



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

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
Brussels by Night	7 en 8 september 2002 Brussel bij Georges en Muriël Giorgi
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.summum2003.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.





SNELLE MEDEDELINGEN

Wijziging redactieadres!!!

In verband met de verhuizing van Peter Pijlman naar Frankrijk is het redactieadres gewijzigd: het nieuwe adres is ook het adres van onze club:

Redactie SublieM
p/a Dennenlaan 8
2282 JB Rijswijk

Heeft u kopij voor SublieM, fraaie foto's of ander bruikbaar materiaal, stuur het naar dit adres met vermelding van uw adres (zodat we alles na gebruik kunnen terugzenden). Mailen mag ook: info@citroensmclub.nl



Leden in het nieuws

De heer Geert de Vries in Utrecht meldde zich aan als lid, hij heeft nog geen SM. Ook Arno de Jongh uit Best mogen we bij onze club verwelkomen evenals Gies Aalbers uit Hilversum. Gies was nauw betrokken bij de organisatie van het Opron-evenement en raakte besmet; hij heeft inmiddels ook een SM gevonden. En net voordat SublieM de pers opging, werd Joop van Arnhem uit Everdingen lid. Hij heeft een witte injectie uit 1973. Heren, welkom allen!



Giulio Alfieri overleden

In maart werd bekend dat ingenieur Giulio Alfieri, ontwerper van onze Maseratimotor, op 79-jarige leeftijd in Bologna was overleden. Vorig jaar sprak ik hem nog op Rétromobile en vertelde hem dat eindelijk de Franse editie van 'Sa Majesté' uit zou komen. Daarin is het interview dat Peter Derks, Jan-Tjerk Eelkema en ik met hem hadden, verwerkt. Hij toonde zich verheugd en zei naar het boek uit te kijken. Hij was zichtbaar sterk verouderd. Onlangs werd bekend dat hij aan een slopende ziekte leed. Peter Derks en ik (Peter Pijlman) zullen binnenkort een artikel aan Alfieri wijden.



Vervolg op Suidelijkste Meeting?

Tijdens Citromobile kwamen twee enthousiaste Limburgers naar onze stand. Zij organiseren regelmatig een A t/m ZX markt. Op zondag 29 september 2002 vieren zij hun eerste lustrum en ze zijn op zoek naar een SM eigenaar die zijn/haar auto daar wil neer zetten. De locatie is Citroën Café Brandpoort, Hoogstraat 191, Nieuwenhagen, gemeente Landgraaf. Wie wil met een SM deze markt verfraaien? De organisatoren zijn Jacques Bell (tel. 045 - 571 67 49) en Jo Brüll (tel. 045 - 542 99 76, e-mail jo@brüll-1.myweb.nl).

Convivialité malgré la pluie

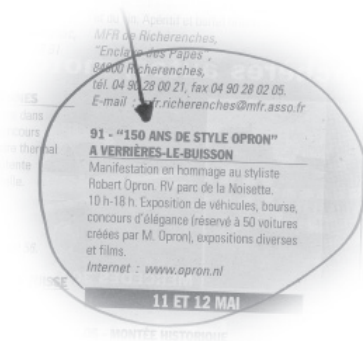


De pers

De afgelopen maanden is er in de pers weer veel gemeld over de SM en haar schepper Robert Opron. Zie hier een opsomming.

De pers 1

In La Vie de l'Auto verscheen een annonce van het evenement rond de verjaardag van Opron onder de titel: '150 Ans de Style Opron'. Fantastisch. Maar of Opron daar zo blij mee zal zijn...



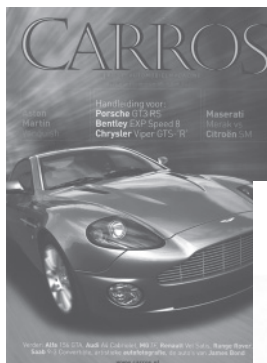
De pers 2

In De Onschatbare Klassieker van mei verscheen een zes pagina's tellend artikel over Opron, met een uitgebreide voorbeschouwing op het op dat moment nog te verschijnen boek "Robert Opron, l'automobile et l'art". Fraaie foto's en een heldere tekst met verwijzingen naar het gehouden Opron evenement.



De pers 3

In de Spits van 23 april verscheen een korte aankondiging van het evenement rond de zeventigste verjaardag van R. Opron, met een fraaie foto van een SM. Een soortgelijke aankondiging was ook te lezen in AutoWeek.



De pers 4

In Carros van mei verscheen een artikel met een vergelijking tussen de SM (van Peter Snoeker) en de Maserati Merak SS (van Wim van der Laan). Fraai opge-maakt, goed gedocumenteerd en met eindelijk eens het ware verhaal over de ontstaansgeschiedenis van de Maseratimotor van beide auto's.





De pers 5

Niet onlangs verschenen maar wel zo interessant: Jan-Matthijs Werkman gaf ons op Citro-Mobile een oude l'Auto-journal (no 10, juni 1982) met een vergelijkende rijtest tussen de Citroën SM en de Porsche 944. Appels en peren... Maar zoals altijd in dit blad: een boeiend verhaal. Voor de echte liefhebbers. Tzt zullen we een vertaling produceren.



De pers 6

Wederom in De Onschatbare Klassieker, maar nu het juni nummer, een artikel over de SM van clublid Clemens Maas. Voorzien van een aantal foto's van zijn fraaie SM.



De pers 7

Het trendy lifestyle en design magazine Wallpaper siert in de uitgave van juni een van de pagina's nu eens niet op met rvs-keukens, dandy sneakers of camp kleding maar een heuse SM geschoten voor een tweetal garagedeuren. Wie de (Franse) eigenaar is of waarom deze foto überhaupt geplaatst is, is onbekend maar daarom niet minder fraai.





Wist u dat?

Heeft u er wel eens bij stilgestaan? De Quai de Javel in Parijs is u wellicht bekend als de plaats waaraan ooit de Citroënfabrieken hebben gestaan. Tegenwoordig heet die kade langs de Seine Quai André Citroën. En wie zijn wij om die naamswijziging maar onzin te vinden?!

Bladerend door de Frans-Nederlandse Van Dale stuitte ik op het woord 'Javel'. Dat betekent bleekwater.

Omdat het in dat woordenboek met een hoofdletter staat geschreven, zal 'Javel' ooit wel een merknaam zijn geweest. De kade dus waar de fabrikant van bleekwatertjes 'Javel' was gevestigd? Mogelijk. Wie het weet mag het zeggen. Meldt het s.v.p. aan de redactie van SublieM.

Ik snap nu nog beter waarom de Parijse autoriteiten ooit tot de naamswijziging zijn overgegaan. Van de Kade van het Bleekwater naar de Kade van André Citroën. 'Opdat zijn naam nooit zal verbleken...'



Citro-Mobile

Ook dit jaar was uw club weer aanwezig met de Cruyff SM. Veel bezoekers, een aantal nieuwe leden en de clubshop deed het ook dit jaar alleraardigst. Op naar volgend jaar...



Robert Opron, 50 Ans de Style

Een teleurstellende opkomst, en toch een groot succes. Dat was het evenement 'Robert Opron, 50 Ans de Style' in Verrières-le-Buisson. Een organisatie op z'n Frans: heel sfeervol, heel rommelig, veel prima improvisatietalent dat altijd op het juiste moment komt bovendien. Te weinig publiciteit, een enorme inzet van vooral het Nederlandse organisatiecomité, en een onvergetelijke dag voor de familie Opron. De president van de Amicale Citroën in Frankrijk was er terecht jaloers op en hij stak het genereus niet onder stoelen of banken. Zie het verslag in deze SublieM. Hulde aan Martijn Kok, Robert van Ieperen, Jacques v/d Heijning, Gies Aalbers, Theo van der Burg en de vele anderen die dit evenement zodanig tot stand brachten dat het bijgeschreven kan worden in de analen van de Citroën- en in dit geval ook Renault- en Alfa Romeo SZ-historie!



SublieM 38

Veel te laat verschenen, waarvoor onze welgemeende excuses. We zullen er alles aan doen om ons leven te beteren. Deze SublieM was bedoeld als een reactie op de Oranjegekte rond Het Huwelijk en dat is maar ten dele gelukt. De omslag zou Oranje worden (echt: voor één keer), maar ach, wellicht komt er ooit een herkansing. Een aantal artikelen kwam als de spreekwoordelijke mosterd na de maaltijd. Jammer? Ja!

Het viel ook niet mee allemaal: weinig kopij van de leden zet een enorme druk op de redactie en soms is die druk te groot als er ook nog allerlei privé-inspanningen plaatsvinden. Help ons met uw kopij: het maakt het allemaal een stuk aantrekkelijker voor uzelf en uw medeleden!



