon hier stil bij blijven staan, toen zij na afloop van dit geslaagde evenement over de Maasdijk naar huis werden geblazen door een stormachtige wind.

CABRIOLET B 14, 'TORPEDO-CABRIOLET'

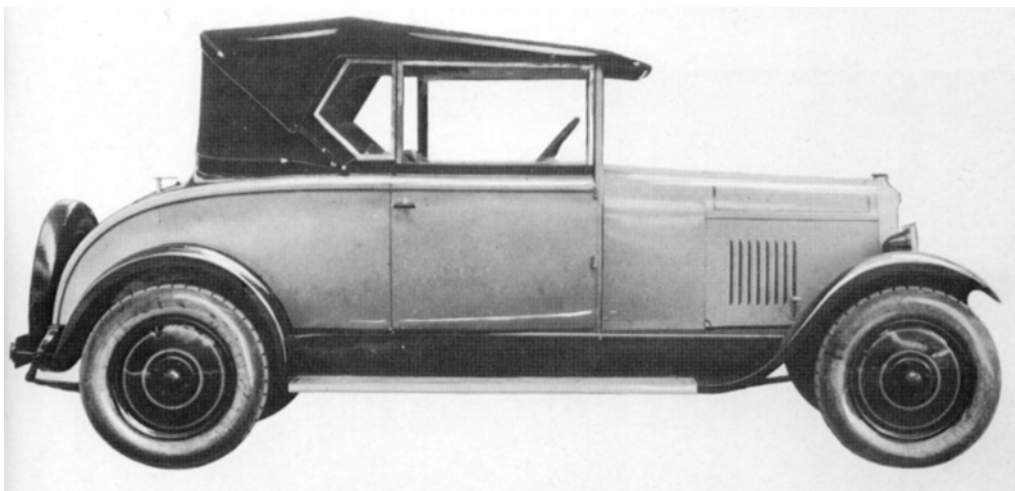
Door Peter Pijlman

En wij maar denken: waarom is dat achterste zijruitje nou zo hoekig terwijl de rest toch voornamelijk vloeiende vormen heeft... Opron: 'Er is nooit iets werkelijk totaal nieuws onder de zon'.

Robert Opron heeft in zijn creaties 'la fluidité' hoog in het vaandel staan. Vloeiende vormen (ik geef toe, het is een zwakke vertaling) zijn natuurlijk, ze passen uitstekend bij de functie van automobielen. Die hebben ten slotte als belangrijkste taak mensen snel te vervoeren in een omgeving die daar nogal wat weerstand aan biedt: luchtweerstand moet nu eenmaal op economische

Alles goed en wel, toen we bijgaande foto van de Citroën B 14 zagen, kregen we een déjà-vu-gevoel. U ook? Opron heeft wél gevoel voor traditie! Een ander zou zeggen: die Opron heeft dat ruitje gewoon gejat. 'Ordinair jatwerk', beweerde onlangs een bekende autojournalist. Die man had het toen over de Citroën CX en GS die 'gewoon gejat' waren van PininFarina die voor BLMC in 1968 door een getalenteerde medewerker twee conceptcars liet vervaardigen (die overigens nooit in productie zijn genomen en meer weg hadden van suffe, lompe badkuipen dan van de vermeende 'jatmodellen' GS en CX).

Nee, Opron heeft zich bij zijn ontwerpactiviteiten



en efficiënte wijze overwonnen worden. Naast de SM en de GS, is Opron's Citroën CX wellicht het meest tot de verbeelding sprekende model dat deze benadering van vervoer tot uitdrukking brengt.

Al lang geleden, in 1995, schreef ik Opron's reactie op mijn vraag over dat hoekige zijruitje op: 'In veel van mijn ontwerpen voor allerlei carrosserieën kunt u de omhoog lopende knik in de achterste zijruit terugvinden. Het is bij het ontwerpen van een carrosserie in mijn ogen een kwestie van zowel stroomlijn als ritme in de vormen. De omhoog gaande lijn bij de achterste zijruit van de SM correspondeert en harmonieert met de hellinghoek van de voorruit.' En, voegde ik er later aan toe: die lijn maakt de vormen van de SM nét even spannender omdat ze niet parallel loopt met die raamstijl van de voorruit.

laten inspireren door goede ideeën. En hij wist er zijn eigen 'touch' aan te geven zodat de gerealiseerde modellen denderende verkoopsuccessen zijn geworden. Wist u dat in 1986 de GS/GSA de meest verkochte Citroën aller tijden waren? Beter dan de 2 CV ooit is verkocht? Ik bedoel maar.

Dat zijruitje van de SM? Zou Opron die B 14 ooit hebben gezien? Vast wel. Als ik zijn historisch besef een beetje kan inschatten - en dat denk ik te kunnen - dan zou het me niets verbazen dat ergens in zijn grijze cellen dat zijruitje is blijven hangen. Er is nooit iets totaal nieuws onder de zon. Maar het is bij onze SM wél heel mooi geworden.

Met dank voor de tip en de foto aan Peter van Wort.

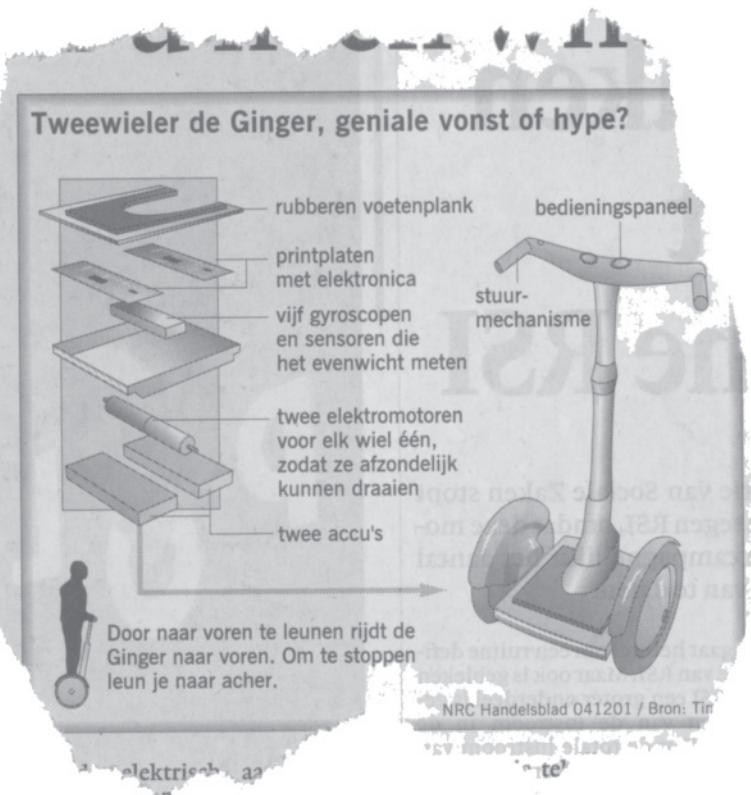
LA SM AVANT LA LETTRE?

SMACHTEN KAN NIET MEER

Eind vorig jaar las ik een opmerkelijke overlijdensadvertentie die me aanvankelijk enigszins jaloers maakte. Het was in een tijd vol nostalgie: Sinterklaas, Harry Potter, Minous en de Kerstman. Stuk voor stuk escape-mogelijkheden. Vluchten uit barre tijden. Elf september, het was en is mijn verjaardag. Toch vond ik tot op dat moment niet één van die feesten aantrekkelijk genoeg om me in te gaan wentelen. Totdat ik begreep wat me werkelijk boeide.

De bewuste advertentie in het avondblad meldde dat ene mevrouw Bentley SMartelijk was heengegaan, in de gezegende leeftijd van, pakweg, 96 jaar. 'Bepaald niet in de wieg gesmoord', dacht ik na het lezen direct en oneerbiedig. Het was haar náám! Bentley. Die intrigeerde me. Zou ze tijdens haar lange leven een...? Ik strafte deze stoute gedachte meteen af door onmiddellijk te denken: 'Of was het misschien tóch een Rolls Royce geweest? Een Rolls Royce zoals Ted Brandjes van die hydropneumatische advertentie die al jaren ons blad siert? Nee, het kan net zo goed een Trabant geweest zijn waarmee mevrouw Bentley zich van het ene deel der aardkloot naar het andere voortbewogen had. Of misschien gewoon een oma- of Måximafiets, of in

de laatste jaren van haar lange leven, misschien wel een aërodynamische rolstoel. Daar heb je vast ook 'Rolls Royces' onder'.



M'n gedachtencarroussel draaide op volle toeren. U kent dat van me. Ik raakte op drift. Zag mevrouw Bentley opeens ook al rijden op dat nieuwste vervoermiddel, de Ginger, een tweewieler waar je je niet in maar óp voortbeweegt. Dat is nog eens wat anders dan rondkarren in een rolstoel! En zelfs een Bentley verbleekt bij zo'n innovatieve Ginger. Als mevrouw Bentley een vént was, dan zou ze zo'n Ginger hebben aangeschaft: slechts twee wielen (dus maar twee banden die kunnen slijten), geen chauffeur nodig (dus de verleiding om het met hem aan te leggen is totaal afwezig), uiterst milieuvriendelijk (want op elektriciteit en dus geen uitlaatgassen), klein (dus geen parkeerproblemen en daarom ook nog eens mensvriendelijk voor eigenaren van een SM of een andere grote gedrochten), zichzelf balancerend (dus geen last van evenwichtsproblemen die nogal eens samengaan met het vorderen der leeftijd), makkelijk in het onderhoud (een wasbeurt mag gerust voor de deur plaatsvin-

den), en uitermate hip (oma op de step!!). M'n duifje, m'n liefje, wat wil je nog meer? Da's pas SMachten. Dacht ik eerst.

nemen en naar te SMachten. Nee, hoe langer ik er over nadenk: haar dood is louter genade. Ik voel de jalousie alweer opkomen.

En tóch vind ik het jammer. Jammer dat ze is heengegaan voordat mijn SM gereed was. Ze had de genoegens van zo'n Diva eens moeten proeven. Dan was ze niet 96, maar 196 geworden. Een Bentley? Leuk hoor. Een Ginger? Heftig, zeker. Maar een SM houdt je bij de tijd. En in leven. Want die laat je nooit los. En jij haar niet. Je hoeft je nooit te vervelen met zo'n bak. Diva vraagt eeuwigdurende aandacht.

Da's pas écht SMachten.

se koningin



zal hij aan de jubilarisse worden overgedragen. Veel bijzonderheden over de auto wil de fabriek nog niet vrijgeven. De wagen heeft een zelfdragende carrosserie, ziet er vloeiender en wat sportiever uit dan de bestaande hofauto's en hij is wat lager dan de koningin gewend is. Vandaar dat het portier tot in het dak doorloopt. De koningin kan in elk geval staande uitstappen en hoeft niet te bukken. Op de achterbank heeft het koninklijke paar een zee aan ruimte, zo veel dat er nog plaats is voor klapstoelen, indien er gasten aan boord zijn. Het interieur is vorstelijk met leer en duur tapijt, maar niet extravagant, want dat mocht niet van koningin Elizabeth. Technische details van de auto wil de fabriek pas bekendmaken tegen de tijd dat de auto zal worden overgedragen. Eén bijzonderheid heeft de fabriek al wel onthuld: de staats-Bentley is ook geschikt gemaakt om op LPG te rijden.

tot aantal toeleveranciers.

mensen lip en de chauffeur. De fabrikant is in februari 2000 aan de koninklijke auto begonnen; in mei

Ze is dus overleden. Da's jammer. Misschien heeft ze de Ginger nét niet meer aanschouwd en is ze aan de verleidingen van dit magnifieke stadsvervoermiddel ontsnapt. Soms is doodgaan gewoon dé escapemogelijkheid bij uitstek. Je hoeft geen Sinterklaas-cadeautjes meer te kopen. Je hoeft nooit meer in de rij te staan voor de bioscoop waar Harry Potter draait (je zweeft gewoon als geest naar binnen; slechts een enkele verlichte geest merkt je op), dus je hebt ook geen last meer van evenwichtsproblemen. En haar eigen Minous? Die had mevrouw Bentley ongetwijfeld vlak voor haar eigen verseiden kalm en rustig laten inslapen. De Kerstman? Die vond ze al jaren te oud om serieus te



De Ginger werd gisteren in New York gedemonstreerd. Uitvinder Dean Kamen spreekt van „een paar magische sportschoenen“. (Foto AP)

JULES DEELDER, HEER TE ROTTERDAM



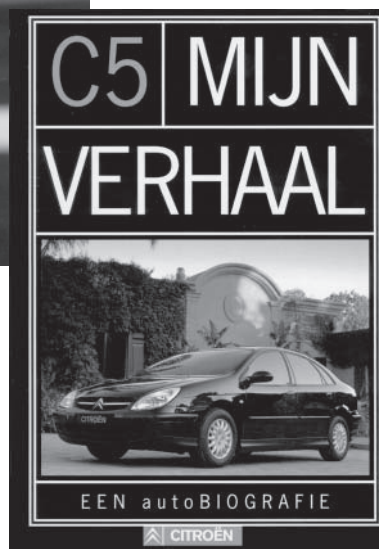
CX* zegt'ie: "Die ontwerper heeft echt begrepen hoe je een auto moet tekenen".

Later meldt het verhaal: 'Plotseling stopt de woordenstroom. Deelder valt stil, want pal voor onze neus stopt een Citroën SM. Een zo te zien goed geconserveerd exemplaar.

Door Jan-Tjerk Eelkema

Ooit trad Jules Deelder, artiest te Rotterdam, op in de kolommen van SublieM. Hij heeft jaren terug via Citroën Nederland de kans gekregen in een Citroën SM te rijden. 'Pleurisbakken. Mooie pleurisbakken', noemde hij onze Diva's. Let op wat hij er nu over zegt. En over z'n CX.

Met de introductie van de C5 heeft Citroën Nederland een boekje uitgegeven met de titel 'C5 Mijn Verhaal, een autobiografie'. Hierin staan enkele achtergronden over de C5. Ook is Jules Deelder, nachtburgemeester van Rotterdam, uitgenodigd voor een proefrit in een C5. Deelder, zelf een CX-fan, heeft het niet zo op moderne Citroëns. Over de ontwerper van de



"Mooi hè," herneemt Deelder, als de SM zacht schommelend op z'n veerbollen de hoek omdraait. "Da's een kans van één op de duizend dat je er zo een voorbij ziet komen. Zo'n ding is schatten waard, als je een goeie hebt".

Waarvan acte.

** Voor de nog niet ingewijden: Robert Opron en zijn equipe.*



RELAAS VAN EEN EIGENWIJZE HOBBYIST - 1

Door Gert-Jaap Span

In de komende uitgaven van het SublieMe blad zullen wat aantekeningen van mij verschijnen. Het gaat om de aanschaf en de restauratie van een SM injection electronique uit 1973 met de kleur Brun scarabee. Er zullen wat algemene zaken aan bod komen maar voor diegenen die houden van details voor wat betreft zuigerdiameters en slijtages komen er ook wat getallen in voor. Kortom er valt weer wat te smullen. Het zal een vertellende geschiedenis zijn over hoe het zo ver is gekomen dat er nu een verhaal van mij te lezen is in dit blad. U snapt het al, dit wordt een geschiedenis over alle facetten tussen toen ik nog zonder zorgen door het leven ging tot en met een SM die op de weg moet gaan staan (en rijden!). Het is het relaas van een eigenwijze hobbyist.

Ik ben een CX-man

Ik moet u echter eerst wat bekennen. Eigenlijk ben ik een CX-man. Ik heb er eentje gehad, een CX RD 2.5

turbodiesel uit 1986. Fantastische wagen. Deze kwam als logisch gevolg van een witte BX GT 1.9 uit 1985 die ik ervoor had, die weer het gevolg was van een Peugeot 305 uit 1983 met elektrisch schuifdak (reden van aanschaf van deze auto) die ik, toen ik nog student was, gekocht heb voor 500 gulden en ¾ jaar later voor 650 gulden heb verkocht. Ten tijde van de Peugeot kwam reeds de behoefte naar dat bijzondere veersysteem en budgettair was toen alleen de

BX voorhanden. Het ultieme kwam daarna dus in de vorm van de CX. Uiteindelijk heeft een derde keer dat dee koppakking eruit vloog mij de das omgedaan en de rekeningen die ik steeds had om het ding aan de loop te houden, waren dusdanig dat met eveneens de aanschaf van een huis, bruintje het niet langer trekken kon om de CX op de weg te houden. U moet bedenken dat ik 130 km woon/werk verkeer per dag afleg en dus navenant onderhoud aan de auto moet doen.