Citroën SM
Club



SublieM nummer 39
juni/juli 2002
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Meer kleur voor hetzelfde geld! Dat laten we ons op de redactie geen twee keer zeggen. We zitten alleen wel aan bepaalde pagina's vast dus vandaar dat de vertrouwde advertentiestekken van de KNAC en Brandjes & Van Wessel verhuisd zijn om nu een deel van de clubshop in kleurige glorie te kunnen aanschouwen. In dit nummer veel bijdragen van leden, veel evenementverslagen, kortom veel leesvoer...

EVENEMENTEN.....	2
SNELLE MEDEDELINGEN.....	3
Inhoud.....	7
Van de voorzitter.....	9
Technische Voorjaarsmeeting in Bolsward; Jimme binne tige wolkom.....	10
Robert Opron – 50 ans de style; Een verslag.....	12
DE CITROËN SM ALS DONOR VOOR EEN MASERATI; DE ACHTERLICHTEN.....	16
Brussels by night: weekend 7 en 8 september 2002.....	19
Spaanse Mijlen; Op stap met de veteranen.....	20
VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE. HET VERVOLG.....	23
UITGEVALLEN OF EEN UITGLIJER?.....	23
DROMEN VAN DE LIEFDE; CITROËN SM MYLORD.....	31
SMART TALK; GETREITERD MAAR GELOUTERD.....	34
SAFE DE SM! 1 X CONCORDE = 2 X CITROËN SM.....	36
Schroot Man! Relas van een eigenwijze hobbyist - 2.....	38
Ja toch wel wat Saaie Mannen, die Zwitsers; De Internationale meeting in Pfäffikon.....	41
DOORSMEREN; Self Made.....	43
CITRO-MOBILE 2002: DÉJÀ-VU IN UTRECHT; EN JA HOOR, DAAR IS'IE WEER!.....	46
CLUB SHOP.....	50

Op de middenpagina een foto uit het Franse blad Auto Classique van augustus 1985; de verzameling van verschillende SM-modellen.

- het vervaardigen en modificeren 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@vanrootselaar.nl
internet: www.vanrootselaar.nl

ontwerpen lijkt zo eenvoudig...



INDOSS EUROPE

specialist in computernetwerken

telefoon: 0344 - 65 44 22
telefax: 0344 - 65 47 37
internet: www.indoss.nl





COLOFON

Eindredactie:

Peter I. Pijlman

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.citroensclub.nl

Verschijning volgend nummer:

september 2002

Oplage:

200 exemplaren

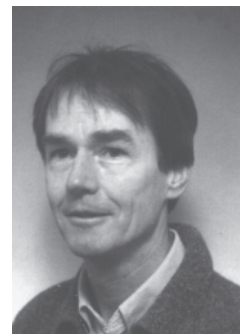
Van de voorzitter

Omdat wij net uit la douce France terug zijn en u daar ongetwijfeld deze zomer nog heen wilt om de SM eens lekker uit te laten razen, doe ik er verstandig aan een globale beschrijving te geven van de rondrit die wij de afgelopen drie weken maakten. Onze SM voelde zich prima thuis in Frankrijk en ging steeds soepeler lopen, maar dat zal wel aan de hogere gemiddelde temperaturen hebben gelegen, zo hoor ik de technici en natuurkundigen onder u al zeggen. Foto's heb ik nog niet, misschien in een volgend nummer, als ze door de censuur van de redactie komen. We begonnen met een tweedaagse rit naar de Cote d'Azur, voor de verandering maar weer eens via Luxemburg. Overnachten deden we in Frankrijk, in Lons, een dorpje met een hoog Jura-gehalte, met goede hotels inclusief een veilige parkeerplaats voor de SM en een leuk centrum, tenminste leuk genoeg om één avond in de ondergaande zon op een terrasje te drinken, te eten en weer te drinken. Omdat we de eerste dag keurig met 130 km/u op de rechterbaan hadden doorgebracht om vervolgens steeds vrolijk te moeten zwaaien naar enthousiaste Franse BMW- en Mercedes-rijders, die afremden, keken, hun duim en andere lichaamsdelen omhoog staken, om vervolgens licht hoofdschuddend weer gas te geven, hebben we ons op de tweede dag hoofdzakelijk op de linkerbaan voortbewogen, in een aanmerkelijk hoger tempo uiteraard. Die Franse BMW's en Mercedesen gingen opeens niet zo snel meer en vooral de (turbo) diesels moesten een baantje naar rechts, zodra de weg enigszins omhoog ging. Het viel me daarom weer eens op hoe makkelijk de SM in z'n vijf en met 5000 toeren bergop rijdt. Ik gaf niet eens gas, maar dat kwam omdat de cruisecontrole mij op snelwegen dat werk uit handen neemt! Tot voorbij Lyon de meest oostelijke snelwegen kiezend, arriveerden we de tweede dag in slechts luttele uren in Antibes, de woonplaats van Peter Derks, het technisch brein van dit blad. De terrasjes en restaurants in en rond Antibes en Juan les Pins liggen toch wel een stukje uit elkaar, dus ook 's avonds werd de SM gebruikt. Voor diegenen onder u, die graag met de SM paraderen, nog een tip: ga 's avonds in het centrum van Juan les Pins rondjes rijden. Urenlang amuseren de terrasjeszitters zich daar met het bekijken van de duurste en exclusiefste automobielen ter wereld en hun inzittenden: vooral veel cabrio's (Ferrari, Mercedes, Porsche, BMW), maar ook de 4x4's lieten zich dit jaar niet onbetuigd. Een SM, zelfs een DS zou niet misstaan, want we hebben er opnieuw geen enkele klassieke Citroën kunnen waarnemen. Na 10 dagen zijn we middels afwisselend gebruik van autoroute en route national via Puy-en-Vallay naar de Correze gereden, alwaar Chateau de Chastagnol sinds vorig jaar in eigendom van vrienden is gekomen en dus bewonderd moest worden. En terecht: een plaatje! Beslist eens langs gaan: prachtige weggetjes voor de SM, maar ook voor mountain-biking, paardrijden, zelfs wandelen, als u het niet kan laten. Als u zin heeft: u kunt slapen in het kasteel (alles is groter dan thuis), maar ook een van de Gites huren, die onze vrienden daar hebben gebouwd. (Kijk op perso.wanadoo.fr/chateaudeschastagnol). Na de Correze zijn we via binnenwegen "naar boven" gereden, naar Amboise aan de Loire, een ook voor de SM heerlijke rit, waarbij de motortemperatuur zich keurig in de witte zone staande heeft gehouden, ondanks het vele geklim, de hoge buitentemperatuur (boven de 30 graden) en de bijgevolg maximaal werkende airco: het bleef in de auto stukken prettiger toeven dan daarbuiten. Het slot van onze rondreis werd gevormd door de snelweg Parijs-Calais (inderdaad héél snel!), een kort verblijf in het Belgische De Panne en de onvermijdelijke files terug in Nederland. Het waren 4.000 heerlijke kilometers met een tevreden snorrende en zwevende SM, die daarvoor slechts 1 liter motorolie, 1 liter koelvloeistof, een kwart liter LHM en 450 liter benzine in rekening bracht. Wat een auto!

Maak die SM dus maar gauw reisklaar, zoek onderdak voor de poes, de hond en voor schoonmama en wegwezen! Wij moeten helaas weer aan het werk.

Namens het bestuur wens ik u allen een heel goede vakantie. Tot ziens, wij hopen bij één van de komende clubbijeenkomsten.

Paul Paymans



Jimme binne tige wolkom

Door Theo van der Brug

Zondag 7 april: Technisch Voorjaarsfeest in Bolsward. Wat zal ik doen? De rit van twee keer 160 kilometer met mijn SM maken of toch maar kiezen voor de probleemloze DS?

De koppeling van mijn SM verkeert in een toestand waarvan ze in Friesland zouden zeggen: het ken net! Omdat het voornamelijk snelwegkilometers zijn en ik zondagochtend vroeg (de start is al om 11 uur!) weinig verkeer verwacht, kies ik toch voor de SM. Laat nu net het clublid, dat later de koppeling onder handen zal nemen, mij passeren. Hij blijkt voor een combinatie gekozen te hebben die voor weinig problemen zorgt: een SM met DS-motor. Afijn, we zijn al bijna aan het eind van de Afsluitdijk als ik 'm op de hielen zit. Even accelereren is onmogelijk met de versleten koppeling; door langzaam het gaspedaal in te trappen kan ik 'm bijbenen. Even later arriveren we ruim voor de aanvang van het evenement bij het bedrijf Van Rootselaar Technic. Buiten valt meteen een blauwe NSU Ro80 op; binnen staan een Citroën M35 en een aantal motorfietsen. Voor de kenner is de overeenkomst duidelijk: ze zijn allemaal voorzien van een Wankelmotor.



Inmiddels hebben we kennis gemaakt met een enthousiaste Ger van Rootselaar. We krijgen een kop koffie met een specialiteit van de plaatselijke bakker. Ger loopt nog rond met een pas ingelijste poster van een SM die hij een mooie plaats aan een van de muren wil geven. Op een tafel ligt een stapel posters van hetzelfde formaat; allemaal schitterende afbeeldingen van klassieke Citroëns waaronder DS, CX en GS. Inmiddels is de clubshop gearriveerd en wordt de clubvlag buiten gehesen. Langzaam beginnen de eersten binnen te komen. Uiteindelijk arriveren er 16 SM's en 43



personen. Vooral het grote aantal garagisten valt op. Ook is er een aantal nieuwe clubleden voor het eerst aanwezig. Het plannen van het evenement op de zondag blijkt vruchten af te werpen. Het valt echter niet mee om iedereen op tijd naar binnen te krijgen. Maar even over half twaalf kan Ger zijn presentatie beginnen, waarbij hij met behulp van een meetinstrument de werking van de door hem ontwikkelde elektronische ontsteking laat zien. Een technisch verslag van deze ontsteking voert hier te ver: de details kunt u lezen in het verslag dat Peter Derks heeft gemaakt naar aanleiding van het gesprek dat hij met Ger heeft gehad en dat in een van de komende SublieM's zal worden gepubliceerd. Ger vervolgt zijn presentatie met twee korte films waarin de werking van de Wankelmotor in de Citroën M35 wordt getoond en het productieproces van de





Wankelmotoren. Deze motoren zijn door Citroën gefabriceerd in samenwerking met NSU. Aan de hand van een opengewerkt model laat Ger de voor- en nadelen van de Wankelmotor zien en welke verbeteringen hij heeft ontwikkeld.

De tijd vliegt voorbij en voor we het weten is het tijd om naar het centrum van Bolsward te rijden waar in het Praethuys een stevige lunch wordt geserveerd. Tijdens de lunch komt Ger het restaurant binnen samen met de gids die ons het stadhuis van Bolsward zal laten zien. De man blijkt zijn verjaardagsgasten voor ons alleen te hebben gelaten. Bovendien blijft het stadhuis normaal gesproken op zondag gesloten voor publiek. Het is

duidelijk dat Ger het gemeentehuis heeft kunnen overtuigen ons toch op zondag te willen ontvangen, want door een zijdeurtje mogen we naar binnen. Via de kamer van de burgemeester en de raadszaal leidt de gids ons naar boven tot vlak onder de klokkentoren. In het stadhuis is een aantal fraaie voorbeelden te zien van de beeldhouwkunst. Ook blijkt Bolsward in het verleden een aantal zilversmederijen en aardewerkerijen te hebben gehad, waarvan talloze voorwerpen in het stadhuis te vinden zijn. Zo kent het Makkums aardewerk zijn oorsprong in Bolsward.

Als u spijt heeft dat u het stadhuis niet heeft kunnen bezoeken is er volgend jaar gelegenheid om tijdens het internationale evenement SummuM 2003 alsnog een bezoek aan het stadhuis van Bolsward te brengen. Hopelijk treft u dan weer dezelfde gids als wij, want hij weet ons ruim een uur te vermaken met allerlei wetenswaardigheden. Zo vertelt hij dat het gebruikelijk is om gasten via een zijdeur binnen te laten en hen uitgeleide te doen via de hoofdingang. Nadat wij aldus het stadhuis verlaten hebben, spoeden wij ons naar het Praethuys voor de afsluitende borrel. Pas om 7 uur 's avonds verlaat de laatste deelnemer Bolsward. Wie weet tot ziens volgend jaar en Ger bedankt voor de gastvrijheid.

Het klopt: Jimme binne tige wolkom.



Een verslag...

door Freek Boersma

'De mooiste auto ooit gemaakt'. 'Zo moet een auto ontworpen zijn'. Kwalificaties die vriend en soms vijand toekennen aan een aantal ontwerpen die Robert Opron bij Citroën maakte. 'Als je goed kijkt toch ook een goede lijn en met een duidelijke visie', over de tijd bij Renault. Dan moet die ontwerper wel een geniaal en groot man zijn. Terecht dat er een internationaal treffen is georganiseerd ter gelegenheid van zijn 70-jarige verjaardag, gemakshalve het 50 jarige beroepsjubileum. Terecht dat er uit binnen en buitenland vele Citroëns, Renaults en zelfs Alfa's worden verwacht ten zuiden van het grote Centre de Style in de wereld. Ja, dit wordt een grootse manifestatie, kon je van te voren zeker weten.

Het onvermijdelijke begin

Met zijn allen naar Parijs. Daarvan gaan de harten sneller slaan en daarvoor moet je de tijd nemen, vond de organisatie van dit internationale en inter-merken evenement. Ze had ons voorgesteld om gezamenlijk te rijden vanuit Nederland via een schitterende route door het bevriende België, die het helaas wel nodig maakte om 10.00 uur 's ochtends te vertrekken. Douwe en ik kunnen ons helaas nog geen SM veroorloven zonder te werken, dus dat was een irreëel voorstel. We besloten dat ons vertrek op vrijdagavond zou plaatsvinden, ruim na het avondeten en dat zou ons wel voor middernacht in Parijs brengen. Zo stapten we om elf uur hotel Kyriad binnen, dat we onderweg nog even hadden geboekt.

Drie-en-half uur reistijd brengt het gemiddelde zo op de .. ach reken het zelf maar uit. Kan en mag dat? Dat laatste zeker niet en het eerste zeker wel. Wij reden in een nogal gespieerde Volvo – helaas, ik moet het zeggen – een stuk sneller dan onze SM. En helaas om een andere reden, ik rij persoonlijk liever in een SM. Zeker op zo'n evenement, maar eigenlijk – altijd wel. Maar dit jaar was onze APK ontaard in een dubbele koppakking, nieuwe stalen uitlaatkleppen en tot overmaat van ramp nog een nieuwe kettingspanner. 'Maar dan is jullie auto toch weer echt heel goed', zegt Wim van der



Laan door de telefoon. Wij geloven Wim op zijn woord en aanvaarden gelaten het aanzienlijk verlengde verblijf van onze dame langs een voor de rest niet erg opwindende

Hoofdweg ergens 4 meter onder NAP. En zo accepteren we onze onvermijdelijke keus voor de Volvo.

Achteraf ben ik wel blij dat we met deze slijt-vriendelijke leaseauto de route naar Verrières aflegden. Allereerst de 2 ½ uur naar Verrières-le-Buisson. Dan het uur rondrijden met de mobiele telefoon standby om Jan-Tjerk, Roland en zijn broer (tje?) in de laatst opengebleven kroeg te kunnen ontmoeten. 'Vanuit het hotel rechts af en steeds rechtdoor' overlapte misschien maar 1% met de werkelijkheid (het gedeelte 'vanuit het hotel') en bij gebrek aan een Europese CD-Rom van het navigatiesysteem van de Volvo moesten ons we maar weer zien te redden met onze evolutionaire zintuigen. Aan de opgewekte toon kunt u afleiden dat de ontmoeting slaagde en er nog een verdiende hoeveelheid bier onze dorst van de voorbije uren leste.

Tijdens onze city tour zagen we dat Verrières een chique voorstadje van Parijs is, voor de geslaagde

burgerij. Prima wonen hier, heel wat beter dan ik dacht na het zien van de TV-documentaire, waarin PP de SM van Robert het tuinhekje maar net miste. Het leek me daar bij Opron thuis wat krapjes bemeten, maar het blijkt hier het 'Amstelveen' van Parijs. Verzorgd maar nietszeggend, met teveel auto's. Op die ene verdwaalde SM na, dus.

Robert Opron

Heel even is er dan toch dat moment van glamour, als in de ochtend om een uur of 10 Opron aan komt rijden bij het Parc de Noisette. Maar die glamour ligt niet aan Opron zelf, maar aan zijn schitterende 'BAC91', de laatste letters van zijn in Nederland gerestaureerde SM. Wat spettert deze auto, wat is ze prachtig. Maar Robert komt ook maar gewoon door de ingang naar binnenrijden, krijgt zijn 'rally plaque' – weliswaar met volgnummer 1 - zet zijn auto neer, stapt uit en begeeft zich tussen het volk.

Nee, M. Opron is een heel gewone en aardige man, dat weet iedereen die hem wel eens heeft ontmoet. Ook dit keer, net als de vorige keer in Toulouse, was hij weer niet te beroerd om uitgebreid handtekeningen te zetten. Nu in het schitterend mooie Opron "l'Automobile et l'Art" boek, dat net was uitgekomen. Eerlijk gezegd is het heerlijk dat deze door de Nederlanders tot 'Grand Maitre de Style' uitgeroepen man zo lekker ongedwongen rondloopt, zonder vedette-neigingen. Lekker zijn biertje en wijntje meedrinkt en in de rij staat te wachten op een barbecue worstje. Geïnteresseerd luistert naar de toespraakjes en naar het strijkje tijdens het diner. Ja, alsof hij te gast is in zijn eigen programma.