Mijn werkpaard

Na de CX kon ik het Franse merk niet verlaten en heb een BX break 1.9 diesel aangeschaft waar ik ook ruim 100.000 km mee gedraaid heb maar ook die is nu weg met een totaalstand van 365.000 km op de klok. Voor de citrofielen onder u kan ik met een gerust hart mededelen dat het vervolg wederom een Citroën is maar nu een ZX 1.9 diesel. Geen hydropneumatisch veer-

systeem? Nee, ervaring met voorgaande wagens heeft mij geleerd (BX en CX beide compleet nieuw leidingwerk aangebracht) dat leidingen van auto's die richting de 10 jaar gaan stuk voor stuk het loodje leggen en daar had ik dus éven geen zin meer in voor een auto die mij elke dag van en naar het werk moest brengen. Dus een wat nieuwere auto binnen mijn budget maar zonder het geroemde veersysteem.



Schroot Man!



M'n hart roept

Ik hoop dat u gerustgesteld bent, dat ik tot heden louter Frans rijd en dus in de goede richting zit. Wat heeft dit nu alles met de bekentenis te maken? Veel en weinig. Enerzijds is dit natuurlijk bladvulling, anderzijds is het zo dat ik aan wou geven dat een CX voor mij een topwagen is die vanwege de begrotingen nu dus niet voor mijn deur staat. Maar het hart roept wat anders. En dus ben je kwetsbaar. Je bent gevoelig voor alles wat met CX te maken heeft, bijna labiel. En dat wisten de mensen om mij heen. En zo is het begonnen.

Een oude 'Citroën'

Het was ergens in '98/'99 dat een vriendin van mij, mij opmerkzaam maakte op het feit dat zij (en haar man) een vriend hadden. Op zich niets bijzonders zult u denken en, toegegeven, tot zover is het nog niet zo spannend. Deze jongeman had ook ergens een schuur gehuurd (voelt u al iets?). En in deze schuur had hij een oude Citroën (bonk, bonk, bonkerdebonkbonk ging mijn hart), (u moet nu toch al iets gaan bevroeden lijkt mij zo). Deze Citroën lag uit elkaar (grotendeels gedemonteerd) en hij was bezig deze te restaureren, maar kwam daar door veranderde gezinsomstandigheden niet doorheen, zodat hij er toch maar eens aan zat te denken om de wagen van de hand te doen. Dat wist dus de vriendin van mij die ook wist dat ik een zwak voor Citroën heb. Geheel nuchter en quasi nonchalant reageerde ik van: 'Goh wat leuk en wat is het dan voor Citroën?' (spannend, CX? Uit elkaar? Voor weinig over te nemen?, hier moet ik meer van weten!!!!!!). Maar

al wat ik vroeg, ze was niet in staat om te zeggen wat het hier dan betrof. Zeker was dat het geen snoekebek was, het was een lange wagen met een aflopende achterzijde (GS valt af want die is niet zo groot). De roze bril die ik droeg, begon langzaam rood te worden want dit begon verdacht veel op een oude CX te lijken. Dus ze zou eens informeren wat voor wagen het nu precies was.

Een SM nooit gezien

De volgende dag stond ze op het antwoordapparaat met de mededeling dat het een SM was zonder

roest, gedemonteerd, in goede staat. Dan moet je even slikken, geen CX, jammer, wel een SM, heftig!! Eigenlijk wist ik niet veel van een SM, sterker nog, ik had een SM in het echt nog nooit gezien, alleen op foto's. Ik wist alleen dat het iets zeer speciaals was en dat het hartstikke duur was. Eigenlijk buiten budget, maar ja dan heb je wel iets speciaals en de waarde zal ook niet meer zakken zoals de waarde van een moderne auto doet. En dus na wikken en wegen toch maar eens een afspraak gemaakt om te gaan kijken. En zo is het gegaan, ik ging, keek en ging weer naar huis. Het was duidelijk, in de schuur stond deze dame ontdaan van al haar franje onder een laagje stof.

Techniek geen probleem

Toch kon de stoflaag niet verhullen dat deze dame lijdend voorwerp is geweest van een flinke ruzie. Overal waar je keek zat over alle plaatwerkdelen een aantal flinke diepe krasen tot op het metaal. Het verhaal erbij schijnt te zijn dat de Franse eigenaar ruzie heeft gehad met zijn vrouw en uit frustratie heeft madam de wagen maar en passant met de contactsleutel bewerkt. Maar goed het was meteen duidelijk dat het een "harde" auto was want je kon overal kijken omdat zij gedemonteerd was. Dit is een pluspunt want ik kan niet plaatwerken, maar technisch krijg ik een auto wel in m'n vingers. Ik had tenslotte genoeg gedaan aan de CX en BX en andere wagens. Natuurlijk is plaatwerken ook wel te leren voor mij, maar dan oefen ik liever op een



wagen die wat goedkoper en eenvoudiger is.

Voor de beeldvorming

Kent u het gevoel dat je begint te malen? Wel/niet doen om allerlei redenen? Moet je op je gevoel afgaan of op je rationele denken, is dit wel verstandig of moet je er gewoon voor gaan? Weer een restauratie project erbij (het huis dat ik inmiddels in bezit heb, ben ik ook aan het restaureren, afgebroken tot ik alleen nog 4 muren en een dak had, voor de rest moest alles opnieuw gebouwd en aangelegd worden). Duidelijk was dat dit project eerst zou moeten wachten tot het huis klaar was. Ondertussen toch maar verschillende bedrijven gebeld om te informeren wat er nu allemaal mis kon zijn met een SM en wat het ging kosten om dat weer voor elkaar te krijgen. En zo heb ik me een beeld gevormd van wat mij wellicht te wachten stond. Mensen in mijn omgeving (mijn vriendin in het bijzonder) merkten hoe ik begon te stralen bij het vertellen over de wagen en maakte dat ook aan mij duidelijk.

Een werkplek zoeken

En toen, na nog een bezichtiging met alle onderdelen erbij aanwezig, was er die kogel, en er was een kerk met geopende deuren zodat de kogel er makkelijk doorheen kon. Een complete auto, zonder koppelingsplaten, drukgroep, uitlaat en alle banden volledig kaal gesleten. Maar wel een perfect interieur (lederen bekleding), gereviseerde cilinderkoppen (motor zelf moet nog) en nieuwe distributiekettingen, verstevigde oliepomps, krukaslagers, drijfstaanglagers, kettingspanner. Uiteindelijk is de beslissing gevallen, ik moest deze wagen hebben en dus heb ik hem afgerekend en op laten halen door een transporteur die er een uitstekende wagen voor had. Maar ja, dan heb je zo'n ding, maar waar laat je die als je garage niet groot genoeg is. Dus



als de sodemieter maar eens rondgevraagd of niet iemand een ruimte wist. Na wat omzwervingen kwam ik bij een organisatie terecht die ruimtes (panden) in beheer heeft om ten tijde van leegstand er tijdelijk mensen met klussen, auto's, boten, motoren in te laten bivakkeren tegen een geringe vergoeding. Binnen een week had ik een plek van ongeveer 80 m2 binnen een loods bemachtigd en daar staat zij nu op bokken, te wachten tot er met liefde aan gewerkt kan worden.

Span, da's Schroot, Man!

Maar behalve het rollende deel van de wagen waren er natuurlijk al die onderdelen die in dozen opgestapeld waren die ook verplaatst moesten worden. Gelukkig heb ik een goede vriend die wel wou helpen. Hij was natuurlijk ook nieuwsgierig wat die Span nu weer voor een ding gekocht had. Nadat alle onderdelen waren ingeladen en wij weer huiswaarts keerden, kwam zijn oordeel, Span, dat is Schroot Man!!, terwijl ik alleen maar een hele mooie wagen in mijn hoofd had. Zo zie je maar weer op welke wijze verschillende mensen dezelfde dingen op een geheel verschillende manier interpreteren.

To be continued.



DE NAAKTE WAARHEID: HET BLIJFT TOBBEN

Door Peter Pijlman

Niets is zo ontluisterend als een skelet. Maar als het vlees zelf tot kunst verheven wordt, zoals in een museum in Duitsland een lijkenpikker met veel succes deed, ontstaan er intrigerende beelden van het menselijk lichaam: bloedsomloop, spieren, organen, alles kon je zien. Luguber. Maar omdat we geen amateur-anatomische club zijn, laten we dat soort zaken voor wat het zijn. En toch: haar hebt u dat nou ook? Dat u wilt weten wat er onder die aalstrakke huid van uw Diva zit? Dan is dit artikel iets voor u. We zijn tenslotte allemaal een klein beetje voyeur. En: we blijven tobbers. Over het tectyleren van de binnenzijde van de achter-spatborden.

Karakterschets

Kocht u, zeg tussen 1980 en nu, uw SM vanwege haar smetteloze huid? Dan bent u hoogstwaarschijnlijk een liefhebber van 'jong'. Dan bent u waarschijnlijk typisch een man, een jonge man*. Of een man die een huwelijks-advertentie begint met '50-er, jongensachtig, zoekt...' Of viel u juist op dat éne moedervlekje, zo ter hoogte van de onderrand van het voorspatbord? Dan bent u óf een doe-het-zelfer of een man in bonus, of heel misschien iemand die ervan houdt te zien dat een SM doorleefd is, karakter heeft of iemand die graag ziet dat de huid het patina van een waar kunstwerk heeft. Of kocht u een barrel van een SM, vol gaten en builen? Dan bent u vermoedelijk een hartstochtelijk vernieuwer, iemand die de onweerstaanbare drang heeft om alles wat stuk is of beschadigd is te 'helen'. U bent dan óf een medicus of iemand die opgroeide in de

jaren zestig óf die recentelijk miljonair is geworden. Maar laat ik ophouden met deze naar Lombroso-praktijken riekende karakterisering van de eigenaren van SM's. Het gaat me om iets heel anders, al is er ongetwijfeld een verband tussen de auto en de eigenaar. De hond en z'n baasje. Peer Mancini en de Melk Unie Koe.

Nieuw boek?

Behoorlijk ingewikkeld

En Citroën SM is mooi. Zeggen velen met u. Maar is ze van binnen net zo mooi als van buiten? Als je de vele medische rubrieken ziet

die bloederig van de tv-buis afspatten, houd ik het maar voor gezien als het verder of dieper gaat dan de huid. Hoewel? Soms móet je wel. Namelijk als het roest-beest toeslaat. Dan moet je wel naar binnen kijken. Dat is geen simpele klus bij een SM: ze zit behoorlijk ingewikkeld in elkaar.

Hoe ingewikkeld? Troost u: een CX is heel wat ingewikkelder geconstrueerd dan een SM. De SM-koets is nog gemaakt om grotendeels handmatig in elkaar gelast te worden, terwijl een CX vrijwel volledig met behulp van robots gelast werd. Toch heeft ook een SM een behoorlijk bewerkelijk lijf. En dat lijf vergt, nu onze dame op leeftijd begint te komen, onderhoud. Smeerseltjes helpen wel even om het ver-rimpelen tegen te gaan, maar kijk uit! Soms is een operatie noodzakelijk om u te overleven. Ook plastische chirurgen kunnen veel, maar



onderhuids gaat het verouderingsproces gewoon door. De beautylijn van Vanessa doet daar niks aan af.

Inwendig onderzoek

Neem nou roest. Neem nou roest in uw spatborden. Uw voorzitter zei, vlak voordat ik dit stukje ging schrijven: 'Zonde hé, van al die pekel. Nou ja, ze zal mij wel overleven'. En als je de zorgvuldigheid die bij het onderhoud van veel SM's in acht wordt genomen, in ogenschouw neemt, dan zou je haast in de eeuwigheid van zulke vertroetelde auto's geloven. Maar ja, daar is echte liefde nou eenmaal op uit: duurzaamheid, levenslang en als het kan ook nog voor het nageslacht zorgen. Regelmatig naar de dokter, mensen, voor een check-up. We schijnen tegenwoordig tenslotte allemaal gezondheidsfreaks te moeten zijn.

Het blijft tobben

Maar het blijft tobben. En een hele klus om fit te blijven. Om bijvoorbeeld ter hoogte van de achterbank het inwendige van de achterspatborden te kunnen bekijken, moet je eerst een voorstoel verwijderen. Dat gaat nog wel: 4 x bout 11 uit de stoelrails verwijderen. Maar om diezelfde stoel er later weer inzetten valt niet mee. Tip: op je knieën buiten de auto gaan zitten, de stoel naar voren kantelen, dan eerst een stevige priem of kleine schroevendraaier door de gaten in de stoelrails én de gaten in het dwarsbalkje waar de stoel op staat steken, dan de hele stoel in voorover gekantelde stand mét de bouten – losjes – vastzetten, en dan – zucht – de achterste twee bouten er indraaien, waarna ze stevig vastgedraaid kunnen worden. Inmiddels zijn je knieën kapot en moet je naar de fysiotherapeut. Maar voor het zover is, heeft u de achterbank losgedraaid (zit vast met een onwijze hoeveelheid bouten onder het flapje van de armsteun. Meestal gaat dat losdraaien vrij gemakkelijk, maar dan komt het pas: de achterbank uit de auto verwijderen. Als u een krappe garage hebt: vergeet het maar. De deur moet wagenwijd open. Is het mooi weer? Lucky boy, dan kunnen de burenmee-genieten en kunt u glunderend de bank eruit halen. En dan moeten de zijpanelen er nog uit. Die zitten met vier parkers vast: twee in het leer ter hoogte van de deuropening, één op het metaal achter de achterbank (zo'n beetje bij de hoedenplank**) en één in de bodem ter hoogte van de hoek tussen de metalen rugleuning en de bodem. Vier parkers? Mis! Als u een vroege SM hebt, zit

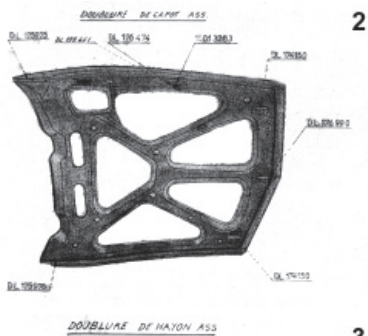
er ook nog een parker onder de armsteun verscholen, in het opbergvakje. Dat ding is volkomen overbodig, maar het laat wel zien dat Citroën er naar streefde een kwaliteitsauto te produceren...

Je moet het hélemaal zelf weten

U hebt nu de opperhuid verwijderd, tenminste als u een lederen interieur hebt. Maar nu kunt u bij een auto waar nog niet eerder aan geklooid is, nog steeds niks van het inwendige van de spat-schermen zien: de gaten in het metaal (waarachter het roestduiveltje wellicht rondwaart) zijn keurig afgedekt met soepel grijs plastic. Ongetwijfeld gaat u met beleid die flapjes eraf trekken. Dat lukt dan zonder scheuren en is handig voor later: het plastic moet er weer opgeplakt worden om indringen van vocht in het interieur te voorkomen. En dan: dan kunt u zien of en hoe erg uw SM roest. U bent binnengedrongen in één van de vele geheimen die uw SM herbergt. Bent u helemaal geen doe-het-zelver, dan is het toch misschien leuk om uw Diva beter van binnen te bekijken (dan bent u misschien psycholoog of therapeut! Of gewoon een nieuwsgierig aagje of zelfs een verdorven voyeur). Voor dat inwendige maakten Citroëningenieurs in samenwerking met Chausson in Creil honderden bouw- of constructietekeningen. (Ik ontmoette onlangs bij toeval de dochter van Hij was verantwoordelijk voor de constructie van de koets van een SM. Interviewtje, mevrouw Gourdesse?**) Soms hoor je mensen beweren, dat ze hun SM totaal hebben gerestaureerd. Dat komt echter maar zelden voor. Op de website van Bart Holland waren enkele maanden geleden foto's van een SM te zien, waaraan écht gerestaureerd werd: hele in- en uitwendige delen werden opnieuw gemaakt. Zelfs delen die nog gewoon te koop zijn bij de Franse club, zoals het achterpaneel van de kofferbak... . Afijn, je moet het ook hélemaal zelf weten.

Eerst weten, dan opereren

Zou Bart Holland beschikken over het boekje 'Synoptique DL, methodes preparation'? Daarin namelijk staat vrij gedetailleerd de inwendige structuur van de SM-koets. In dit artikel zijn verschillende tekeningen van carrosserieonderdelen afgebeeld zoals ze in dit kwalitatief helaas minder geworden boekje staan. Ja, boekjes verouderen ook, net zoals Diva's. Maar als u de volgende keer uw auto laat restaureren, dan zou ik dit artikel meenemen naar de restaurateur en het hem laten zien. Die kan er z'n voordeel mee



2

doen, want dan weet hij bij voorbaat wat'ie zal vinden als hij gaat opereren. En da's nooit wég voor een chirurg. U kunt ook zelf wat doen: informeren bij de club of dat onderdeel niet toevallig nog ergens in het magazijn van de SM Club de France op een schap ligt. Immers, dan hoeft u niet kostbare tijd te verdoen met het zelf vervaardigen van zo'n deel, of erger: het tegen een fors uurloon laten maken.