Aan de andere kant liet hij het ook toe dat er een evenement voor hem werd georganiseerd.

Daarmee verenigt hij eigenlijk op een briljante manier de wereld van de glamour en die van de gewone man. Ik zat tijdens het diner de avond daarna naast een alleraardigste dame die bekende de advocaat van Opron te zijn en ik deed natuurlijk allerlei pogingen om leuke anekdotes uit haar te ontfutselen, maar mijn Franse taal en haar professionele attitude leidden tot niet veel meer dan de wetenswaardigheid dat Mr. Opron een heel aardige man is, eigenlijk veel te aardig. Dat vind ik ook, want als het aan mij had gelegen had ik Maarten van Soest, notre enfant terrible, na een uurtje filmen weer naar huis gestuurd en zeker niet ook nog een keer in Bretagne uitgenodigd.

Het Parc de Noisette

Eigenlijk is het evenemententerrein precies zoals ik me had voorgesteld, nee, zoals ik had gehoopt. Enkele tientallen auto's, enigszins op merk en type gepoogd op te stellen, iets verderop in een merkwanorde uitlopend, op een vrij groot grasveld. De SM's vooraan, zoals het hoort, dan de CX, De DS tweede neus, de Renaults. De 'vreemde merken' wat verderop, zoals onze terecht verbannen Volvo. Bij de ingang een niet al te grote tent met een paar speciale auto's, waaronder die van Opron. Om de hoek wat 'specials', zoals de Opera, de verlengde CX en de DS Chapron. Een andere tent, hogerop, met lekkere hapjes en drankjes. Dat is het. Zeker niet grootschalig, lekker ongedwongen.

In de loop van de ochtend wordt het aan Opron gewijde boek gepresenteerd aan Robert zelf, door de burgemeester van Verrières-le-Buisson. Zo, dan heeft die ook eens gehoord wie Opron is en dat hij daar woont, denken wij. Al moet ik toegeven dat zijn toespraakje best geanimeerd en professioneel overkwam. Niet dat ik er iets van verstaan heb, want.. ach ik stond wat verder weg. Tot mijn verbazing nam aan het eind Robert Opron zelf ook nog het woord, hetgeen toch wel aangaf dat





hij het evenement wel waardeerde. Robert nam het eerste exemplaar van het mooie boek in ontvangst: het eerste exemplaar heeft speciaal in RVS gegraveerde kafft!

Nederlanders in Frankrijk

Toch voel je je als Nederlander, als Citroën-liefhebber (wat deden die paar Renaults daar, behalve die Alpine dan misschien) wel wat vreemd. Fransen hebben in het algemeen helemaal geen gevoel voor stijl en missen de aanbidding van de nationale automobielhistorie. Laten we wel zijn: Italianen zijn trotser op hun Alfa Romeo, Ferrari of Maserati dan de Fransen op hun Citroën. Ze zouden beter moeten weten en beter moeten doen. Je hebt het gevoel dat de profeet in zijn eigen land niet wordt geëerd. Het zij zo. Maar... als het dan om een uur of twaalf uit die enorm donkere wolken begint te regenen zodat het die hele dag niet meer ophoudt, en je dan de kwetterende Geneviève Opron tegen het lijf loopt die zegt: het zijn weer 'les Hollandais die de regen hebben meegebracht', voel je je miskend en volkomen misplaatst getypeerd.

Nee, wij zullen het zo moeten zien. De Fransen zijn gek genoeg geweest om die auto's te willen maken. Het interesseert ze nu totaal niet meer, ze rijden nu in Clio's en Twingo's. Wij zijn gek genoeg om de historie te willen behouden. Wij zijn het land van de Citromobile. Het merk is groot en de SM is het hoogste wat ooit is bereikt. Laat ik geen blad voor de mond nemen. Tijdens de volledig verregende concours d'elegance rijden ook Renaults 21 mee. Het is maar goed dat ze eigen prijscategorieën hebben. GSA, natuurlijk, erg leuke auto. CX, natuurlijk, second best. Maar als er geen andere regels waren dan.... de beste, mooiste, origineelste, soepelste, sterkste..dan vullen toch alleen SM's de top 10? Nou...misschien die twee Alfa's SZ dan. "Opron, l'Automobile et l'Art". Maar liefst honderd stuks worden er op 1 dag

verkocht. Een absolute aanrader voor ieder die met Opron en zijn Style wil kennismaken of er zich in wil verdiepen.

Le Project 'L'

Achter het boekentafeltje staat iets bijzonders: een Citroën 'Projet L'. Dat is een raar ding: het lijkt op een CX maar is het niet. Zichtbaar zitten er allerlei SM onderdelen in, vooral het interieur. Erg leuk om te zien. En..het rijdt wel!. Het blijkt een prototype van de CX te zijn. De 'L' staat er eerst keurig bij, mooi met de deuren en de motorkap dicht. Maar niet voor lang. Hollandse Handen, zoals die van de zoon van de voorzitter van de SM club en de schrijver van dit artikel weten de deuren open te krijgen, de kap te ontgrendelen en natuurlijk – daar gaat het dus om – een kijkje onder de rokken te nemen. Een 1700 cc boxer blijkt er in te liggen, zoveel ruimte nog onder de motorkap dat er nog wel zo'n motor bij had gekund. (3400cc Porsche-killer?). Maar wat een vreemd en eigenlijk lelijk ding. Terwijl ik afwisselend naar de 'L' kijk en dan weer naar de CX'en voor de tent, betrap ik me er op dat ik ook naar de 'ideale lijn' van de auto loop te zoeken. Wat is er tijdens de ontwikkeling gebeurd en waarom was dat dan zoveel beter...? Ik ben geen haar beter dan Maarten van Soest, realiseer ik me op een later moment. En ik loop me af te vragen hoe het toch mogelijk is dat Opron zo'n lelijke auto kon ontwerpen – en: hoe is die CX later toch nog zo mooi geworden? Even navragen geeft gelukkig het bevrijdende antwoord: het ging helemaal niet om de buitenkant, die is gewoon door het carrosseriebedrijf wat in elkaar geflanst – het ging om de techniek.

Afdruipen

Na de totaal verregende parade wandelde of reed iedereen naar het Centre Culturel voor de vertoning van de film van Maarten van Soest, de prijsuitreiking en de borrel van de familie Opron. Het Centre verraste door zijn aankleding: enorme



posters van afbeeldingen die ook in het boek van Opron zijn terug te vinden. Een opwindende ambiance, zeg maar. Dat kon niet gezegd worden over mijn gevoel nog een keer naar de film van Maarten te kijken. Dat werd nog een keer versterkt door de mededeling van de jonge cineast zelf dat iedereen voorin de bioscoop moest gaan zitten, 'sinon je ne montre le film pas'. Ziezo. En jammer voor mij, want ik was juist van plan een welverdiend uiltje te knappen, een beetje achter in de zaal. Bij nader inzien viel me het eerste gedeelte van de film toch wel weer mee, vooral ook door de breedbeeld ervaring van de originele oude Citroën commercials. Natuurlijk kijk ik ook graag naar Opron, maar die was wel in levende lijve onder handbereik.

Het einde van de film vloeyde vanzelf over in de prijsuitreiking, waar door Peter Snoeker zeer heldhaftig en enthousiast aan werd bijgedragen, maar wat niet kon verhinderen dat dit onderdeel een organisatieniveau had dat gelijkwaardig was aan de regenbuien buiten. Vanwege zijn onberispelijke Frans werd hij onvoorbereid op het podium gezet. Peter was net in de hoogste versnelling aan komen suizen uit de SM meeting in Zwitserland, die als geheel een bedroevende kwaliteit had. Aangezien Peter deelneemt aan de voorbereidingen voor SummuM 2003, kunnen we ons met een gerust hart naar Lemmer begeven, want Peter weet nu heel goed hoe het niet moet.

Na de prijsuitreiking werd eenvoudigweg de mededeling gedaan dat hiermee het evenement teneinde was. Althans, dat leek zo. Er volgde nog een aperitief: de Famille Opron trakteerde op een drankje en er werden weer boeken verkocht, platen gekeken en uiteraard veel 'gecommuniceerd'.

De rest? Ach... de rest is historie. Onze vrienden met de Opéra vertrokken op tijd. Ze moesten terug naar hun Hotel in het centrum van Parij en dan is het toch onvermijdelijk nog een ererondje over de Champs d'Elysées te rijden. Terecht, deze

unieke auto mag dat. Wij genoten van een geslaagd diner – vooral voor wie het lang weet uit te houden. Opron lukte dat wel. Toen we om half twee afscheid namen was hij nog heel geïnteresseerd om te weten of er nog 'une bière' gedronken kon worden, maar in deze keurige Parijse voorstad wordt het dan moeilijk. Gelukkig voor Geneviève, die door alle opwinding van de aandacht duidelijk op haar laatste benen liep en de cadeaus en tassen verzamelde. Voor ons was het ook wel mooi geweest. Het was heel bijzonder, maar ook heel gewoon, Het was even helemaal uit, maar morgen toch weer aan de slag. Opron leeft, maar hij werkt niet meer voor Citroën.