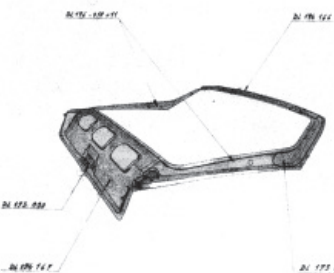
Therapie

Om u echter meteen uit de droom te helpen: zo'n binnenkant van een motor-

kap (afbeelding 2) is van aluminium en lastig te maken. Ik zag eens zo'n binnenkant en de bekleding hing er aan flarden onder. Die bekleding is nieuw te koop, maar dat frame niet. En als dat sterk is gecorrodeerd, dan is dat vaak óók rond de gaatjes waarin de drukknoppen zitten die de bekleding vasthouden. Tip: koop roestvast stalen ringen met een gaatje in de maat van het oorspronkelijke gaatje (als u dat nog op kan meten). Plak het erop met twee componenten metaallijm en u kunt de bekleding weer vastzetten. Een goedkope en effectieve therapie.

De naakte body

In het vorige nummer van SublieM lieten we u de kofferklep zien. Hier ziet u het binnenwerk

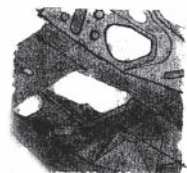
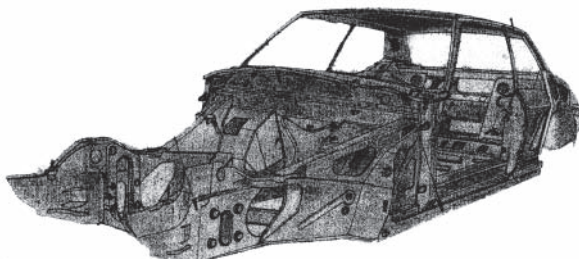


4

CAISSE EN BLANC ASSEMBLEE



DL 17153-2 DL 17153-3 DL 17153-4 DL 17153-5



DL 17153-2

DL 17153-3

DL 17153-4

DL 17153-5



van diezelfde klep, en die is niet meer apart te koop. Is niet erg want die is altijd te restaureren. Zie afbeelding 3. Afbeelding 4 toont de darkside van uw SM. Het is de naakte body van uw geliefde. Die ziet u onder normale omstandigheden nooit, maar is ze niet sexy? Eén onderdeel daarvan is te zien op afbeelding 5. Als u raadt welk onderdeel dit is en ook nog weet aan welke kant het zit, dan krijgt u een van onze onvolprezen paraplu's. Eén telefoontje naar Roland van der Spek (zie colofon clubblad) en hij maakt u gelukkig. En u ons, want we komen maar niet van die dingen af!

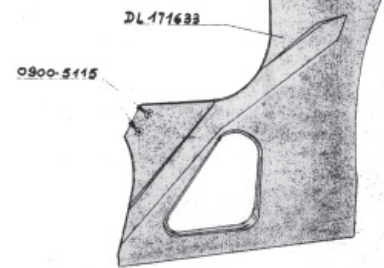
Doodgaan

Voor de schoonmakers onder ons: die weten ongetwijfeld welk deel van de coque dit is. Als u uw SM volledig hebt ontmanteld (motor en versnellingsbak eruit, alle overige techniek ook) dan ziet u ongeveer deze krater. Zie afbeelding 6. Gaat u nog een stapje verder (maar als u dat doet, bent u waarschijnlijk in het jaar 2075 beland en hebt u daar echt geen zin meer in), dan ziet u wat op afbeelding 7 getekend is. En als Bart Holland dan nog bestaat, dan durf ik te wedden, dat zelfs hij niet aan zo'n restauratie begint. Is dit vernield, dan gaat uw SM gewoon dood.

Kwetsbaar kontje

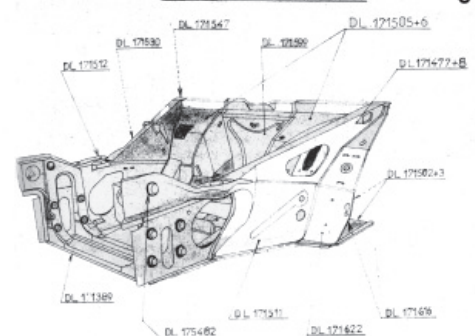
Interessanter, want realistischer is afbeelding 8. Dat is het achterste gedeelte van de bodem

5



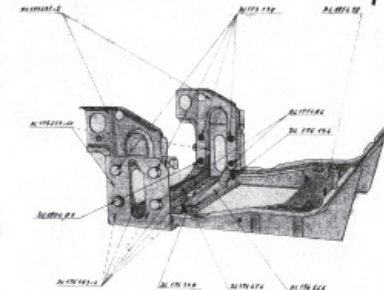
6

UNIT AVANT DE SOUBASSEMENT

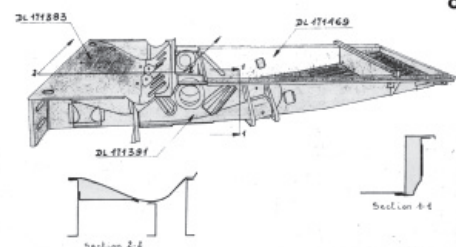


7

CABINE 3 UNIT AVANT ASS



8



CADRE DE PALIERS D'ESSIEU AR. ASS.

Zo'n boekje met afbeeldingen van de structuur van de body van een SM biedt ongekennde mogelijkheden. U leert op virtuele wijze uw geliefde kennen. U loopt geen enkel risico. U kunt een diagnose stellen zonder vuile handen te krijgen en zonder haar onoordeelkundig te slopen. U bent geen leek meer, u bent nu specialist.

UNIT AR. DE CAISSE ASSEMBLE

11

11

DL174 181+2

DL174 447+8

DL173 022+3

DL173 024+5

DL174 443+4

DL174 551+2

DL173 048+9

21

AVEC SES PROPRES MAINS*

Door Peter Derks

Et sa glisse devant la route, is een van de dingen die wel eens gezegd wordt over de SM. Ik noem haar dan ook een zwevend tapijt, en om het tapijtgevoel te behouden, zijn twee zaken belangrijk: goed gevulde en goed werkende veerbollen, en LHM-vloeistof in goede staat. Wat te doen?

Bollen vullen of hobbelen

Laat iedere 50.000 kilometer uw veerbollen nakijken en eventueel oppompen (alle 5!) of, als u weinig rijdt, iedere 4 tot 5 jaar, want de stikstof uit de bollen loopt langzaam weg omdat de rubber membranen toch op de lange termijn iets stikstof doorlaten. Tegenwoordig werkt Citroën met een ander soort materiaal, dat meer lijkt op kunststof met teflon en het gaat veel langer mee. Ik heb de eerste "herstellers" van onze bollen al gezien die dit nieuwe materiaal gebruiken.

Zonder zorgen

Maar dan rest nog de LHM-vloeistof, of tegenwoordig de LHM+ vloeistof. Wat zegt het handboek? Iedere 30.000 kilometer vervangen. Ik denk dat er nogal wat SM's zijn waarbij dit niet al te stipt is gebeurd. Wat is het resultaat? Uw LHM-vloeistof wordt oud, net als de meeste oliën, en verliest zijn bijzondere eigenschappen. Tegenwoordig doet men dat ook anders: bij elke 20.000 kilometer-beurt wordt de LHM-vloeistof uit de voorraadhouder geleegd en bijgevuld met nieuwe LHM-vloeistof. Als u dat ook doet, bijvoorbeeld iedere 10.000 kilometer als u ook het oliefilter vervangt, dan hoeft u zich nooit meer zorgen te maken over oude LHM-vloeistof.

Noodoplossing

De LHM-vloeistof die u uit de voorraadhouder haalt, dient u op dezelfde manier af te voeren als afgewerkte olie. Als u ooit te weinig LHM heeft, en u moet echt iets bijvullen, gebruik dan motorolie en NOOIT remvloeistof. Na gebruik van de motorolie moet het systeem compleet

gereinigd worden, dus alleen doen als u echt niet anders kunt. Tegenwoordig gebruikt Citroën LHM+, een verdere ontwikkeling van de LHM-olie zoals die voor het eerst gebruikt werd in 1965. Die kunt u met een gerust hart gebruiken in uw SM.

Hoe aan te pakken?

Hoe verwisselen we nu de LHM uit de voorraadtank? Bij de moderne Citroëns is daar een voorziening voor, maar bij onze Majesteiten was dat nog niet voorzien. We moeten dan

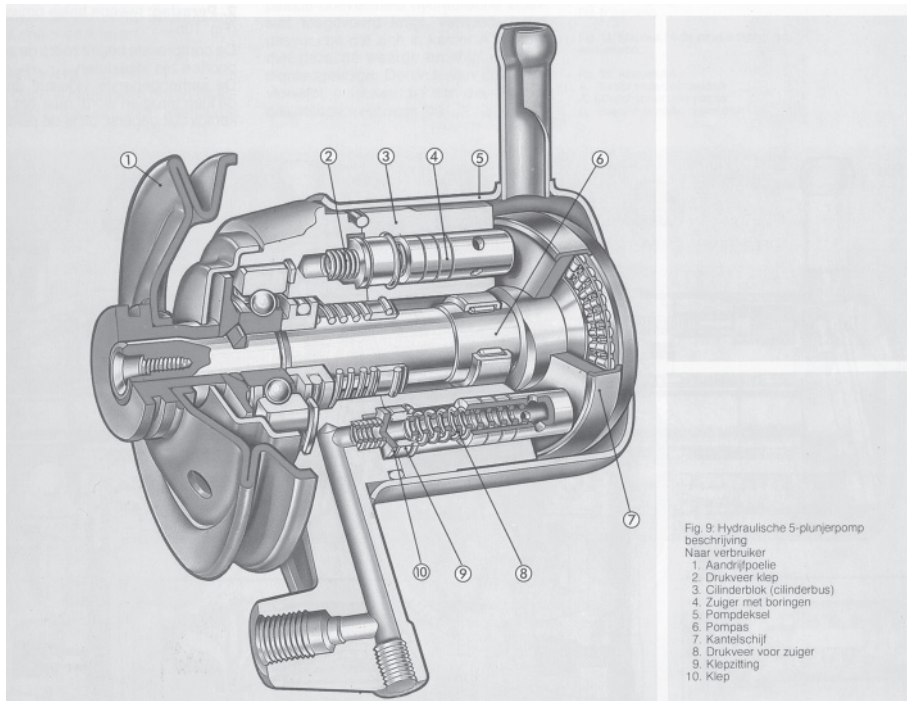


Fig. 9: Hydraulische 5-plunjerpomp
beschrijving.
Naar verbruiker
1. Aandrijfpoelie
2. Drukveer klep
3. Cilinderblok (cilinderbus)
4. Zuiger met boringen
5. Pompdeksel
6. Pompas
7. Kantelschijf
8. Drukveer voor zuiger
9. Klepzinging
10. Klep

ook de eigen inventiviteit laten werken. We kunnen de LHM-vloeistof op verschillende manieren afvoeren, en die hebben allemaal hun eigen nadelen. Het makkelijkst lijkt het om een slang onder aan de voorraadhouder (groene vat) los te maken, en dan de vloeistof er uit te laten lopen. De enige slang die daarvoor in aanmerking komt, is de verbinding van de onderkant naar de peilstok. Dat werkt wel, maar het probleem is dat je van de laagste plek naar nóg lager moet om de vloeistof met hulp van de zwaartekracht te laten wegllopen. Maar er is al nauwelijks plaats om de slang los te halen, en dan wordt het al snel een zootje door de

wegstromende olie. Dat kunt u maar op één manier oplossen: een extra slang aanbrengen aan een nippel aan de onderzijde, en dat kan alleen als u de voorraadhouder uitbouwt. Dat past niet echt bij Sans Monnaie.

Het kan ook anders

De tweede methode is om de hogedrukpomp te gebruiken. Dat wil zeggen eerst de druk laten ontsnappen door de drukontlastschroef aan de zijkant van de hogedrukregelaar naast de pomp met een 12 mm sleutel los te draaien, en dan de

lijkste methode? Leegpompen. Dan hoeft u ook niet te ontluchten. Of u koopt een pomp voor op de boormachine, een klein pompje, of u gebruikt een pompje van een ruitensproeier om het reservoir leeg te pompen. U kunt zelfs de ruitensproeierpomp van de SM gebruiken, en dat is nog een echt Sans Monnaie. Een beetje geduld is dan nodig, want die ruitensproeierpomp pompt geen liter weg in 10 seconden. (Het reservoir hoeft niet tot de laatste drup leeg, als u iedere keer tussen de 2 en 3 liter vervangt is het prima!) U moet ook na afloop het pompje goed schoonma-

ken, met spiritus of pure ruitensproeier-vloeistof, want u wilt geen vettigheid op de voorruit.

Vullen

De laatste stap: bijvullen van de LHM vloeistof. In totaal heeft het systeem 5,4 liter LHM aan boord, maar een gedeelte hiervan staat in de leidingen en andere hydraulische elementen. Eerst zo'n 2 liter LHM bijvullen, zodat de pomp LHM en geen lucht aanzuigt. Dan staat er zo'n 3-4

centimeter vloeistof in de houder. Dan de SM in de hoogste stand plaatsen, en bij draaiende motor kijken of de LHM tussen het min(imum) en max(imum) niveau staat op het pijlglas naast het voorraadvat. Anders waar nodig bijvullen. Als u dat allemaal goed hebt gedaan, rijdt u weer als geveerd.

** Met z'n eigen handen*

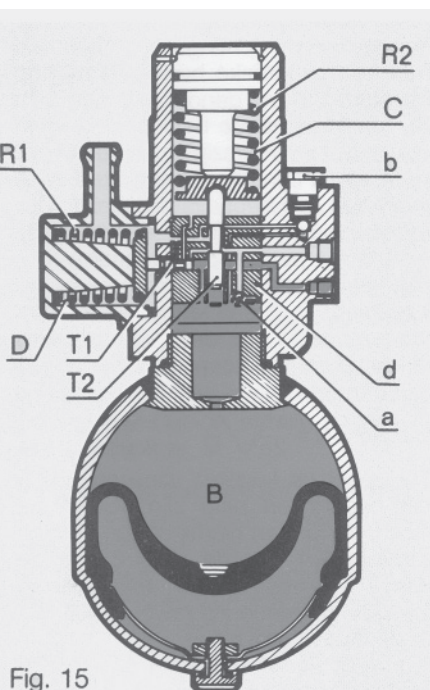
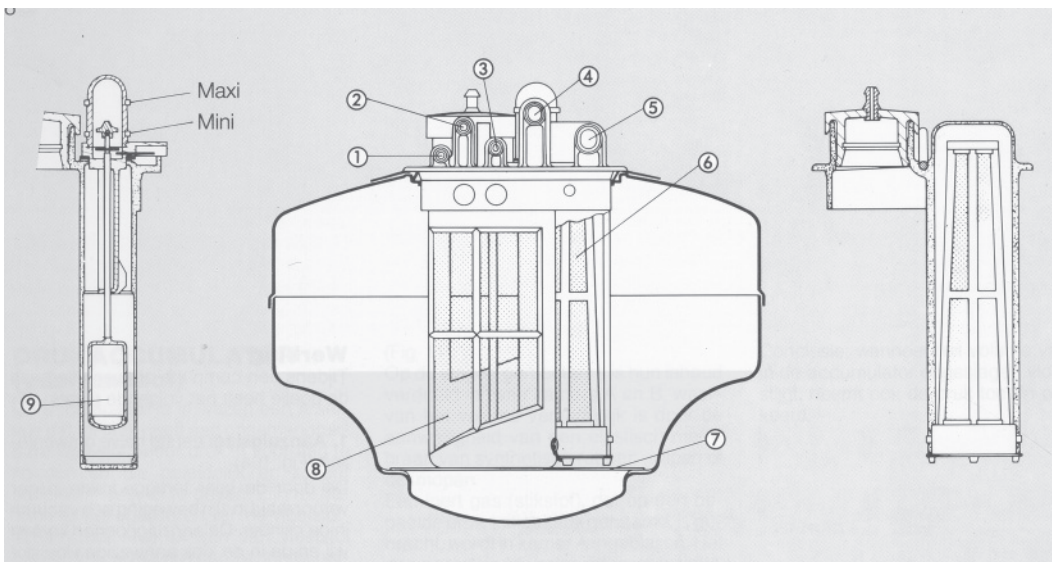


Fig. 15

retourslang van de hogedrukregelaar aan de voorraadhouder los te nemen. Als u nu de motor start, gaat de pomp werken en pompt de LHM-voorraad leeg (Natuurlijk wel de vloeistof opvangen!). Wat is het nadeel van deze methode? Op het eind pompt u lucht in het systeem, en daarna moet u het systeem weer ontluchten. Da's ook een hele klus. Wat is dan ook de gemakke-

12^E ICCCR: DE PLAS OVER?

Door Jan-Tjerk Eelkema

Nog geen zomervakantieplannen? De ultieme kick. Ga mee naar Amerika. En neem desnoods je SM mee. Er zijn op dit moment zo'n vijf equipes die dat gaan doen!



Inschrijfformulier aangeboden

Voor degene die van plan zijn om het 12^e ICCCR te bezoeken in Amhurst (USA) is het goed om te weten dat uw penningmeester (zie colofon) een kopie van het inschrijfformulier kan verzorgen.

Data en plaatsen

Het evenement vindt plaats van 9 tot 11 augustus 2002 op de campus van de Universiteit van Massachusetts. Dit ligt op anderhalf uur rijafstand van Boston en zo'n drie uur rijden vanaf New York. Aansluitend vindt er een rit plaats naar Montréal (Canada).

Kosten

De belangrijkste kosten zijn als volgt (per persoon en in US dollars):

Inschrijfgeld:	\$ 35
Toerret Montréal:	\$ 15
Vrijdag barbecue:	\$ 35
Zaterdag diner:	\$ 60

Hotelovernachtingen zijn in verschillende luxes mogelijk. Het goedkoopste is een studentenonderkomen te huren op de campus. Dit is mogelijk vanaf \$ 25 per nacht per persoon. Hotelovernachting is mogelijk vanaf \$ 50 per persoon per nacht.

Uw SM in de States

Het evenement wordt natuurlijk helemaal uniek als u uw SM meeneemt naar de States. Dit wordt geregeld door middel van een schip vanaf Le Havre naar de haven van Newark. Deze haven ligt naast de luchthaven van Newark (New York), zodat u zo uit het vliegtuig in uw auto kunt stappen. Uiteraard hangt hier wel een prijskaartje aan. Uw SM kan voor \$ 1.220 heen en weer gevaren worden. Daarboven komt er een transportverzekering van 1,05% van de waarde van uw SM (bijvoorbeeld voor een SM van \$ 20.000 is dit \$ 210). Genoemde bedragen zijn retourprijzen, maar exclusief de vlucht naar en van Newark. Bovendien dient u uw auto naar Le Havre te brengen en weer op te halen.

Deadline

De deadline voor inschrijving ligt voor de auto op 15 mei en voor het evenement op 1 juni. Zoals geschreven, heeft uw penningmeester de inschrijfformulieren of u surft naar www.icccr.org.

Have a nice stay!



(advertenties)

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**

*Minke
Hilgenberg*
citroën specialist

**Reparatie & onderhoud
Inkoop & verkoop**

**Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
telefax: 055 - 540 02 38**

te koop:
DS Pallas bj. 1974
Dyane (zeer mooi) bj. 1982
2CV6 bj. 1987
Xantia 1.8 SX bj. 1994
ZX 1.8 Aura bj. 1995
Saxo 1.0 bj. 1999
2 x Visa GTI

voor de liefhebber:
DS rechts gestuurd bj. 1973







(advertenties)

Hierbij kunnen wij nog niet veel voor u betekenen, maar als uw bedrijf behoefte heeft aan bedrijfseconomische ondersteuning, dan helpen wij u graag verder.



bedrijfseconomisch advies
interim management
detachering
evenement organisatie

telefoon: (010) 282 94 34
internet: www.eelkema.nl

CHYPARSE

Citroën Hydraulique Parts Service



Stemerdingweg 11
3769 CE Soesterberg
tel. 0346 - 351 150
fax 0346 - 351 150

CHYPARSE levert diverse onderdelen en documentatie t.b.v. de Citroën ID - DS en SM. Diverse onderdelen worden zelf of in samenwerking met andere bedrijven ontwikkeld en geproduceerd. CHYPARSE draagt ook zorg voor uw veersysteem: uw voorbollen kunnen gratis getest worden. Indien nodig worden ze bijgevuld.

Voor de SM levert CHYPARSE onder andere:

Openingstijden:

Dinsdag t/m vrijdag:
9.00-17.00 uur

Zaterdag:
10.00-14.00 uur

Veerbollen nieuw	225,-
Veerbollen gereviseerd	135,-
Veerbollen vullen per bol	25,-
HD-pomp met nieuwe lager en pomphuis	515,-
Hoogteregelaar	105,-
Hoogtedrukregelaar	150,-
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-
Remschijven set	150,-
Handremblokken	75,-
Remblokken	125,-
Textar remblokken	240,-
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-
Wielagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-
Wieldraagarm L of R	535,-
Spoorstang L of R	255,-
Motorsteun	145,-
Koppelingssset (3 delig)	380,-

Elektronische ontsteking Lumenition	690,-
RVS uitlaat compleet	2.885,-

Deze RVS uitlaat wordt geproduceerd door de Engelse fabrikant PDG die ze handmatig maakt uit austenitisch RVS A 304. De uitlaten zijn 10 jaar lang gegarandeerd op juiste pasvorm en tegen breuk en corrosie bij normaal gebruik. Direct uit voorraad leverbaar.

SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
SM instructieboekje (herdruk)	75,-
SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur	55,-
T-shirt SM	20,-

prijzlijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

- het vervaardigen en modifieren van onderdelen
- Wankel-motoren
- motor-revisie/modificatie
- elektronica
- airconditioning **Stek erkend**
- afstellen synchroniseren van carburateurs (vermogen/rollenbank)
diagnose, het verhelpen van storingen

Citroën SM:

reparatie en modificatie van onderdelen
motor-revisie/modificatie
voor de Citroën SM ontwikkeld elektronische ontsteking

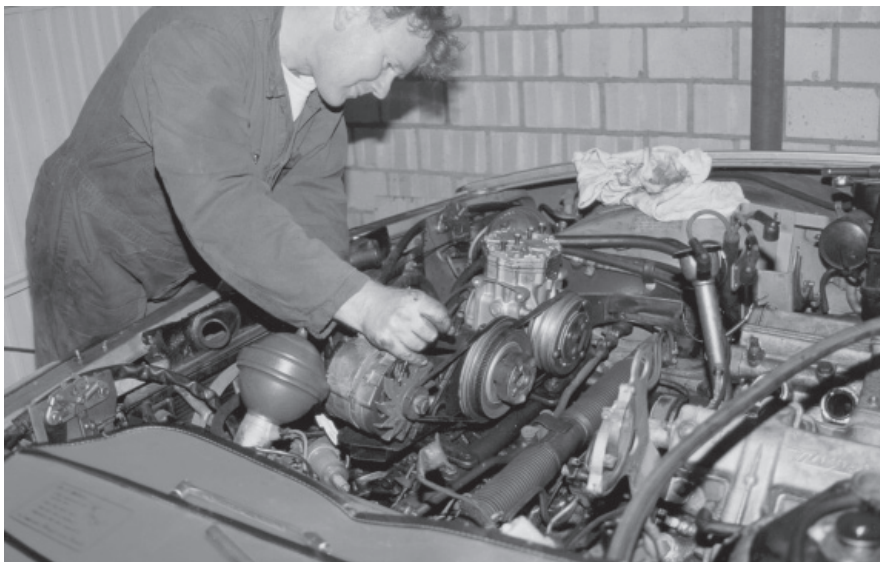
De Ward 25
8701 MB Bolsward
tel.: +31 (0) 515 33 33 01
fax: +31 (0) 515 33 33 09
e-mail: info@vanrootseelaar.nl
internet: www.vanrootseelaar.nl

Onze SMogoloog

Door Jan-Paul Klijntunte

De wet van Jones, uitgebreid voor SM eigenaren:

De reparateur die lacht als de zaken verkeerd gaan, denkt aan iemand die hij de schuld kan geven.



BIJ HET VERTREK VAN SALMAN ROESNIE!

Door SalMan Roesnie, schrijver van controversiële zaken

Ik was er woedend over. En dan druk ik me voorzichtig uit want in dit Oranjezinde polderlandje moet je tegenwoordig oppassen om niet voor terrorist uitgemaakt te worden. Vroeger was ik in uw lage land zéér welkom, maar nu kijk ik wel uit om me door een of ander duister genootschap uit te laten nodigen. Ik houd het voor gezien. Ik vertrek. Voorgoed. Maar koop eerst mijn nieuwste boek!

Citroën SM, de Diva uitverkocht

Toen ik de 'Divaverzen' schreef, stond iedereen in uw land te juichen. Eindelijk iemand die voor z'n mening uit durfde te komen en Super Misstanden in de SM World zonder blikken of blozen aan de kaak stelde. Ik verhaalde u van mijn escapades met Suzanne Mirable en inmiddels gelooft heel Europa dat ze kaal was. En dat was ook zo. Maar zoals u en ik weten, de tijd heelt alle wonden en deze Schone Miss bezit weer een weelderige haardos. Ze is weer de Diva die u en ik adoreren. Dat beetje extra plamuur op haar lekkere SMOeltje vergeven we haar graag; tenslotte is ze ook niet meer de jongste. En dat we ons lieten verleiden om verkeerde dingen over haar hart te schrijven, ach, dat had zo z'n charme en deed niks af aan de details over haar liefdesleven. Dat kwam uit een goed hart. Ik had het toen nog goed met u voor. Beetje dom achteraf. Mijn boek is uitverkocht. Iemand meldde me dat er nog een enkel exemplaar tegen forse prijzen te koop zijn bij een klein maar charmant autoboekeuwinkeltje in Rotterdam*.

Sa Majesté in drie talen verkrijgbaar

Toen ik mijn 'De Schaamte Voorbij' schreef, werd ik ook nog goed verkocht. Ik kon geen kwaad doen. Iedereen geloofde me. Zelfs toen ik de maten van Sa Majesté's hart verkeerd weergaf, viel slechts een enkeling over dit minuscule detail. En dat ik u verhaalde over Haar zwakke kanten, ach dat maakte haar alleen maar charmanter. Iedereen heeft immers naast sterke ook donkere zijden. Het ging u en mij om de essentie, en die ligt in Haar uiterlijk, nietwaar? Dat Ze wat bleekjes oogde, nam niemand Haar na zoveel jaren trouwe dienst kwalijk. Even leek het volledig mis te gaan met de verkrijgbaarheid van deze bestseller, maar inmiddels heeft mijn nieuwe uitgever Haar van een sjeek käftje voorzien en verkoopt Ze weer uitstekend. En een aparte Franse en Engelse editie verkopen



als warme broodjes. Alles lijkt goed te komen. **

ROBERT OPRON, l'automobile et l'art komt eraan

Maar nu is de vlam in de pan gesprongen. Met mijn nieuwste boek, 'De Kunst Van Oprons Woede', deed u me in de ban. U heeft het nog niet eens gelezen, maar de controverses schieten nu al dwars door het heelal. Iedereen permitteert zich er een mening over. Niemand begrijpt dat woede een essentieel onderdeel vormt van een creatief proces. Woede is een passie, en zonder passie komt niets tot stand. Heeft u wel eens een kind geboren zien worden, zonder dat daar vooraf passie aan te pas is gekomen? Het leven zonder passie is niet waard geleefd te worden. Maar in uw kouwe kikkerlandje is het met die passie slecht gesteld, ondanks uw Wallejtes en ondanks uw SpeedMasters. Dat zijn, ik vind er geen doekjes om, slechts doekjes voor het bloeden. En bloeden zal u. De Kunst Van Oprons Woede (ziet u het verborgen anagram? Natuurlijk niet, daarvoor schaamt u zich te veel) zal u volledig verteren. U zult er op de dag des oordeels spijt van hebben mij niet te hebben geloofd. U hebt uw kans gemist. Een exclusieve kans om te genieten van Oprons Woede. ***

Oh, Die neuS van Cléopatra en ander lekkers

Ik verklaar me nader, want u zult er wel weer geen barst van snappen. Als gevierd auteur van boeken met een pikant karakter (goed zo: Divaverzen en De schaamte Voorbij, met beide als hoofdpersoon een Schuin Mokkel, en wie houdt daar niet van, nietwaar?), meende ik mij het te kunnen permitteren op dit thema te preludiëren. Maar de persvrijheid en de vrijheid te zeggen wat ik wil, staan toch bij u hoog in het vaandel? Tenminste, dat dacht ik tot voor kort. Nu ik echter op het punt sta een boek te publiceren waarin onomwonden de beroemde Derde neuS van Cleopatra uit de doeken gedaan wordt, springen

in uw vaderland alle seinen op rood. Begrijpt u? Nee? Ik verklaar me nog nader. Ik haal in dat boek de schepper van de Derde neuS van Cleopatra voor het voetlicht. De SM figureert in een – niet onbelangrijke – bijrol, zij het dat die neus ontworpen is door dezelfde Fransman die Citroën bezwangerde waarna ze uw geliefde Diva baarde. Het is allemaal maar beeldspraak, maar toch. Opron's Woede (lees gerust: Passie) schiep een neus, meneer, mevrouw, die over de hele wereld net zoveel bewondering oogstte als de neus van Cleopatra, koningin van Egypte en de rest van

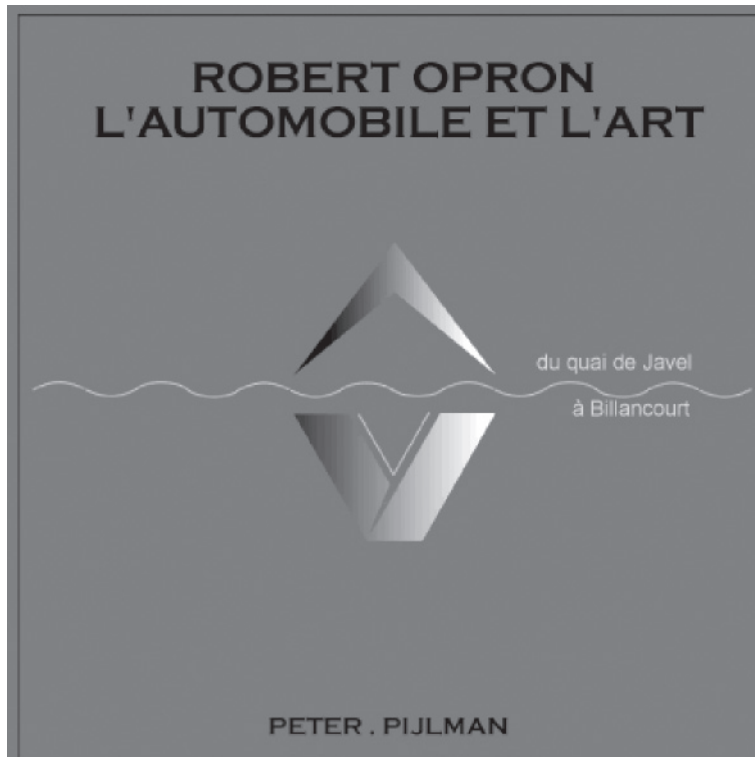
de potentie van Opron! En nu ik een tipje van de burka heb opgelicht, heb ik het bij u helemáál gedaan! Mijn boek staat bol van de onthullingen! En daar ligt de pijn. U wilt gewoon niet weten hoe het zit. U zwelgt liever in nostalgie. U zweert bij uw oude geloof. Dat geeft houvast hé! Maar u beseft niet dat u jarenlang door alle officiële instanties voor het lapje bent gehouden. U wilt gewoon niet weten dat de waarheid heel anders in mekaar zit. De waarheid is helaas vaak ontluissterend. Onder een substantieel deel van uw Citroën SM Club Nederland leeft veel bijgeloof.

Daar moeten we nu echt eens vanaf, van al die verzinselfs! Laat u eindelijk Verlichten! Wég met de gedachte dat er ooit iets totaal nieuws onder dit ondermaanse tot stand gebracht wordt. Nee, trouwe of potentiële lezer, er is slechts zelden iets nieuws onder de zon. En daar gaat dit nieuwe boek van mij over. Nieuwsgierig? READ MY BOOK! Het effect zal groots zijn: u zult voortaan als verlichte SM-geest rondwaren. Wat een perspectief!