"Hey...SM!! " - Is het enige wat mij kan ontsnappen als ik op de terugweg in de verte iets vreemds gewaar word, dat al heel snel iets heel bijzonder vertrouwds blijkt te zijn. Dat mooie rare kontje. Zelfs na zoveel jaren en na weer zoveel SM's gezien te hebben, gaat mijn hart toch nog weer sneller slaan.

"Hey...het is Brian!! – onze vriend Brian! We kennen Brian net 24 uur en we zaten naast hem op het afscheidsdiner in Saclay. Daarom is hij nu onze vriend, terwijl wij terugrijden naar Lille en hij naar de Kanaaltunnel. Daarom zwaaien we nu heel wild naar elkaar en hopen elkaar weer snel te zien.

Ik geloof toch dat dat het is. Je hebt al teveel kennissen en vrienden en toch kunnen er na iedere SM meeting nog weer een paar bij. Mensen die heel gewoon zijn en tegelijk gek genoeg om iets bijzonders te doen. Robert Opron betekent niets en tegelijk alles. Robert, ge wordt weer bedankt!



DE ACHTERLICHTEN

Door Arthur Fickel

Clublid Arthur Fickel zat met een probleem(pje) en loste het op. En passant dook hij voor u in de geschiedenis van een zeer zeldzame Maserati. De Citroën SM als donor!

Lelijke achterlichten

Veel SM bezitters kennen het probleem. Aantasting van de chroomkleurige delen van de achterlichten. Op zichzelf zijn ze leuk bedacht, maar helaas heeft de tand des tijds het verchromde deel bij mijn SM aardig aangetast. Het is afgebladderd en wit uitgeslagen en is dus geen fraai gezicht. Navraag bij verchrombedrijven, spiegelfabrikanten en spiegelrestauratieateliers in Nederland en België heeft geen bevredigend resultaat opgeleverd. Het aanbrengen van een spiegelende laag op plastic is vooralsnog niet mogelijk.

Lapmiddelen

Maar zelfs als dat mogelijk zou zijn, dan is er nog het probleem van het verwijderen van de aangetaste laag. De aangetaste spiegelende laag kan er uiteraard afgeschuurd worden en daarna gepolijst met bijvoorbeeld een Dremel en speciaal polijstmiddel voor plastic (verkrijgbaar op standje op de Vehikel autobeurs). Dat geeft een redelijk goed resultaat, maar een mooi doorzichtig geheel levert nog steeds geen verchromd uiterlijk. Gepruts met zilver- en chroomverf heeft allemaal geen zin.

Internet als hulpmiddel

De fabrikant van de achterlichten is nergens meer te vinden. Opnieuw het wiel uitvinden is ook geen oplossing, dus op zoek naar iemand die misschien wel een oplossing weet. Het internet is hier een uitstekend medium voor. Via het internet kwam ik in contact met SM-bezitter Andreas Heene in Duitsland. Die beweerde dat er in Italië nog

nieuwe lichten te koop zijn bij of via Maserati. Want wat blijkt? De lichten zijn ook gebruikt op een Maserati Kyalami (1976-1983). Ik vond dat eerst een beetje een raar verhaal over een model van Maserati waar ik nog nooit van gehoord had. Maar tot mijn verbazing zag ik op een foto van de Maserati Kyalami op het internet dat de achterlichten van een Kyalami inderdaad dezelfde achterlichten zijn als van een Citroën SM (zie de foto linksonder)!



Relatief goedkoop

Na enig speurwerk kwam ik via via uit bij het bedrijf Carrozzeria Campana in Modena. "Als iemand nog spullen heeft uit die tijd, dan is het Campana", liet George Perfect van het Maserati Resource Center mij weten. En inderdaad. Voor 600 gulden per stuk (ex de BTW) ben ik nu in het bezit van twee spiksplinternieuwe achterlichten voor mijn SM, met dank aan Franco Pastorelli. En dat is dus beduidend goedkoper dan een tweedehands exemplaar in matige staat dat mij op een beurs voor 900 gulden is aangeboden of het nieuwe exemplaar dat - zoals in dit clubblad werd gemeld - op een beurs in Arras maar liefst 1800 gulden moest kosten.

Naar ik heb begrepen heeft Campana er niet veel meer, dus diegenen die ook nieuwe exemplaren willen aanschaffen: haast is geboden. Maar bij mij bleef het een beetje knagen; wat is dat eigenlijk voor een wagen die dezelfde achterlichten heeft als een Citroën SM?

De Maserati Kyalami

De Maserati Kyalami (zie foto op de volgende pagina) was het eerste nieuwe model nadat Citroën Maserati verkocht had, en dus vanuit het Maseratiperspectief zou je hem kunnen zien als de opvolger van de Citroën SM.

Toen op 23 mei 1975 besloten werd Maserati te liquideren en 795 werknemers werkloos dreigden te worden, meldde de Argentijnse zakenman en automobiël bouwer Alejandro de Tomaso zich bij de poort. De Tomaso had net zijn gelijknamige bedrijf verkocht aan Ford en was wel toe aan wat nieuws. Hij kwam met een plan om met behulp



de Gestione e Partecipazione Industriali SpA - een met Italiaanse belastinggeld gefinancierde instantie die noodleidende bedrijven hielp - de Drietand te laten overleven. In de ogen van de sportieve De Tomaso was de net ontwikkelde Quattroporto II, een door Nuccio Bertone getekende luxe 5 persoonswagen met de motor van de Citroën SM, niet de wagen waar een potentiële Maserati koper op zat te wachten. De Tomaso zag meer heil in een nieuw model, wederom zeer luxe uitgevoerd, maar met voldoende vermogen. Een 8 cilinder Quattroporto II werd in 1976 aangekondigd en zou in 1977 in productie gaan. De naar 1978 verschoven première vond nooit plaats.

Over smaak valt...

De Tomaso wilde iets anders. Het plan was simpel: neem een bestaande De Tomaso Lonchamps uit je vorige bedrijf, breng deze bij designer Pietro Frua,



gebruik meteen de voorraad achterlichten die nog over is van de productie van de Citroën SM en vervang de Ford Cleveland 7.763 CC V8 door een fraaie Maserati 4.136 cc V8. Frua heeft fraai werk afgeleverd. De Kyalami is een enigszins conservatief en klassiek vormgegeven 2+2 geworden. Met name de voorkant vertoont duidelijk sterke familiebanden met de door Vignale getekende Mexico. Je zou het zelf als een evolutie van de Mexico kunnen zien. Helaas is dit de laatste Maserati die Pietro Frua zou doen; kort hierna overleed hij.

De naam

De passende naam voor dit model - dat op de tekentafel als model 129 stond omschreven - werd gevonden in het indertijd vermaarde Grand Prix

racecircuit in Zuid Afrika. De naam Kyalami moest in navolging van andere Maserati's die naar race circuits vernoemd waren, de wagen met sportiviteit associëren. De Tomaso was vroeger zelf autoracer geweest en dat is wellicht een reden waarom ook voor namen van een racecircuit is gekozen.

De potentiële klant

In 1976 werd de Maserati Kyalami op de auto-salon van Genève voorgesteld aan het publiek. Met de Kyalami mikte Maserati op een ander publiek dan Citroën deed met de SM: liefhebbers van exclusieve, luxe en sportieve auto's, die niet wakker liggen van de prijs van de wagen en van de vele liters benzine die verbruikt werden. Luxe straalde de wagen zondermeer uit. Veel zwart leer, brede middenconsole, veel lampjes op het dashboard en dikke tapijten. De vier duidelijk zicht-

bare uitlaten onder de achterbumper doen vermoeden dat deze wagen ook het een en ander kon presteren. Maar eerlijk is eerlijk: echt heel erg sportief ziet een Kyalami er nou ook weer niet uit. De nadruk lag toch duidelijk veel meer op luxe. Wilde men echter een supersportieve wagen, dan kon je bij Maserati natuurlijk altijd ook nog een Bora, Merak of Khamsin bestellen.

De modellen

Vanaf 1978 werd zelfs een dikke 4930 cc V8 gemonteerd die we kennen uit de Khamsin. Deze motor was goed voor 257 pk (189 Kw) bij 5250 toeren en deed de wagen in 7,8 sec naar de 100 schieten. En dat was in 1978 toch wel behoorlijk vlot, zeker voor een auto die 1700 kg woog. Er was een handmatige 5 versnellingsbak of een



automatische 3 bak verkrijgbaar. Na 7 jaar werd de productie van de auto stopgezet. Tot en met 1983 zijn 200 stuks gebouwd. Diverse bronnen geven cijfers die uiteenlopen van 190 tot 124. In de laatste bouwjaar, 1982 en 1983, werden er nog maar 8 per jaar vervaardigd. Inmiddels was in 1980 de Quattroporto III op de markt gebracht. De Lonchamps, die uiteraard een zeer sterke gelijkenis vertoonde met de Kyalami, bleef echter in productie in de vorm van een GTS en een cabriolet tot en met 1989.