Geen SelfMedelijden

Salman Mussnie? U moesmenie? Nou, dan weet ik het goed gemaakt. Uw zelfingenomen mentaliteit bevalt me niet meer. Ik heb uw discussies over de inburgering van die Zuid-Amerikaanse Suffe Máxima gevolgd en ik walg van uw bekrompen kijk op uw wereldje. Ik constateer bitter dat u denkt uw Schone Máxima, uw nieuwste editie van prinses, in te moeten burgeren door haar te laten kijken naar klompdansende debielen en te laten luisteren naar halfgare

muzikanten met duwzakken, buikorgeltjes en waldhorentjes. En dat die Sensuele Meid óók nog eens geschiedenisboeken moet lezen waarin beschreven wordt dat de aartsvader van haar toekomstige bruidegom gezegd zou hebben 'Mijn god, mijn god, heb medelijden met mij en dit arme volk'. Zou die terrorist avant la lettre echt SM-neigingen hebben gehad? Niks daarvan! Hij had slechts medelijden met al die stummers die in hem geloofden! Hij was woedend! Hij gaf z'n leven voor een stel nostalgisch naar guldens SMachtende zielenpieten (dat schijnt nieuwe



de wereld. Om nog maar te zwijgen van de onthullingen over de schepping van de eerste Europese ruimtewagens en talloze andere trends- etters. Ze zullen u doen SMikkelen en SMullen! Voor de prijs van een volle tank benzine in uw SM. Te geef! Voor niks! Driehonderd bladzijden Opron (anagram)!

Lees (en koop) dit boek

In uw land bestaat de grootste fanclub van die neus, doch slechts weinigen willen aannemen dat die neus ontsproten is aan het creatieve brein en

spelling te zijn. Ik heb daar echt moeite mee, arme lezer!). De Euro! Daarin ligt de toekomst! Snap Me nou eens! U wekt mijn woede op! U kunt ze nu laten rollen en daar zijn ze voor gemaakt. Accepteer nou gewoon dat dit een commerciële advertentie is die u moet prikkelen mijn nieuwste boek te kopen!

Lekker controversieel

Hebt u medelijden met mij? Omdat ik boos op u ben? Denkt u dat ik zelfmedelijden koester omdat u me nog steeds niet gelooft? Dan verklaar ik hier dat uw medelijden me gestolen kan worden. En ik troost me met de gedachte dat mijn nieuwste boek tóch wel zal verkopen. Desnoods onder de toonbank. Juist nu! Juist nu ik dingen beweer die u nu nog niet gelooft. Juist nu ik u dingen laat zien die tot nu toe slechts voorbehouden waren aan ingewijden. Aan de ridders van de Orde der Chevronniers of van het Wiebertje van Renault of de Zwaluw van Simca, of de Dragon Fly van Ligier of Il Mostro van Alfa Romeo. Ik weet namelijk zeker dat u daar nieuwsgierig naar bent geworden. M'n uitgever meldde me al dat er op honderden exemplaren vooraf is ingetekend. Het is al bijna uitverkocht! Dat was niet moeilijk, ik geef het toe, want de oplage was zéér gelimiteerd, maar des te begeerlijker is het bezit van dit unieke Boek der Openbaringen. En als u het allemaal met uw aangeleerde Polderscepsis bekijkt: hoe controversiëler mijn boeken, hoe beter ze verkopen. Er komt zelfs een in leer gebonden editie uit (voor de echte SM-freaks), maar die is slechts in 15-voud beschikbaar op het enige echte Selecte Moment, op 11 mei in Verrières-le-buisson, tijdens de officiële presentatie. Inderdaad, ik koos daarvoor niet uw sompige (wéér die SM...) landje, maar het enige land dat de presentatie van zo'n uitzonderlijk boek waardig is: het geboorteland van uw SM. Want ik vertrouw uw BVD niet meer. Weliswaar ben ik geen terrorist, maar dat vind ik alleen maar zélf. Ik blijf u op de hielen zitten.

Adieu!

Ik vertrek met een gerust hart naar La Douce France. Dank voor uw financiële bijdrage daarin; ik laat van uw Euro's een bubblebad aanleggen. Plus een autowasserette in m'n achtertuin en een kelder voor m'n SM. Ik trek mij terug op het platteland. Prinses Máxima (ik miste bij haar huwelijk de SM Opéra!), de Kerstman (ik kreeg wéér geen Mont-Blanc), Adriaan van Dis (hij interviewde me destijds niet onaardig, maar sinds

hij van plagiaat is beschuldigd, wil ik niets meer met die man te maken hebben!), en Sinterklaas (die nep Vadertje Vorst die Breznev gewoon met z'n SM z'n sadistische neigingen bot liet vieren), ze kunnen me allemaal de boom in. Stomme Mensen zijn het, allemaal. Geef mij maar Sainte Marianne. Die is gelukkig nog maagd. In haar land weet men tenminste nog te genieten van het Ware, het Goede en andere Schone Meiden. Heb geen medelijden met mij: mijn SM zal er wél bij varen. Ze roest beslist minder dan in het door zout water en vieze lucht verpeste landje waarin u zich staande meent te moeten houden. Ik zoek het hogerop. Wacht u gerust op het wassende water, want dat is het enige zekere in uw wereld: u zult verzwolgen worden door de Noordzee, ooit. En uw SM spoelt langzaam maar zeker weg door het Veerse Gat. Ik zal u tot dat moment op de hoogte houden van mijn ervaringen in de buurt van de Mont Ventoux, waar uw SM ooit bewees helemaal niet heet te hoeven lopen. U ontvangt mijn e-mailtjes en mijn bijdragen aan SublieM. Was Sein Muss is onafwendbaar.

Sans Machination

Het ga u allen goed! Wellicht zien we mekaar op 11 mei 2002 in Verrières-le-buisson.

Uw dienaar Salman Roesnie, allochtoon auteur en universeel gelovige

PS: Sorry Mensen, ik moest van m'n uitgever en z'n geldschietters even reclame maken.

* *AutoNet, classic & racing*. Oostzeedijk 360, Rotterdam, tel. 010-2800516

** *De Franse en de Engelse (uitgebreide) edities van Sa Majesté verschenen bij Sagitta Productions in Rotterdam, telefoon 010-2829436, www.sagitta-productions.com. Daar kunt u ook de Nederlandse versies (met nieuwe stofomslag) bemachtigen.*

*** *Het boek 'ROBERT OPRON, l'automobile et l'art' is ook via bovenstaande gegevens te verkrijgen.*

UNIEK EVENEMENT EERT BIJZONDER AUTOSTYLIST

Op 11 mei 2002 zal in het Franse Verrières-le-Buisson, even ten zuiden van Parijs, een uniek evenement plaatsvinden, ter ere van de invloedrijke autostylist Robert Opron. Pièce de résistance van het evenement vormt een concours d'élégance met vijftig van de fraaiste automobielen die Opron in de voorbije halve eeuw heeft ontworpen, waaronder de Citroën SM, GS en CX, en de Renault 25, Fuego en Espace.



'50 Ans de Style Opron' heeft als doel de persoon en het werk van de veelzijdige auto-ontwerper Robert Opron te eren. Het evenement dat in zijn woonplaats wordt georganiseerd, heeft een nadrukkelijk Frans-Nederlands karakter en is een initiatief van de grootste Nederlandse automobiellclubs van Opron-modellen. Voorzitter van de organisatie Robert van Ieperen: 'Een concours d'élégance met vijftig van Opron's mooiste creaties vormt de hoofdmoot van het evenement. De concoursauto's worden door een vakjury geselecteerd uit de op het evenement aanwezige automobielen'.

Op de meeting zal tevens een expositie worden gehouden over het leven en werk van de ontwerper. Daarnaast kunnen bezoekers zich vergapen aan de talloze clubauto's op het terrein, waar tevens een onderdelenmarkt is te vinden. De gehele entourage van '50 Ans de Style Opron' zal veel weg hebben van een typisch Franse picknick, waar liefhebbers van autodesign in een ontspannen sfeer hun hart kunnen ophalen. Verwacht wordt dat vele automobiellclubleden en andere autoliefhebbers uit heel Europa, en mogelijk zelfs daarbuiten, naar Verrières-le-Buisson zullen afreizen, al dan niet vergezeld van hun Opron-auto.

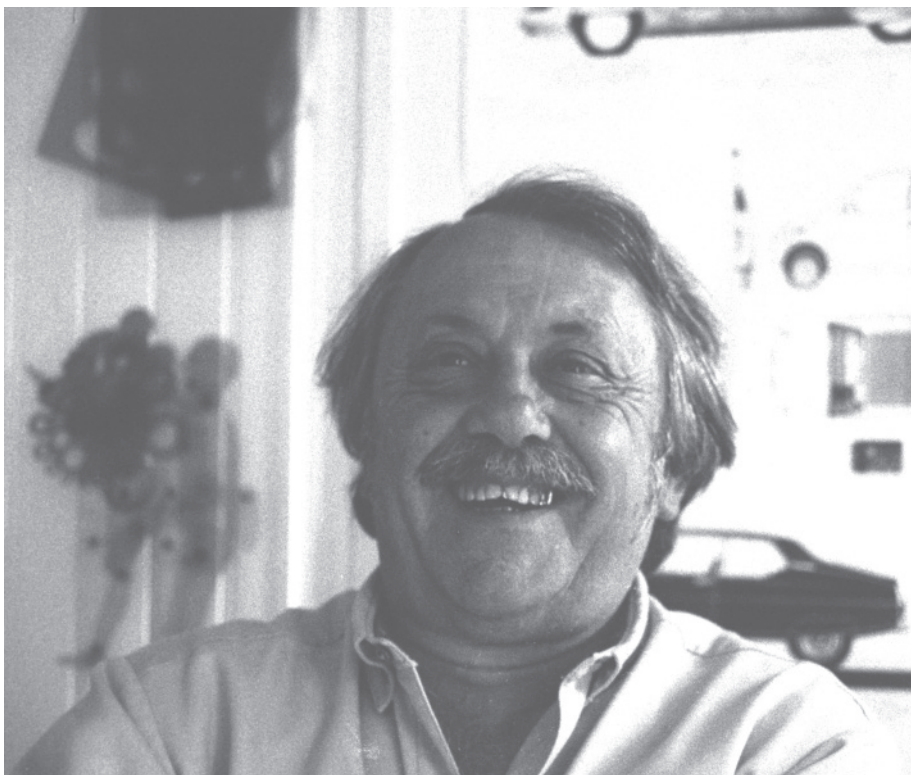
Opron wordt door collega's en concurrenten als een van de meest invloedrijke ontwerpers van de jaren '60, '70 en '80 beschouwd. Zijn visie op autodesign laat zich karakteriseren als eenvoudig en sober, zonder poespas. Hij streeft ernaar

een auto tot zijn ware essentie terug te brengen, waarbij hij zelfs details als stootstrips uit zijn ontwerpen elimineert, omdat ze afbreuk doen aan het geheel. De onlangs uitgezonden documentaire 'De ideale auto' heeft Opron ook onder de aandacht van het Nederlandse publiek gebracht. Tot zijn meest succesvolle ontwerpen behoren de Renault R25, R5 Turbo, Alpine V6 GT, R9, R11, Fuego en Espace; voor Citroën ontwierp hij o.a. de AMI8, DS ('68), SM, GS en CX. Opron was eveneens betrokken bij de totstandkoming van o.a. de Alfa Romeo SZ.

Voor meer informatie: telefoon 035-609 8000 of gies.aalberts@mobilerooderkerk.nl. De organisatie heeft ook een eigen website: www.opron.nl.

Naschrift van de redactie:

Op het evenement zijn dus zgn. Opron-automobielen welkom. Mocht u niet met uw Citroën SM of de andere hierboven genoemde automodellen aanwezig kunnen zijn, dan zijn er alternatieven: u bent ook welkom met een Citroën 2CV vanaf 1966, DS derde neus, alle modellen AMI8, M35, alle modellen GS, alle modellen CX, Renault Master, Trafic, Magnum, Rodeo 5, Espace 1^{ste} model, Alliance, Encore, R25 limousine, Super 5, Express, 21, Nevada, Alfa Romeo SZ, Ligier JS16, Ambra, Optima en Break. En mocht u met nog een andere auto willen reizen: u bent welkom om het evenement te bezoeken. Nadere mededelingen van het organisatiecomité zijn u reeds toegezonden.



HERINNERING AAN SA MAJESTÉ (vrij naar Marsman)

In dit Majesteitlijke nummer van ons lijfblad een monarchale ode aan onze vorstelijke voertuig, opgetekend door Peter van Wort in een vlaag van slapeloosheid, de nacht voor HET HUWELIJK. Hij woont in het deel van Amsterdam dat ter gelegenheid van het huwelijk het sterkst was beveiligd. Tegen wát eigenlijk? Een meelbommetje...Hij weet dat voor een SM die touwen in de tramrails onzin zouden zijn geweest, want een SM rijdt gewoon op rails. En hij filosofeerde verder...

*Denkend aan Sa Majesté
zie ik vloeiende lijnen
snel over oneindig
asfalt gaan,
rijen ondenkbaar
diepe kuilen
ongemerkt aan mijn
zitvlak voorbijgaan;
en in het geweldige
interieur gezeten
mijn persoonkje,
het stuur in de hand.
pedalen, meters,
het zwarte leder,
remdop en stoelen
in een groots verband.
de motor slaat aan,
en de wetten van Newton
worden steeds in getik
en gesis gesmoord;
en in elk exemplaar
wordt de stem van de motor,
met zijn eeuwige rampen,
gevoesd en gehoord.*

Peter van Wort
1 februari 2002



SMARTLAPPEN GEWENST

Door Peter Pijlman

Onze oproep om voor de internationale Citroën SM Meeting in 2003 een passend clublied te maken, is door een groot aantal leden met enthousiasme ontvangen. Om het zo maar uit te drukken: zij SMachten er al jaren naar. Hoe komt dat? En hoe komt het dat we tot nu toe nog geen SMartlap hebben? Levert onze SM ons wel genoeg ellende op?

Bekentenissen

Intellectuelen zoals ik (haha) zijn, zo blijkt telkens weer uit onderzoek, trouwe fans van André Hazes en The Bold and the Beautiful. Toen ik dit thema ('Waarom houden mensen zoals wij van kitsch?') eens besprak met Robert Opron, zei hij schouderophalend: 'Misschien omdat het een escape is uit het serieuze gedoe waarmee we ons ledig houden'. Ik kocht puti's in een religieus winkeltje in Italië, hij onlangs in Amsterdam plastic tulpen met lampjes. Tranentrekkers...

SMartlap

Aangezien het gezelschap SM-eigenaren op de door ons te organiseren Internationale Citroën SM Meeting in 2003 voor het grootste deel zal bestaan uit van die ZOGENAAMDE intellectuelen, lijkt me een internationaal clublied in de vorm van een SMartlap als ode aan onze Diva wel op z'n plaats. Iets als 'Ik heb eerbied voor jouw ouwe stoelen...', of misschien een 'Brief aan m'n moeder, die 'in de héhémul is'. Zoiets moet toch kunnen? Het levert meteen een bijdrage aan de democratisering van de SM: een beetje exclusief moet kunnen, maar het gemene volk moet aan z'n trekken komen. Het volk wil janken, feesten en beesten, en krijgt een SMartlap!

Ode aan haar heupen

Het idee is met veel enthousiasme ontvangen door een clublid dat ons enkele pikante foto's van Sophie Marceau toezond die hij toevallig in een oude PHOTO tegenkwam. Inmiddels zint hij op een ode aan de sensuele heupen van de Diva; wordt vast iets als 'Hips, hips, hips, met m'n handen op jouw heupen en mijn flanken op jouw bips'. In ieder geval begreep ik dat hij - na een gedegen theoretische voorbereiding - aan de restauratie van z'n SM is begonnen! En ze komt vóór 2003 klaar, zo heeft hij me beloofd!

Nóg een kletsmaajor

En onze Sophie zelf? Ze stuurde me opnieuw interessante dagboekfragmenten op. Zodra ik in

Frankrijk woonachtig ben, zal ik er serieus naar kijken. Bovendien kan ik aldaar makkelijker het waarheidsgehalte van haar verhalen verifiëren. Want laten we wel wezen: ik klets wel veel over onze SM en aanverwante zaken, maar niet uit m'n nek! Over kletsmajoren gesproken.

Wij weten wat u nodig hebt

Intussen bekruipt me niettemin het gevoel dat een deel van de lezers van het clubblad nog niet erg serieus is begonnen met rijmen en dichten, zo onder het mom van 'Ach, 2003 is nog érrug ver weg!' Nou, beste lezers, vergist u zich niet; het jaar vliegt en op de volgende ALV in januari 2003 moet er echt hard geoefend worden om onze buitenlandse gasten volledig te kunnen overtuigen van het feit dat niet alleen samen eten, drinken, rijden en praten, maar beslist ook samen zingen het SM-volkje verbreedert! Dat weten we in Urk, dat weten we in Groes. We houden van de kurk en we zijn niet voor de poes. Wij, Nederlanders, wij domineesvolkje, wij weten wat de wereld nodig heeft. Al eeuwen, en dus zéker als het gaat over de slechts dertigjarige SM-historie. Was er trouwens niet zoiets als een Dertigjarige Oorlog ergens? Da's toevallig!

De opmaat

Ik doe een voorzet. Of ik geef u de opmaat. Wat dacht u bijvoorbeeld van het eerste couplet (op de wijze van 'Toe o-poe kòm van dè trapéze! Je bent toch veels te óud voor dat onmogelukuh werruk!' (driekwarts maat):



Le Chant S.M. International / The International S.M. Song

Het (internationale) S.M.-lied!

1. Je t'adore, oui, je t'adore, ma SM.
Et pour fêter cela,
Je te donne un vrai poème:

J'adore, oui, j'adore Sa Majesté
tel que, de tout mon gré,
Je la laisse tout mon blé.

Je lui soumets à mon amour de classe,
Et Sa Majesté qui est mon rêve
Est sans doute une bagnole de race.

Ik mag haar wel, ja ik mag Sa Majesté,
Ik gun haar met liefde
Al mijn (zelfs: Euro-)centen.

Ik onderwerp Haar aan mijn diepste liefde
Want Sa Majesté is mijn droom,
En zonder twijfel een klassebak!

Ik bespaar haar voor 't moment
Haar lot: de sloop!
Ik geef het toe, lieve SM, ik houd van je.
Het is waar: heel mijn lichaam houdt van je!!

U zegt: 'Waardeloos'? Mmm. U mag het beter
doen. Ik daag u uit.

TIP: Vertaal of gebruik dat fraaie chanson 'Je
t'aime, moi non plus' dat laatst in een videoclip
twee schitterende SM's vergezelde!

NASCHRIFT: Toen dit artikel gereed was voor
productie, ontvingen we van clublid Dick Bolt een
eerste versie van een clublied, op het ritme van de
Marseillaise... . We houden u op de hoogte, maar dat
betekent beslist niet dat u vanaf dit moment rustig
mag achteroverleunen en afwachten! Iedere suggestie
is welkom!!! We rekenen op u.

Met dank aan Peter van Wort voor de hulp bij het
vertalen van onze bedoelingen en het helaas
anonieme clublid voor de foto's van Sophie
Marceau. En met dank uiteraard aan Dick Bolt.



Je l'épargne, pour l'instant,
Son destin: la casse!
C'est vrai, chère SM, je t'adore
C'est vrai que je t'adore de tout mon corps!!

Vrij vertaald, en nadat er elke Franse poëzie
vakkundig is uitgehaald, betekent het zoiets als

Ik aanbid je, mijn SM, ik aanbid je
Oh SM, oh SM
daarom geef ik je een gedichtje:



FICSSM: WEDEROM HETZELFDE

Door Jan-Tjerk Eelkema

Tijdens Rétromobile (de jaarlijkse klassiekerbeurs in Parijs) wordt altijd de vergadering van de FICCSM gehouden. De FICCSM is de federatie waarin de (originele) SM clubs uit Europa zijn vertegenwoordigd. De afscheidingsbewegingen, zoals de Euro SM club, zijn hiervoor niet uitgenodigd. Op zaterdag 16 februari jl. vond de vergadering van 2002 plaats. Omdat onze voorzitter verhinderd was (wij blijven weigeren hem President te noemen), nam uw penningmeester de honneurs waar.

Voorspelbaar verloop

Ik was er twee jaar niet geweest en had vooraf gehoopt dat het verloop van de vergadering strakker liep dan in voorgaande jaren. Helaas, de vergadering kende een voorspelbaar verloop. Er zijn namelijk altijd drie onderwerpen die ook dit jaar aan bod kwamen:

1. hoeveel SM's zijn er in het desbetreffende land en hoeveel leden heeft de club?;
2. de internationale SM meeting en
3. de onderdelenvoorziening.

Aantal SM(isten)

Het aantal SM's in een land is voor de meeste clubs moeilijk te schatten. Wij als Nederlandse club schatten dat er zo'n 250 SM's in Nederland zijn. Wij hebben 160 leden, waarvan enkele meerdere SM's hebben. Daarentegen zijn er ook enkele leden die zich nog oriënteren op de SM-markt. In internationaal verband is het aardig om te vermelden dat Noorwegen de SM's uit Zweden aan het opkopen is. Volgens de Zweden komt dit omdat auto's ouder dan 30 jaar geen torenhoge Noorse belasting hoeven betalen én omdat de Noren geld hebben. De Zweden hebben ongeveer 20 leden. OVERLEG TUSSEN DE CLUBS De Franse club blijft de grootste club met 660 leden, gevolgd door de Duitsers met 210 leden. Wij hebben de bronzen plak, gevolgd door Engeland, Zwitserland, Italië en Zweden.

Internationale SM meeting

Dit jaar wordt, zoals bekend, de internationale meeting in Zwitserland gehouden. Ten tijde van de vergadering hadden zich 66 equipes ingeschreven. De inschrijving sluit/sloot op 10 maart, maar daarna kan er waarschijnlijk nog wel wat geregeld worden. Wij als Nederlandse club hadden wel wat uit te leggen waarom er geen enkele Nederlandse inschrijving was. De belangrijkste redenen zijn het

evenement ter ere van de 70^e verjaardag van Opron tijdens hetzelfde weekend én het hoge inschrijfgeld. Volgens Herr Präsident Sögtrop (Duitsland) "was het inschrijfgeld voor ons soort mensen niet te hoog". Bovendien zat er ook alle drank in. Het addertje hier is dat er geen alcohol geschonken wordt, vanwege de strenge controles in het verkeer (en de bijrijders dan?). Interessanter is te melden waar de volgende meetings gehouden worden. Zoals bekend is Nederland in 2003 aan de beurt. Elders in dit clubblad kunt u lezen dat de meeting zich in en rond Friesland afspeelt tussen 23 en 25 mei 2003. In 2004 vindt de meeting plaats in Italië, waarschijnlijk rond Genua dat dan Europese Cultuurhoofdstad is. Andere opties zijn Verona of Bologna. In 2005 vindt de meeting plaats in de Bourgogne in Frankrijk.

Onderdelenvoorziening

Zoals elk jaar kwam er een klaagzang van de Franse magazijnmeester dat er veel geld geïnvesteerd dient te worden in de aanmaak van nieuwe onderdelen. De Franse club kent een jaarlijkse onderdelen'-omzet' van zo'n 200.000 euro, waarvan zo'n 140.000 euro geïnvesteerd wordt in nieuwe onderdelen. De Nederlandse club heeft al meermalen aangeboden om een vergoeding op basis van het aantal leden te doneren, maar dit werd niet wenselijk geacht. Men ziet meer in bijdragen in de investeringen die gemoeid zijn met de aanmaak van nieuwe onderdelen. Dit zijn echter zulke grote bedragen dat onze club dit niet kan opbrengen. Bovendien is ons standpunt dat in ruil voor welke financiële vergoeding dan ook er zeggenschap moet zijn over welke onderdelen er aangemaakt gaan worden.

De Franse club zal vanaf heden meer aandacht besteden aan publiciteit over de onderdelen die nagemaakt worden.

De Nederlanders (en de Duitsers) kregen nog wel een compliment van de Fransen dat wij tenminste onze auto's op een normale manier onderhouden, in tegenstelling tot de Fransen zelf. Waarvan akte.

W.v.t.t.k.

Verder kwamen nog enkele websites ter sprake, zoals een Italiaanse: www.riasc.it waarop enkele SM's te zien zijn. De Duitse voorzitter vond dat iedere SM-club hetzelfde webadres diende te hebben, met uitzondering van de landcode. Hij stelde het volgende adres voor (dit heeft de Duitse club namelijk sinds kort): www.citroensmclub.de. U snapt dat wij het hier van harte mee eens zijn...

DAT LOOPT WEER GESMEERD

Door Peter Derks

We hebben het al eens gehad over olie en olie verversen, maar ik wil daar nog even op terugkomen, want dit is een van de dingen die je zelf zou kunnen doen. Ik zeg dan met nadruk kun je zelf doen, want er is voor mij één hoofdvoorwaarde: u gaat dat wel doen zonder het milieu te vervuilen.

Verversen

We beginnen dus met de juiste voorbereidingen: wat gaan we doen met de afvalproducten, de afgewerkte olie en het oliefilter? Die dienen nauwgezet opgevangen te worden, zodat deze op de juiste wijze als klein chemisch afval ingeleverd kunnen worden bij een verzamelpunt. (Uw garagebedrijf is meestal niet blij met uw afgewerkte olie, want zij moeten betalen voor het ophalen en het milieuvriendelijk laten verwerken). Dat geldt ook voor de LHM-vloeistof als u die ververs.

Wanneer verversen?

Het handboek is duidelijk: iedere 5.000 km olie verversen; iedere 10.000 km oliefilter vervangen. (U kunt ook gewoon iedere 5.000 kilometer tevens het oliefilter vervangen; wel zo gemakkelijk).

Wat hebben we nodig?

Een grote opvangbak voor de olie (minimaal 10 liter, hoewel u maximaal maar 7 liter vervangt); een sleutel om de afvulplug los te draaien (Inbus-6kant 17 mm) met een lange hefboom, want de vuldop zit vaak erg vast; een nieuwe koperen ring voor de vuldop; een sleutel om het oliefilter los te draaien (model afhankelijk van het oliefilter); een oliefilter (zie in het vervolg van dit artikel); 7 liter olie (zie ook in het vervolg) mét vervanging van het oliefilter, anders 6 liter.

Hoe doen we het?

Dat staat in het handboek, en gaat hetzelfde als bij elke auto: als uw SM de eerste auto wordt waarbij u dit doet, dan doet u er goed aan raad te vragen. Of u laat de olie verversen: dat kost echt geen vermogen! Wat algemene zaken: de motor eerst warm rijden (de olie moet goed warm zijn, 50 graden is genoeg, maar niet te heet want dan verbrandt u uw handen bij het losdraaien van de aftapdop. Keukenhandschoenen helpen dan trouwens goed!)

Oliefilters

Het originele oliefilter voor de SM is de FT4702 van het Italiaanse merk FIAMM. Dat is nog spaarzaam verkrijgbaar, maar gelukkig zijn er vervangende filters met de dezelfde aansluitingen, maar soms iets kleiner uitgevoerd. Het originele filter heeft een doorsnede van 93 mm, een hoogte van 143 mm en ¾ duims draad. De vervangende filters zijn vaak kleiner, (76 mm doorsnede en +/- 120mm hoog) maar dat kan zeker met moderne filters geen kwaad. Het originele filter wordt met een apart plat sleuteltje losgedraaid, de andere filters draait u met een oliefiltersleutel los. Stopt u wel eerst een doek of een flink stuk keukenrol om de onderkant van het oliefilter, anders loopt de olie uit het filter achter over de motor. Enkele voorbeelden van filters:

Purflux LS 171 (klein model)

TecnoCar R224 (klein model)

Perculator PRE-1 (ongeveer dezelfde grootte als de FIAMM)

FRAM PH2803-2 (Europees)

FRAM/Autolite HP1 (originele grootte)

Crossland 637 (originele grootte)

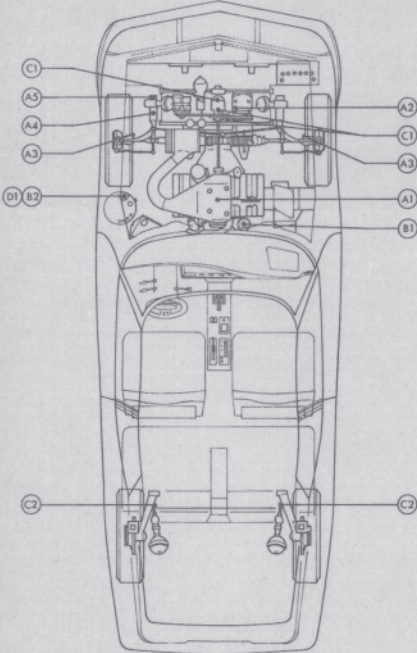
Een aantal van deze filters, met name de Purflux, is goed verkrijgbaar bij de automaterialenhandel. Waar vraagt u dan naar? Of naar één van de bovenstaande filters, of naar een filter voor een SM (of een Maserati Merak). De "kleinere modellen" filters zijn ook gebruikt op een aantal specifieke modellen van BMW. Onder andere de BMW 520i, de 518i de 525e and 325i (met de E30 motor). Als u vraagt naar een filter voor een type BMW uit 1985 dan krijgt als het goed is een "klein" filter.

Olie

Het is al eens gezegd dat de olie twee belangrijke kenmerken heeft: de viscositeit, en de kwaliteitsklasse. De voorgeschreven viscositeit is 20W-50. Dat wil zeggen olie met een viscositeit volgens de SAE (Vereniging van Amerikaanse Auto Ingenieurs) -normen van 20 in de winter, gemeten bij -18 graden (0 Fahrenheit), en een viscositeit van 50 bij een temperatuur van 100 graden. Begin jaren '70 was de gebruikelijke kwaliteitsklasse van goede olie SE, maar tegenwoordig zijn we al bij SH en SJ aangeland. U kunt ook andere olie gebruiken, zoals 10W50 en 5W50, bijvoorbeeld synthetisch. Ter herhaling: de Maseratimotoren zijn gemaakt voor relatief dikke oliën, dus die SAE50 bij 100 graden is echt nodig. Tegenwoordig maakt men motoren die veel dunneren oliën

gebruiken: minder wrijving geeft in theorie een lager verbruik. Die 0W30 is echter NIET geschikt voor de SM's. Want wat zegt het handboek? In landen waar het extreem koud is, gebruikt u 10W30. Met extreem koude landen worden dan bijvoorbeeld Canada (Quebec is een belangrijke exportmarkt voor Franse producten!) en Scandinavië bedoeld. In de winter is het daar op een mooie dag -10 graden maximaal en vaak nog een tiental graden kouder, en is een dunner olie

om wat sneller te starten wél zo gemakkelijk, maar dat is niet te vergelijken met ons milde Nederlandse klimaat. De 20W50 van vroeger is nogal wat goedkoper als andere oliën, dus als u niet met de SM racet (of langdurig met 180 wil rijden, en waar kan dat nog?), en u vervangt om de 5000 kilometer, of iedere 2 jaar als u minder rijdt de motorolie, dan is de 20W50 olie goed genoeg.

	NO.	OMSCHRIJVING	SHELL PRODUKT	OPMERKINGEN
	IEDERE 5000 KM (zie achterzijde van dit blad)			
	A 1	Motor, alle temperaturen	Super motorolie 100 (20W/50)	Aftappen en verversen
	A 2	Versnellingsbak, alle temperaturen	Spirax HD 80	Controleren, zo nodig bijvullen
	A 3	Aandrijfkoppeling	Retinax A	Doorsmeren
	A 4	Stabilisatorstanglager	Retinax A	Doorsmeren
	A 5	Stabilisatorstangkogels	Retinax A	Doorsmeren
	IEDERE 10.000 KM - Alle A punten, plus:			
	B 1	Oliefilter	—	Vervangen
	B 2	Hydraulisch reservoir	S 6682 (LHM)	Reservoir (uitwendig) en element reinigen. Peil controleren, zo nodig bijvullen
	IEDERE 20.000 KM Alle A en B punten, uitgezonderd A 2, plus:			
	C 1	Versnellingsbak, alle temperaturen	Spirax HD 80	Aftappen en verversen
	C 2	Achterveerkogel	Retinax A	Doorsmeren
	IEDERE 30.000 KM Alle A en B punten, uitgezonderd B 2, plus:			
	D 1	Hydraulisch reservoir	S 6682 (LHM)	Aftappen en verversen
AFSTELGEGEVENS MOTOR		INHOUDEN		BANDEN
Klepelspeling (koud)		Motor - zonder filter	6 liter	standaard
- inlaat	mm / inch	- met filter	7 liter	195/70-VR15
- uitlaat	mm / inch	Versnellingsbak en differentieel	2,25 liter	Spanning
Bougies	mm / inch	Koelsysteem - zonder kachel	4,75 liter	- voor
Onderbrekerpunten	mm / inch	- met kachel	13 liter	- achter
		Brandstoftank	90 liter	
037117.5		CITROËN SM		Copyright Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V.
				Nr. S1-4/1048 (Ned.)

VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE – 5

Door Peter Pijlman

In het decembernummer schreef ik: 'Dit wordt geen successtory'. Onderstaand verhaal - bijna het slot van de serie - gaat over de realiteit van het voltooien van de auto van m. Opron. En vooral: wat er daarna zoal geconstateerd werd door diverse specialisten en mijzelf. Het is een story zonder omwegen en zonder mooi-praterij. Omdat inmiddels enige ervaring is opgedaan met de BAC-SM, wordt deze aflevering van dit verslag niet zoals eerder gezegd het einde van deze serie, maar een tussenbalans, of, zoals u wilt, een consumentenverslag.