Zéér zeldzaam

Een Citroën SM zie je onderweg nauwelijks. De kans dat je een Kyalami tegenkomt, is vrijwel uitgesloten. Navraag bij de Maserati Club Nederland leert ons dat er momenteel 1 lid is met een Maserati Kyalami. Het gaat hier om een zeer gekoesterd en bijzonder exemplaar: een studie-model van Alejandro de Tomaso zelf.

Productieaantallen Maserati typen

Het staatje hieronder benadert de werkelijke aantallen; diverse bronnen geven ander cijfers.

Bora 1971-1978 495 stuks

Merak 1972-1981 1584 stuks

Khamsin 1974-1981 418 stuks

Quattroporto II 1975-1977 5 stuks ?

Kyalami 1977-1983 200 stuks

Verantwoording:

Maserati, J. Lewandowski, 3e druk, Motorbuch Verlag 1994,

Maserati Heritage, D. Sparrow, I. Ayare, Reed Int. Books 1995

Maserati Kyalami. Francis G. Mandarano, MIE

Fotos: Francis G. Mandarano met toestemming waarvoor dank aan de MIE Corporation

Brussels by night: weekend 7 en 8 september 2002

Inmiddels is het Brusselweekend een jaarlijks terugkerend evenement geworden. Alweer voor de derde keer opent gastheer Georges Giorgi de deuren van zijn hotel exclusief voor leden en introducés van de Citroën SM Club Nederland. Samen met zijn vriendin Muriël organiseert hij voor u een volledig verzorgd weekend in en om Brussel.

Hoewel het programma hoofdzakelijk uit verrassingen bestaat noemen wij een aantal vaste programma-punten: zaterdagochtend wordt u door de importeur van Citroën in België vanaf 10 uur ontvangen met koffie en gebak. De vestiging is gehuisvest in het historische pand aan het IJzerplein in Brussel. Om 12 uur vertrekken we vanaf het IJzerplein voor een korte wandeling naar een restaurant in het centrum van Brussel waar een smakelijke lunch voor u staat te wachten. Na deze lunch krijgt u 's middags de gelegenheid om uw stuurmanskunsten te vertonen. Neen, nog niet in uw SM, maar Georges daagt u uit het in een kart tegen hem op te nemen. Om 18 uur wordt u voor het diner terug verwacht in het hotel. Zondagochtend zal Georges u na een licht ontbijt meenemen voor een rondrit door Brussel. Onderweg wordt er gestopt om een aantal bezienswaardigheden te bekijken. Na deze sightseeing wordt het evenement 's middags afgesloten met een feestelijke lunch.

De kosten voor een tweepersoonskamer bedragen 140 Euro per persoon. Indien u een eenpersoonskamer wenst vragen wij een toeslag van 15 Euro. Voor dit bedrag wordt u ontvangen met koffie en gebak en krijgt u twee lunches, een diner, een overnachting en een ontbijt. Let wel: alle drankjes tijdens genoemde maaltijden zijn in de prijs inbegrepen.

Vorig jaar hebben zich meer deelnemers aangemeld dan het eerste jaar. Dit jaar houdt Georges rekening met een nog grotere toeloop en heeft hij naast de 15 kamers in zijn hotel nog eens 15 kamers achter de hand.

Echter, ook nu geldt: wacht niet met aanmelden tot het laatste moment. De hotelcapaciteit is niet onbeperkt. In verband met reservering van de kamers kunt u zich tot uiterlijk 20 augustus opgeven bij Theo van der Burg. Per telefoon (070-3995169) of via e-mail (t.v.d.burg@zonnet.nl). U kunt voor een tweepersoonskamer opgeven of u een groot bed wilt of twee eenpersoonsbedden. Wij verwachten dat u de kosten uiterlijk 20 augustus overmaakt op een van de rekeningen van de penningmeester:

rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 t.n.v. Citroën SM Club Nederland te Rotterdam.



Op stap met de veteranen



Dat je met een SM onder ruige omstandigheden prima uit de voeten kunt, bewijst het onderstaande verslag van clublid Cees Dingen. Met zijn in Nîmes gekochte SM uit 1971 (00SB1135) legde hij in pakweg zeven dagen tijd 6.500 kilometer af. Probleemloos.

Spaanse Mijlen

Voorinformatie

Op de antieke autosalon in Maastricht in januari van dit jaar zag ik op de stand van de European Veteran Rally dat deze organisatie dit jaar onder andere een rally organiseerde naar Spanje. Deze 12e European Veteran Rally doorkruist in zeven dagen maar liefst zes Spaanse provincies, te weten Pyreneeën, Cataluna, Aragon, Nieuw en Oud Castilië en Navarra. De routes leiden (ver van de drukke autowegen) door de Pyreneeën, het Iberisch gebergte, de Montes Universales en de uitlopers van de Sierra de Guadarrama en over de golvende hoogvlakte van Oud Castilië. De overnachtingen zouden plaatsvinden in "Paradores". Paradores zijn vier of vijf sterren hotels welke voornamelijk zijn gesitueerd in oude kastelen, kloosters en kathedralen welke met staatssteun in hun oude glorie zijn hersteld en aan alle moderne hoteleisen voldoen. De rally heet dan ook: Ruta de Paradores.



De start en finish vindt plaats in Narbonne, zodat men op eigen gelegenheid de reis naar deze Zuid-Franse plaats moet maken.

Vorbereiding

Na bestudering van de route plus de heen- en terugreis naar Narbonne, kwam ik op een totaal van ca. 6.500 km. Hierbij in ogenschouw nemend dat de rally veel bergtrajecten kent, was een goede voorbereiding geen overbodige luxe. Voor een goed advies over wat mee te nemen, heb ik contact opgenomen met onder andere de firma's Wandel en Chyparse terwijl mijn plaatsgenoot en medelid Jan van de Crommert mij ook van de nodige adviezen (en onderdelen) voorzag. Wat heb ik zoal meegenomen: twee ventilatorriemen, waterslangen, reserve oliedrukleiding, zekeringen, lampen, extra reserve binnenband (enkele routes gingen over onverharde wegen), een reserve dynamo, een complete set voor de elektronische ontsteking en vanzelfsprekend koelvloeistof, LHM mineraal olie 20W-50, een set bougies, de werkplaatshandboeken, tape, ijzerdraad, tie-rips, en een goede zaklamp. Vóór de reis heb ik de auto nog eens helemaal nagelopen en de noodzakelijke olieverseringen en smeringen uitgevoerd.

Op weg

De reis naar Narbonne was een toeristisch uitstapje waarbij we veelal de Route National namen, daarbij genietend van het mooie Frankrijk en de goede eigenschappen van onze SM.

Maar op 19 mei begon het echte werk. De 50 deelnemende auto's werden opgesteld in het centrum van Narbonne op de Cours de la République. Vanzelfsprekend was er veel belangstelling van het Franse publiek voor de uitgelezen variatie van antieke auto's. Mijn Citroën SM was in zeer goed gezelschap van een Bentley 4 ¼ uit 1937, een Alvis uit 1951, een Opel Kapitan uit 1951, een Citroën 11 Decouvrable uit 1953, een Mercedes-Benz 300 SL Roadster uit 1962 en verder héél véél Jaguars XK 120, 140 en 150, Austin Healey's, Porsches 356 en 911, Triumph's, Alfa Romeo's, etc.

Dag 1: Narbonne – Andorra (rijtijd 9 uur)

Om elf uur werd het startsein gegeven door de directeur van het Bureau du Tourisme en begonnen de 50 auto's aan hun eerste étape. Even tevoren was het routeboek uitgereikt waarmee de navigatie moest worden uitgevoerd. Deze navigatie moest gedaan worden met het zoge-



naamde
“bolletje-
pijl”
systeem,
wat een
behoor-
lijke zware
taak voor

de navigator is, omdat het gebruik van een wegenkaart uit den boze is. Het gaat te ver om dit systeem hier uit te leggen, doch diegene die hiervan iets meer wil weten, mag mij altijd bellen.

De eerste étappe doorkruist het prachtige Roussillon, een uitstekend decor voor de eerste klassementsproef. Na Prades komen de Pyreneeën met de 1915 meter hoge Col de Puymorens in beeld. Wij namen de doorsteek wat lager bij Puigcerda en bereiken na ca. 50 kilometer dalend Seo d’Urgellen vandaar naar onze eindbestemming Andorra.