Parijs

Het is een plaatje geworden, maar nog steeds met de nodige nukken en grillen. Een echte Diva dus. En na Maarten van Soests film over 'De Ideale Auto' is het nu ook een filmdiva. Maar als je in de werkelijkheid met zo'n dame moet leven, valt het soms tegen en komen de teleurstellingen. Dan zijn het af en toe geen dreamlady's maar bronnen van irritatie. Maar..., er valt mee om te gaan.

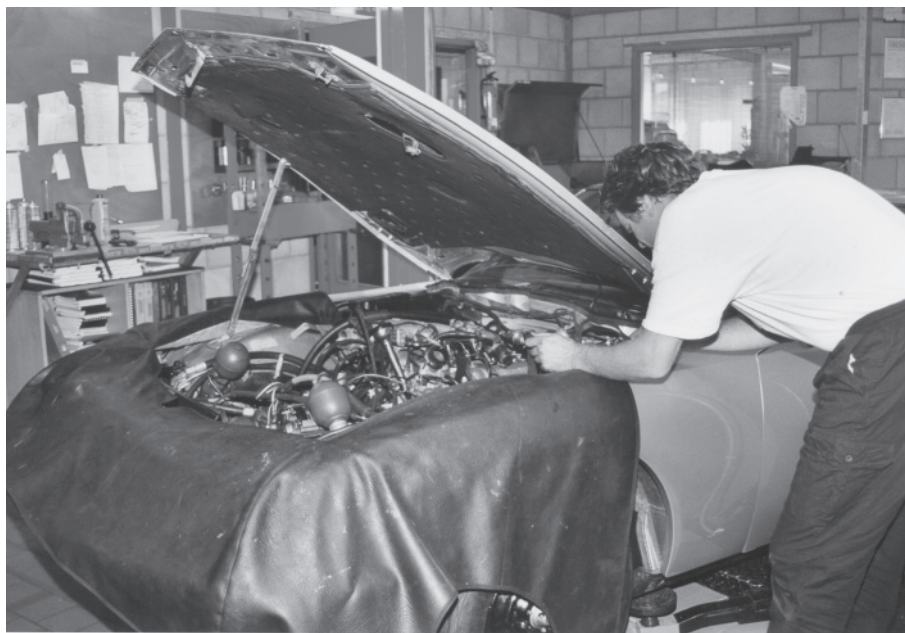
Alles lijkt gereed. De klus lijkt geklaard.

Na enkele proefritten in Nederland wordt de auto, met na de revisie van de motor en nog wat voorzieningen zo'n vijfhonderd rustige kilometers op de teller, teruggebracht naar Opron. Cineast Maarten van Soest krijgt er lucht van en wil de SM graag op de Autoroute filmen om de resultaten daarvan in z'n afstudeerproject te monteren. 'De ideale auto' gaat op weg. De trekkracht valt me soms wat tegen, maar ze rijdt soepel en 'comme une vraie SM'. Het is gemakkelijk om te zien hoe de filmcrew zich achterin een oude BX 14 wentelt om alle capriolen van de SM op video vast te leggen. De achterklep van de filmauto wordt omhoog gehouden met een oude paraplu die dateert van het evenement 'Style Opron' uit 1995; de BX is zeven jaar ouder.

Ter hoogte van Chatillon, vlak voor Parijs, gaat het plenzen en rijden we in een bouchon (file).

Zwaailichten waarschuwen de aanstormende meute. De uitdrukkelijk aanwezige gendarmerie houdt de met open achterklep rijdende BX aan en dirigeert de wagen naar de kant. Resultaat: een reprimande van de sterke arm, maar de jongens kletsen zich er op geniale manier uit. Wetende dat de politie druk is met de file, beweren ze doodleuk dat ze toestemming hebben voor dit filmwerk. Ze mogen doorrijden.

Als we in het donker aankomen bij het huis van de familie Opron, staat het hek open en rijden we



naar binnen. Robert Opron is sprakeloos. De auto ziet er zo in het donker en met duizenden waterdruppels op de verse lak dan ook schitterend uit.

5000 kilometer

De eerste grote rit van Robert en Geneviève Opron met hun SM is fantastisch: we bezoeken de Concorde en de Airbusfabrieken in Toulouse. De auto houdt zich goed, tot op een parkeerterrein bij het hotel de hogedrukkringel op de oliepomp gaat lekken. Peter Derks en Freek Boersma vervangen binnen enkele minuten de leiding door een reserve-exemplaar dat Jacques Hackenberg bij zich heeft. Opron geniet zichtbaar van deze service. 'Hollanders zijn ongelofelijk', zegt hij bewonderend.



Daarna gaat de SM nog een keer terug naar Nederland voor het vullen van de airco, het monteren van de kachelradiatorkraan en nog wat kleine dingen. De auto heeft dan ongeveer 1200 kilometer gereden en de garagist/reviseur van de motor wil de loop van de motor nakijken. Dat wordt geen gratis servicebeurt, maar moet betaald worden. Als Jan-Paul en ik de auto vervolgens terugrijden naar Parijs, knalt een voorruitje. Gevolg: kleine lakbeschadigingen op motorkap en dak. Gelukkig valt de schade mee, want we reden nauwelijks honderd kilometer per uur. De auto gaat daarna opnieuw een keer terug naar Nederland voor een grotere servicebeurt: de motor en de afstellingen van de injectie worden nagelopen. En dan begint de narigheid. We hebben het dan over het moment waarop de auto 5000 kilometer na revisie heeft gereden. Ik hoor de secundaire kettingen.

Lawaaiige kettingen

Als ik de SM bij de garagist ophaal, rijdt hij prima, maar het tikkende geluid van de kettingen is niet weg. Op de pittige rekening staat dat alles aan de motor is nagekeken en dat alles prima in orde was. Ik vertrouw evenwel het geluid niet. De SM heeft dan na deze controlebeurt honderd kilometer gereden. De trekkracht is niet denderend en soms stottert de auto bij het optrekken. Er zitten kleine gaten in de

acceleratie, niet erg hinderlijk maar wel voelbaar. De koeling door de airco is inmiddels matig. In mijn garage ligt een klein plasje koelvloeistof op de grond. Plus twee druppels motorolie. Omdat de besturing van de meedraaiende koplampen niet in orde is (lekkage), besluit ik om de auto naar een specialist in de buurt van mijn huis te brengen. De familie Opron blijft enkele dagen langer in Nederland, zodat ze de SM daarna kant en klaar mee kunnen nemen. Op weg naar de garage begint de auto echt hinderlijk te stotteren. Dan gaat de garagist aan de slag. Als we (de Oprons en ik) de volgende dag de auto willen ophalen, blijkt dat de ontsteking van de auto niet goed werkt. Met enig kunst- en vliegwerk weet de specialist de auto toch redelijk aan de praat te houden. Lastig punt daarbij is, dat het merkteken op het vlieg wiel sinds de revisie van de motor is verdwenen. Dus wordt dat opnieuw aangebracht. De koplampbesturing wordt slim gerepareerd en functioneert perfect. Toch wel lekker als zo'n Diva niet scheel uit haar ogen kijkt! Ze is nu echt mooi! Eén bougie blijkt niet goed aangedraaid te zijn; vandaar de druppels olie. De sporing wordt verbeterd en... een velg blijkt krom. Bij het vervangen van de voorbanden waren de nieuwe banden per abuis op andere velgen gemonteerd dan die bij deze auto hoorden. De kromme velg is precies de velg die niet bij de auto hoorde en niet is vervangen door het originele exemplaar. Niet leuk, maar er komt een andere velg op, die overigens daarna wel moest worden opgeknapt met wat nieuwe lak.



Maar dan komt het: uit de verdere controle blijkt dat de secundaire kettingen niet op de juiste spanning staan. Erger: ze staan gevaarlijk los en hadden gemakkelijk kunnen verspringen met alle desastreuze gevolgen voor de kleppen, zuigerwanden, zuigers en cilinderkoppen van dien. Ernstige zaak! Dus worden ze alsnog gespannen. Vanaf dat moment is het ratelgeluid direct weg. Maar van zoiets wordt ik wederom niet vrolijk.

Piet Precies

Op een volgende rit, van Parijs naar Eindhoven en terug, begeeft de elektronische ontsteking het. Boven de 120 km/uur is de auto niet meer te

Fransen met de Franse slag werken. Nou beste lezer, dat mag in z'n algemeenheid misschien waar zijn, maar deze meneer is de uitzondering op de regel. Ik heb bij hem m'n ogen uitgekeken. En de prijzen die hij berekent? Ik heb met m'n oren staan klapperen. Het is niet z'n uurtarief (dat is op het niveau dat in ons land ook bestaat) maar de tijd die hij besteedt aan de kleinste details. Hij weigert aan een SM te werken als hij z'n eigen - bijna maniakale - standaarden niet kan hanteren. Maar dan heb je ook wat! Ja, en als je purist en detaillist bent, dan vind je bij inspectie van een willekeurige SM overal wel wat. Ik dacht dat ik een pietjesprecies ben maar dit is Piet Precies.



berijden. Hortend en stotend glijdt ze over de weg en harder dan 120 is er niet meer mee te rijden. Opron besluit de wagen naar Blondeau in Parijs te brengen voor reparatie; Nederland is te lastig met een nauwelijks rijdende SM. Blondeau heeft het te druk en adviseert Opron de auto naar een andere specialist in Normandië te brengen. Deze man heeft zo'n honderd SM-klienten die meer dan fors moeten betalen voor z'n werk. Ik zag eerder zijn eigen SM in Engeland op de internationale meeting. Zijn restauraties zijn van een kwaliteit waaraan zelfs geen Duitser kan tippen. De man is een purist en detaillist zoals ik nog niet kende. Alles wordt met originele materialen gedaan en tot in de finesses afgewerkt. Ze zeggen wel eens dat

Dat wat de buitenkant van zijn werkzaamheden betreft, het 'oog' om het zo maar uit te drukken. En de kwaliteit van z'n werk? Daarover meet ik me nog geen oordeel over aan, doodeenvoudig omdat alles er wel mooi uit kan zien, maar het moet ook nog duurzaam goed functioneren. Wellicht doe ik daarvan nog eens verslag.

Grondige, verrassende inspectie

Wat waren de resultaten van de inspectie van de Opron-SM door deze meneer? Wat de ontsteking betreft: die functioneerde inderdaad niet goed, en wel om – volgens de Franse garagist - twee redenen. De eerste was voor mij zeer aannemelijk: de cassettebedrading was op alle plaatsen ernstig



beschadigd, vermoedelijk door verkeerde montage waardoor de draadjes tegen de draaiende ontstekingsas hebben gelegen. De tweede reden die ik nog niet kan beoordelen, is dat volgens deze Fransman de ontstekingstijdstippen van de nieuwe elektronische ontsteking niet conform de eisen waren. Ik heb Peter Derks gevraagd om aan de hand van deze ontsteking te onderzoeken of deze bewering juist is en hierover overleg te voeren met de leverancier. Dat overleg moet nog plaats vinden en de resultaten zullen in een volgende aflevering van deze serie artikelen worden gepubliceerd.

De elektronische ontsteking is inmiddels vervangen door een traditioneel, splinternieuw exemplaar. Alles is weer teruggebouwd en Opron rijdt met een doodgewone, originele ontsteking, compleet met nieuwe bobines, bedrading en de hele rataplan, inclusief (opnieuw) nieuwe bougiekabels, en Golden Lodds bougies. En de auto rijdt nu als een speer: veel sneller en feller en veel gelijkmatiger dan met de elektronische ontsteking. Wat de oorzaak van het niet meer functioneren van de toch bij mij als goed bekend staande elektronische ontsteking betreft (mijn vorige SM reed en rijdt er uitstekend op, en ook

andere bezitters van dit type ontsteking zijn tevreden): vooralsnog dus nog geen conclusie. De specialisten mogen het ons vertellen.

Verdere inspectie van de motor leverde uiteraard de eerder gemelde waterpomplekkage op. Toen die pomp opnieuw verpakt moest worden, heeft genoemde Fransman meteen maar even naar de staat van de primaire kettingspanner gekeken. Mijn eerste reactie was dat dat een overbodige activiteit was, omdat de spanner immers pas zo'n 5000 kilometer daarvoor was gemonteerd. Maar dat leverde een nieuwe verrassing op. De spanner bleek gemonteerd te zijn, niet alleen met twee metalen O-ringetjes (zoals het hoort), maar daaronder zaten ook nog eens flinterdunne koperen O-ringetjes die beide al gedeeltelijk verbrijzeld waren. Eén ringetje was er al bijna onderuit. Overigens is de vaker genoemde Franse specialist verder tevreden over de kwaliteit van de motor. Over de reden van montage met onder meer deze koperen ringetjes vindt binnenkort overleg plaats met de reviseur van de motor. Ik doe in het volgende clubblad verslag van de resultaten van dit overleg.

Wordt vervolgd.

CLUB SHOP



Verzamelbanden voor uw SublieMs. Eindelijk, ze zijn er. Vanaf nu uw kostbare clubmagazines in een schitterend 'boek' opgeborgen in uw boekenkast, zó onder handbereik. Uitvoering: zwart glanzende, dik kartonnen map op het formaat van SublieM met eenvoudig te hanteren opbergmechaniek. Voorzijde: zwart-witte persfoto Citroën SM. Rug: SublieM-logo in kleur. Rug: clubbeeldmerk in kleur. Uw bladen beschadigen niet meer. Geschikt voor het bewaren van 7 clubbladen uit 1999, 2000 en 2001 of ongeveer 10 bladen uit voorafgaande jaren. We hebben er 200 laten maken... Slechts • 12,- per stuk!

'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 gestileerde schaalmodel van de SM is van aardewerk met een 24-karaats goud lamé laag en de voet is van gebogen roestvaststaal met een chevron-impressie. 100 % handwerk. Een prachtig decoratief stuk voor in de woonkamer. **Oplage slechts 15 stuks.** Haast u dus: op is op!

niet meer leverbaar



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 Place de la Concorde in het hartje van Parijs...!). 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. • 32,-



'Sa Majesté. De Citroën SM (1970 - 1975) in de schijnwerper'. Nederlandse editie. 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. Om u te herinneren hoe goed of hoe slecht uw eigen SM is. Afhaalprijs • 57,- voor de Nederlandse, Franse of Engelse versie



CD-Rom met onderdelenboeken plus foto's en de film: Première Sortie. Première victoire. Zoek nu snel de onderdelennummers plus benaming op en bestel nauwkeurig uw onderdelen bij de club! • 25,-

Luchtfilterstickers. Fraaie herdruk. Voor de carburateurversie: één goudkleurige sticker. • 8,-



Sticker 'Citroën préfère Total', vier kleuren, voor op de achterraut. Goed gelijkende herdruk voor • 4,60

Playboy september 1971. Is even uitverkocht maar er komt er wel weer eentje als we 'm kunnen vinden voor u. Reserveren kan ook. De prijs zal ongeveer liggen op

- 22,50

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

- 60,=

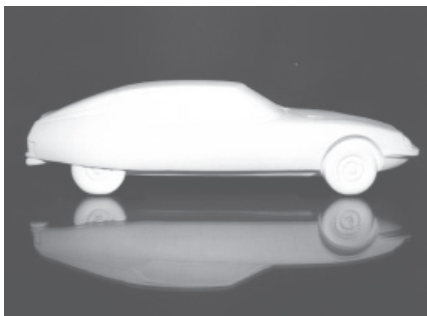


Beker met clublogo, wit porselein met zwart/rood clubbeeldmerk: Zes halen? Vijf betalen! • 3,50 per stuk

Paraplu, groot model, rood/wit met zwart-wit clubbeeldmerk: een absolute must in ons almaar natter wordend landje. Maar ook tegen de zon.

- 8,=

Baseballcap, zwart-wit met clubbeeldmerk. Tegen vallende Mercedesen. • 4,=



Schaalmodel van de SM, plm. 30 cm lang, geglazuurd aardewerk, diepzwart. Nog enkele exemplaren van ons succesnummer voor

- 57,=

Ruitsticker met clubbeeldmerk. Ze raken op! Om u definitief te wapenen tegen de oprukkende Orde der Chevronniers. • 0,50

Oude nummers van de clubbladen SublieM. Heel beperkte voorraad! Neem contact op met de redactie of de penningmeester. Bij afname ineens van meer dan vijf exemplaren een geringe korting.

- 11,= per stuk.

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

- 35,=



Poster van de Citroën SM en Concorde. Groot formaat voor in de huiskamer.

- 5,=



Ophalen in Amstelveen bij de redactie van SublieM of in Rotterdam bij de penningmeester, 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.

PRIJSVRAAG! WELKE AUTO WAS DAT?

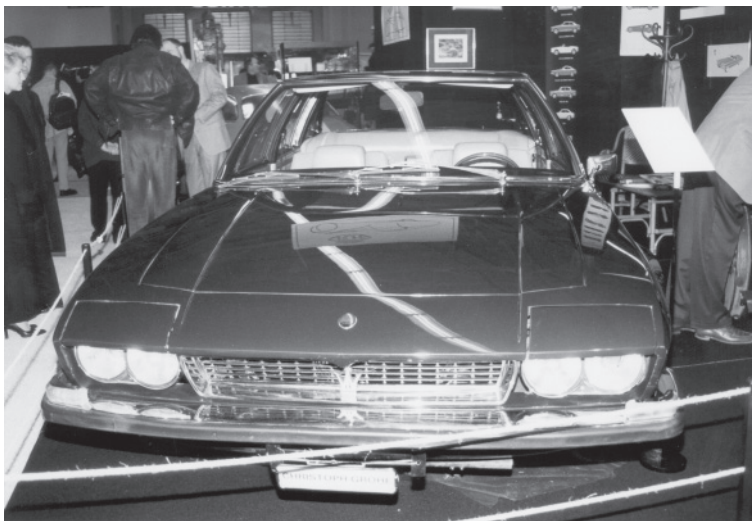
U kon weer een van onze onvolprezen clubparaplu's winnen. Maar het lijkt erop dat die dingen ons maar met moeite willen verlaten! In het vorige nummer van SublieM toonden we u het interieur van een automobiel met een bekende asbak. Hier de uitslag.

Toegegeven, het was niet eenvoudig. Eén clublid reageerde uitgebreid via onze website. Hij dacht dat het ging om een Maserati Merak. Een ander clublid reageerde tijdens de ALV, maar kwam er ook niet uit. Beide waren ze was 'warm', maar zaten er helaas toch naast.

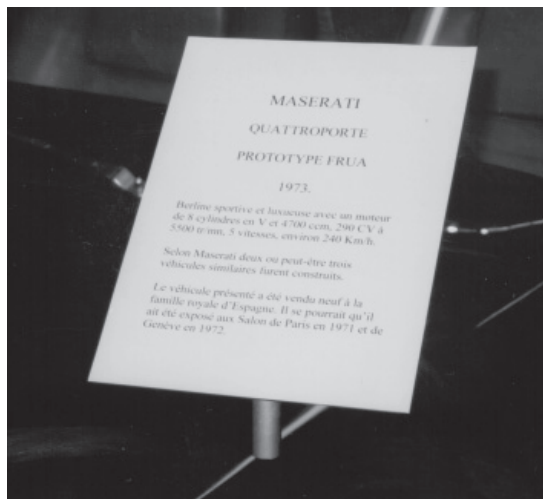
De auto waarin deze asbak was gefotografeerd, is inderdaad een Maserati. Omdat ze het merk van de wagen hebben geraden, kunnen we gelukkig twee van onze onvolprezen paraplu's kwijt. En de auto waar het over gaat is een Quattroporte. Inderdaad, de Maserati Quattroporte II ('twee') heeft technisch heel veel weg van onze SM en ook daarin zit een asbak zoals die in de SM en in de Merak is bevestigd. Maar de foto van het getoonde interieur is gemaakt op Rétromobile, enkele jaren terug, en betrof een Maserati Quattroporte Prototype Frua uit 1973. En niet de auto die volgens sommige bronnen in vijfvoud, volgens andere bronnen in 12 exemplaren is geproduceerd.

Quattroporte Prototype Frua uit 1973 dus. Althans, dat stond vermeld op het bordje naast de blauwmetallieke wagen. Verder werd aangegeven dat het hier ging om één van de twee, mogelijk

drie exemplaren die Frua heeft gemaakt. De hier getoonde auto zou destijds nieuw afgeleverd zijn aan de Spaanse koninklijke familie en het zou kunnen gaan om het model dat in 1971 in Parijs en in 1972 in Genève tentoon is gesteld. De wagen heeft een V8-cilinder-motor met een inhoud van 4700 cc die ongeveer 290 PK bij 5500 toeren per minuut levert. De topsnelheid was ongeveer 240 km/uur.



Met veel dank aan DerkJan van der Velde voor het maken van de foto's en Jim van Weelderen en Gijs de Jonge voor de hulp bij het verspreiden van onze plu's.





Trouwen

Nu we het toch over trouwen hebben. Op 30 juni van het vorige jaar trouwden clublid Freek Boersma en Neeltje Smit. 'Hoe kan dat nou?' vroegen we ons af. Immers Freek was al getrouwd met zijn SM en onderhield daarnaast ook nog eens een relatie met een ander clublid, Douwe Blanksma. Freek en Douwe delen namelijk een zilvergrijze SM. Het schijnt allemaal perfect geregeld te zijn, want Douwe fungeerde als chauffeur op deze kleurrijke trouwerij waarvan bijgaande foto's getuigen.

Neeltje en Freek: namens de clubleden van harte gefeliciteerd met jullie huwelijk. Dat de SM (en Douwe) daarin een plaatsje hebben, doet ons deugd. Hoemeerzielenhoemeervreugd. Houwen zo!



Voorruit SM

Citroëngarage Oldenhage in Nieuw-Vennep biedt een getinte voorruit voor een SM aan voor de prijs van • 260,- exclusief BTW (inclusief BTW is dat • 309,40). Er zijn er nog drie leverbaar. Dat is voordeliger dan de Franse club. Bovendien is uw bestuur er niet happig op om glaswerk van die omvang naar ons land te transporteren. Dus: dit lijkt ons een goed tip.



Laatste nieuws over Opronmanifestatie dd. 11 mei

Het comité 'Robert Opron, 50 ans de Style' pakt de zaak groots aan. Meer dan veertig merkenclubs, voornamelijk Citroën en Renault, zijn aangeschreven. De reacties zijn zeer positief; de clubs nemen het initiatief van harte over en stimuleren hun leden om op 11 mei naar Verrières-le-Buisson te komen. Honderden Franse, Duitse, Italiaanse, Zwitserse, Belgische, Nederlandse, Engelse en uiteraard Franse liefhebbers van Oproncreaties worden op het feestterrein in en rond het cultureel centrum van de woonplaats van Opron verwacht. Er is een prachtig rallyschild ontworpen en ook werkt men aan een fraai programmaboekje. Verder organiseert men een onderdelenmarkt, een concours d'élégance met fraaie prijzen, handelaren in onderdelen worden uitgenodigd en vermoedelijk zullen er ook clubstands aanwezig zijn. Tenslotte is men serieus bezig om een tentoonstelling over het werk van Opron voor te bereiden. Tenslotte is er voor de voorinschrijvers een diner-dansant georganiseerd dat in ieder geval gesponsord wordt door Citroën. Verder is men in onderhandeling met Renault en Citroën om unieke prototypes tentoon te kunnen stellen. Aan het organisatiecomité dragen daadwerkelijk leden van de ID/DS club, de CX club, de AMI-club, de GS(A) Vereniging, de Citroën SM Club Nederland, de Renault Anciennes, de Fuegoclub en losvast talloze ander clubs bij. Talloze Europese autotijdschriften zijn benaderd en de reacties zijn veelbelovend. Gezien de grote opkomst is voorinschrijving zeer aan te bevelen; alleen op die manier bent u verzekerd van in ieder geval het rallyschild. Verder is het van belang dat u tijdig een hotel reserveert. Op de speciale Opron-site (www.opron.nl) zijn de mogelijkheden aangegeven. Clubleden ontvangen bij voorinschrijving een korting op het entreegeld. De Franse SM Club adviseert haar leden om zaterdag 11 mei op deze manifestatie aanwezig te zijn en daarna alsnog de internationale Citroën SM Meeting in Zwitserland te bezoeken. Idee voor U? Uw eindredacteur kreeg een uitnodiging om een vergadering van het organisatiecomité bij te wonen en hij kan u verzekeren dat de zaak zeer professioneel wordt aangepakt! Laat u deze kans niet voorbij gaan. Los van het feit dat het een aardige geste is om de ontwerper van de vormen van onze auto eens in het zonnetje te zetten nu het nog kan, lijkt het een bijzondere bijeenkomst te worden waarbij de beste Nederlandse en Franse clubmensen eendrachtig samenwerken.

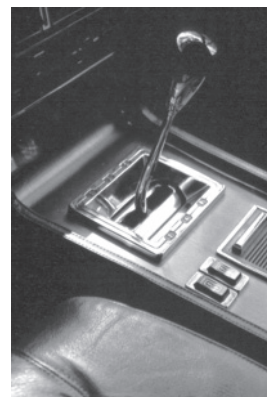


Super Medewerkers gezocht!!!

Voor **SummuM 2003**, u weet wel, de internationale meeting voor SM clubs die door onze club op 23, 24 en 25 mei 2003 wordt georganiseerd, zijn de voorbereidingen inmiddels in volle gang. Omdat wij de meeste activiteiten in **Friesland** willen organiseren, zijn wij vooral op zoek naar clubleden die bekend zijn met deze regio en bereid zijn te helpen met de organisatie van dit evenement. Onder 'bekend zijn met' verstaan wij het wonen, werken of geboren zijn in Friesland en omgeving. Ook als u er familie of kennissen heeft wonen en denkt dat zij kunnen meehelpen, vragen wij u te reageren.

Let wel: wij verlangen niet van u gedurende drie dagen en nachten in touw te zijn. Elke hulp advies of raad – hoe klein ook – is van harte welkom. Voor vragen en aanmeldingen kunt u terecht bij: Jacques Hackenberg (040) 213 71 82 of margueritehackenberg@hotmail.com en Theo van der Burg (070) 399 51 69 of t.v.d.burg@zonnet.nl

Laat wat van u horen, wij rekenen op u!





Persbericht

De Koninklijke Nederlandsche Automobielen Club introduceert een Classic Carverzekering waarbij het niet langer nodig is de klassieker periodiek te laten taxeren. De KNAC is de oudste vereniging voor auto-liefhebbers in Nederland (sinds 1898) en kent onder zijn leden vanzelfsprekend ook veel klassiekerliefhebbers die hun auto via de KNAC verzekeren. Om de verzekerde waarde ervan – voor het casco-deel van de verzekering – vast te stellen is nu een taxatierapport verplicht. Een veelgehoorde klacht is dat het taxeren veel tijd, moeite en geld kost. De KNAC Classic Carverzekering hanteert overigens een periode van 3 jaar voor her-taxatie. De huidige cascoverzekering dekt de schade aan de klassieker op basis van art. 275 WvK.

De KNAC heeft nu een verzekering geïntroduceerd die op basis van art 274 WvK de verzekerde waarde bepaalt, wat er op neer komt dat de verzekerde zelf opgeeft welke waarde hij verzekerd wenst te zien en, mits de verzekeraar zich daarin kan vinden, daarmee de verzekerde waarde is vastgesteld.

De voordelen zijn:

- jaarlijkse aanpassing van de waarde per prolongatiedatum van de verzekering is mogelijk
- de verzekerde hoeft geen tijd moeite en geld te besteden aan een taxatierapport

Overigens behouden de KNAC leden natuurlijk de mogelijkheid om te kiezen voor een verzekering mét taxatie. In de onderstaande premietabel treft u de premies (exclusief 7% assurantiebelasting) aan die de KNAC voor de verzekeringen met en zonder taxatie hanteert. De cascopremie wordt gerekend over de verzekerde waarde. KNAC leden met een zogeheten Classic Car of Plus lidmaatschap krijgen 20% korting op de standaardpremies. Meer informatie kan worden verkregen bij de KNAC. Afdeling Verzekeringen 070 – 3855558.

Soort polis	KNAC Standaardpremie CASCO voor leden	Cascopremie voor KNAC Classic Car en Plusleden
Polis met taxatierapport (275 WvK)	1,25%	1%
Polis zonder taxatierapport (274 WvK)	1,375%	1,1%

Soort polis	KNAC Standaardpremie WA	WA premie voor KNAC Classic Car en Plusleden
Polis met taxatierapport (275 WvK)	• 71,50	• 57,20
Polis zonder taxatierapport (274 WvK)	• 71,50	• 57,20

EVENEMENTEN

Voorjaarsmeeting	7 april 2002
CitroMobile	4 en 5 mei 2002, Veemarkthallen Utrecht
Internationale SM Meeting	10, 11 en 12 mei 2002, Pfäffikon Zwitserland
Cinquante ans de style	11 mei 2002 (Robert Opron 70 jaar), nabij Parijs
Najaarsmeeting	28 september 2002



Locaties, voor zover niet vermeld, worden later bekend gemaakt.

De Citroën SM Club Nederland organiseert in 2003 ter gelegenheid van haar 10-jarig bestaan een Internationale Citroën SM Meeting onder de naam SummuM 2003 (zie ook op internet: www.summu2003.com).

Voor hulp bij de organisatie van deze evenementen doet het bestuur een beroep op u als vrijwilliger. Heeft u zin om uw steentje bij te dragen, neem dan contact op met de secretaris & evenementencoördinator Theo van der Burg: telefoon: 070 - 399 51 69 of mail hem op t.v.d.burg@zonnet.nl.

CITROËN SM CLUB NEDERLAND

p/a Dennenlaan 8
2282 JB Rijswijk
telefoon: (070) 399 51 69
telefax: (010) 282 94 35
e-mail: info@citroensmclub.nl

Membre de coeur: Robert Opron, France

BESTUUR:

Paul Paymans (Voorzitter)
telefoon: (035) 697 04 85
e-mail: ppaymans.arbo@klm.com
Theo van der Burg (Secretaris & evenementencoördinator)
telefoon: (070) 399 51 69
e-mail: t.v.d.burg@zonnet.nl
Jan-Tjerk Eelkema (Penningmeester & ledenadministrateur)
telefoon: (010) 282 94 34
e-mail: jt@eelkema.nl
Peter I. Pijlman (Public relations & eindredactie SublieM)
telefoon: (020) 641 63 52
e-mail: pip341@wish.net
Roland van der Spek (Clubarchief & redactie SublieM)
telefoon: (0344) 682 457
e-mail: rspek@indoss.nl

CONTRIBUTIE:

Inschrijfgeld: • 12,50 éénmalig
Lidmaatschap: • 75,00 per kalenderjaar
Foreign members: • 80,00 a year

Opgericht op 22 april 1993. Aangesloten bij de Federatie van Historische Automobielen Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

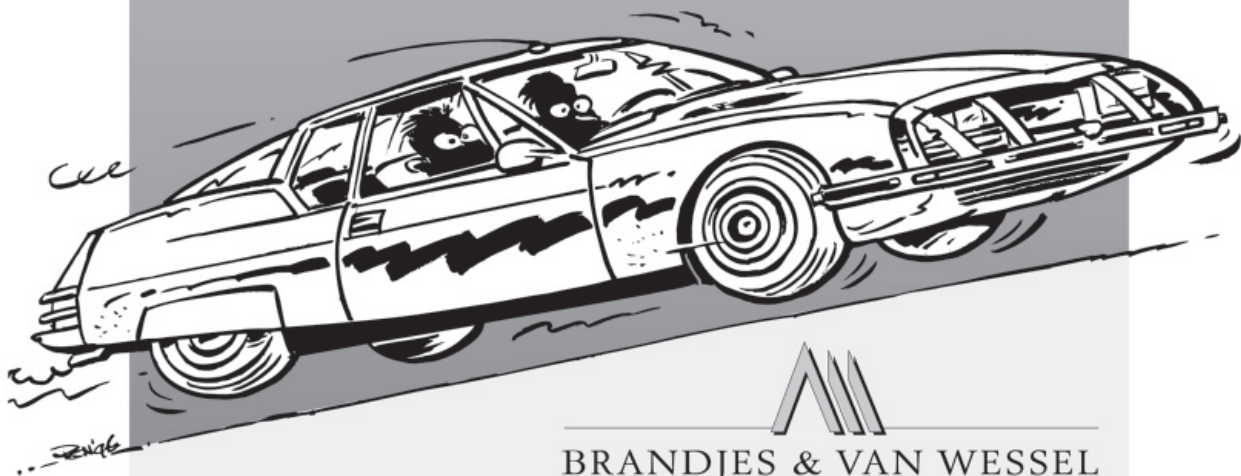
Kamer van Koophandel Noordwest-Holland: 40626199

AANMELDING NIEUW LID:

Bij de penningmeester/ledenadministrateur (zie: bestuur). De contributie kunt u over maken op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 t.n.v. de Citroën SM Club Nederland te Rotterdam. Na retour-ontvangst van het ingevulde inschrijfformulier en na ontvangst van uw inschrijfgeld en contributie, bent u lid van de Citroën SM Club Nederland. 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 Hoor, Tel (0229) 234334, Fax (0229) 243644