Dag 2: Andorra – Tortosa (rijtijd 9.15 uur)

De 2e dag gaat van Andorra naar Tortosa, een afwisselende étappe met klimmen tot ver boven de 2000 meter en veel “virages”. Hier werd mijn SM echt op de proef gesteld. Het was warm, zeer bochtig en zeer hoog. Hierbij kwamen de rij-eigenschappen van de SM pas goed aan de orde; het bochtenwerk ging geweldig mede dankzij de uitstekende stuurbekrachtiging, het motorvermogen in de klim was uitstekend (ik hoefde niemand te laten passeren) en ook de koeling bleef ruim uit het rode gebied, waar vele andere deelnemers hun verwarming aan moesten zetten om hetzelfde resultaat te behalen (bij een buiten-temperatuur van 27 graden Celcius). Na de bergen zakte we af naar Cataluna en zetten we koers naar Tortosa. De Parador van Tortosa is een hooggelegen oude burcht met een fantastische mediterrane keuken.

Dag 3: Tortosa – Teruel (rijtijd 9.11 uur)

Deze dag voert ons het Spaanse binnenland in. Deze route kenmerkt zich door de vele bergketens

doorsneden door dalen en riviertjes. Doordat de route voornamelijk over zeer smalle en bochtige wegen gaat, moet er goed doorgereden worden om in het geplande tijdschema te blijven. Na aankomst in Teruel eerst controlé van de auto, water, olie, LHM, lekkages, etc.

Dag 4: Teruel – Sigüenza (rijtijd 8.30 uur)

Vandaag doorkruisen we het hart van Spanje, ook hier weer bergruggen tot boven 2000 meter. Een landschap dat veel op de maan lijkt, geen groen en heel rotsig. De Parador van Sigüenza is gebouwd op de fundamenten van een oud Romeinse vesting. Het gebouw wat prachtig gerestaureerd is, dateert uit de 12e eeuw. Een bezoek aan deze streek en Parador kan ik iedereen aanbevelen. Ook vandaag houdt de SM zich keurig en komen we zonder stukken op onze bestemming.

De organisatie van deze rally heeft gedurende de hele route zes mecaniciens ter beschikking die met een autoambulance en een dieplader achter de rally aanrijden, zodat eventuele gestrande auto’s kunnen worden geholpen en eventueel op de dieplader terug naar Nederland kunnen worden vervoerd. Het zal u niet verbazen dat de “mon-teurs” ’s avonds hier en daar bezig waren om alles rijdend te houden en ervoor te zorgen dat ’s morgens weer gestart kon worden.

Dag 5: Sigüenza – Jaca (rijtijd 8.30 uur)

Vandaag gaat de route door Navarra, een bergachtig gebied met vele riviertjes en vele pijnboom-bossen. We steken hier voor de laatste maal deze week de Rio Ebro over en komen in Aragon dat



bekend is vanwege zijn geografische verscheidenheid.

Dag 6: Jaca – Vielha (rijtijd 7 uur)

De route vandaag is redelijk vlak maar met honderden bochten. Wel doemen in de verte contouren van de Pyreneeën op. De route door de provincie Aragon is uitgezet langs verschillende eeuwenoude "heerbanen". Verder rijden we door het natuurpark "Ordesa" waar zeldzame diersoorten voorkomen. Het gebied wordt beheerst door de 3352 meter hoge Monte Perdido, een gebied waar de klassementsproef van die dag gehouden werd. Onze bestemming Vielha wordt bereikt via een 5,5 kilometer lange tunnel en ontzettend veel bochten.

Dag 7: Vielha – Narbonne (rijtijd 9.35 uur)

De laatste étape voert ons over de Pyreneeën Frankrijk in en wel in de provincie Armagnac. Even een paar klimmetjes en daarna bochten sturend door Pays Cathare en Roussillon richting Carcassonne. Dan weer links, dan weer rechts van de rivier de Aude doorkruisen we de Gorges van Pierre Lys, St. George en de kloof van de Aude en de Capoir. Hier worden de laatste klassementsproeven gehouden en komen we tenslotte aan in onze finishplaats Narbonne.

Gefinisht en wel

Blij en moe en trots op onze SM die ons zonder problemen en zeer comfortabel hier heeft gebracht, niet te vergeten op een traject waar permanent geschaald, gestuurd en geklommen moest worden onder meest extreme omstandigheden en wegen. Toch nog eens een bevestiging dat Citroën met de SM een degelijke en betrouwbare auto heeft gemaakt. Rest mij een compliment te maken aan de organisatie van de European Veteran Rally voor hun goede organisatie, hun mooie routes en uitstekende hotels.

Voor belangstellenden:
European Veteran Rally (EVR)
Gerard Horning
Postbus 199
5600 AD Eindhoven
telefoon: 040 – 244 20 42
internet: www.epr.nl

En nu nog gezellig van Narbonne naar Nuenen rijden (op mijn gemak).

Cees Dingen
Telefoon: 040 – 283 43 73



VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE. HET VERVOLG.



In verband met het te laat verschijnen van het vorige nummer van SublieM, waarvoor onze excuses, alsook ten gevolge van drukke werkzaamheden van een aantal bestuursleden en de redactie, is het afronden van deze artikelenreeks over de restauratie van de SM van Robert Opron in de tijd wat verschoven.

Het aangekondigde overleg met de betrokken garagisten is nog niet afgerond of heeft nog niet tot afgewogen conclusies geleid. In het volgende clubblad hopen wij u verder te informeren en mogelijk reacties van de garagisten te publiceren.

U hebt als lezer, consument en geïnteresseerde er recht op zo volledig en objectief mogelijk geïnformeerd te worden. Dat kost tijd. Daarvoor vragen we u begrip.

Peter Pijlman

UITGEVALLEN OF EEN UITGLIJER?

Dat heb ik altijd willen worden: deskundoloog in conceptschepingen. De theorievorming over de restauratie van Citroëns SM gaat maar door. Wat de één de ultieme oplossing voor een probleem vindt, acht de ander volkomen overbodige nonsens. Zo gaat dat met 'wetenschappers'. Toch vallen er nog steeds met de regelmaat van de klok SM's uit. Dat is geen specifiek SM-probleem, maar lastig is het wel. Het blijven auto's van – bijna – dertig jaar oud, en dus is dat geen wonder. Dat is stelling nummer één van dit betoog.

Stelling nummer twee is, dat we allemaal wel eens een uitglijer maken als we iets met grote stelligheid beweren. Dat hoort bij het zoeken naar waarheid. Een kleuterleidster zei altijd tegen haar leerlingen: 'Van proberen kan je leren'. Hupsakee, zomaar twee stellingen erbij. En die laatste is de meest interessante: van proberen KAN je leren. Het is dus niet een logische consequentie dat als je iets probeert, dat je van het probeersel ook iets opsteekt.



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



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

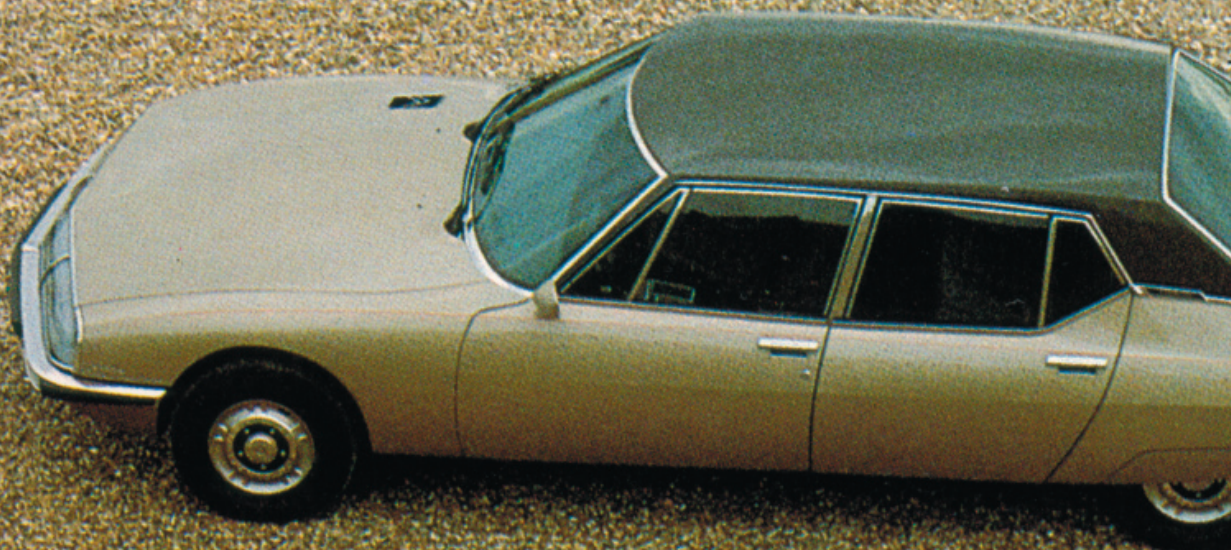
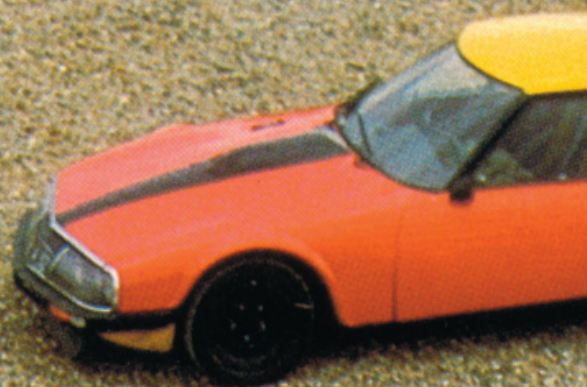
**Reparatie & onderhoud
Inkoop & verkoop**

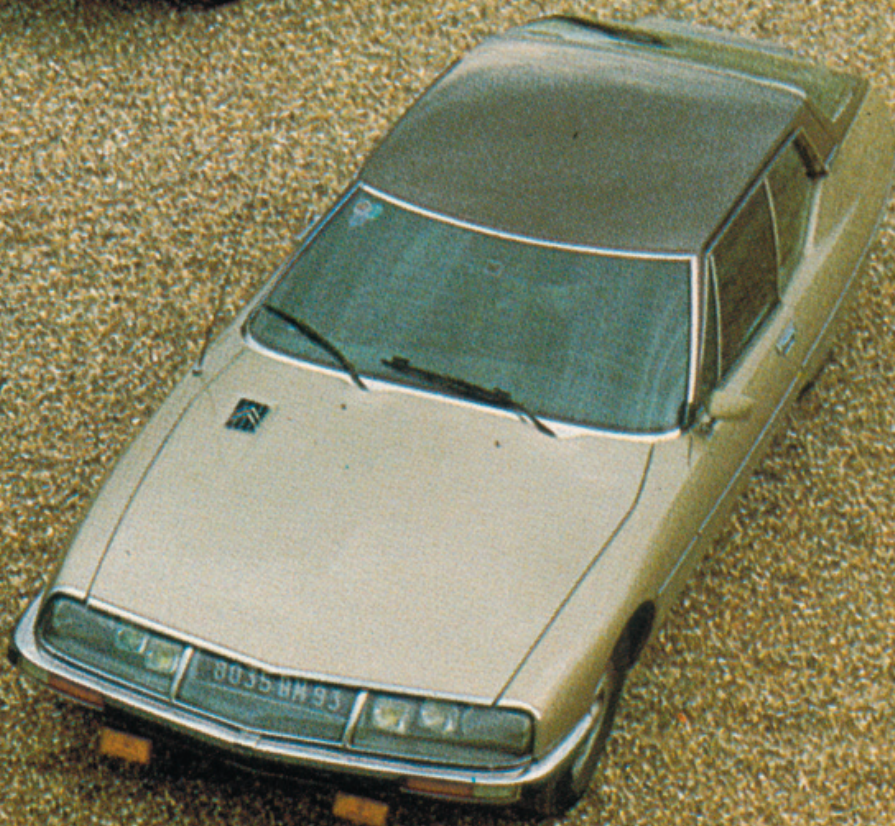
**Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
telefax: 055 - 540 02 38**

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







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

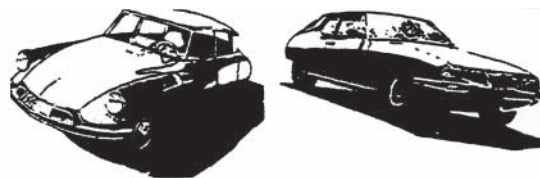


bedrijfseconomisch advies
interim management
detachering
evenement organisatie

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

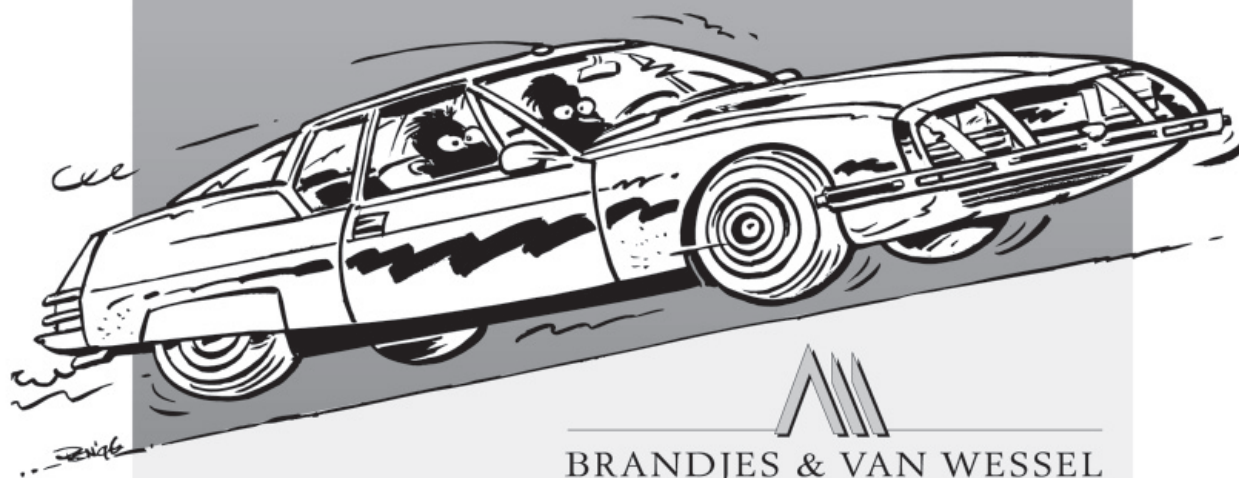
Zaterdag:
10.00-14.00 uur

Veerbollen nieuw	225,-	Elektronische ontsteking Lumenition	690,-
Veerbollen gereviseerd	135,-	RVS uitlaat compleet	2.885,-
Veerbollen vullen per bol	25,-		
HD-pomp met nieuwe lager en pomphuis	515,-	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.	
Hoogteregelaar	105,-		
Hoogtedrukregelaar	150,-	SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-	SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
Remschijven set	150,-	SM instructieboekje (herdruk)	75,-
Handremblokken	75,-	SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur	55,-
Remblokken	125,-	T-shirt SM	20,-
Textar remblokken	240,-		
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-		
Wiellagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-		
Wieldraagarm L of R	535,-		
Spoorstang L of R	255,-		
Motorsteun	145,-		
Koppelingset (3 delig)	380,-		

prijzlijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

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



DROMEN VAN DE LIEFDE



Door Peter Pijlman

“Allez, venez Mylord”, zong Edith Piaf, de bekendste chansonnière van Frankrijk bijna een halve eeuw geleden. Toen m’n ouders dit liedje voor het eerst via de radiodistributie hoorden, keken ze schichtig om zich heen. Had hun oudste zoon begrepen waarover dat liedje ging? Als jongetje van nog geen tien jaar snapte ik direct dat het iets bijzonders moest zijn. En dat was het in de jaren vijftig!*

De verleiding

Het is evident: hier werd over een vrouw van lichte zeden gezongen. Ze probeerde een man te verleiden om met haar mee te gaan. Vandaag de dag daarop terugkijkend, weet ik waar het allemaal om draaide: verleiding, passie, lust, hartstocht. En weet u wie me heeft geholpen om dat allemaal te begrijpen? Een andere zangeres: Corry Brokken, later bekend geworden als rechter en prominent lid van panels in suffe televisiespelletjes. Corry Brokken zong hetzelfde liedje als Edith Piaf in het Nederlands scoorde daarmee haar bekendste hit. Alleen die ene zin waar het allemaal om draaide, die zong ze in het Frans. Haar vervolgcarrière bestond uit suffe spelletjes, grappen en grollen. Maar om Mylord kunnen wij niet lachen. Die nemen we als club uiterst serieus, want de verleiding van een SM Mylord is wel érrug groot.

Heerlijk open rijden

Onlangs kocht m’n dochter datgene wat ik altijd als het ultieme rijgenot heb beschouwd: een

cabriolet. Toen ze er voor het eerst mee voorreed, zei ik: “Ik durf het bijna niet te vragen, maar zou ik...”. Het antwoord was positief en ik genoot. Heel vroeger reed ik ook al eens in zo’n fun-car, een geleende Triumph Spitfire. Ik reed ermee over de Zandvoortse zeeboulevard en kwam met een kapotte startmotor stil te staan. Daar sta je dan met je verleidelijke speeltje. Het deed het niet meer en dat is een behoorlijk lullig gevoel. Maar gelukkig werd ik meteen besprongen door drie blonde stootjes die me wel even wilden opduwen, mits ze daarna een rondje mee mochten toeren, de haren in de wind, de zon op de snuivende en verbrande neuzen. Nadat ik m’n aarzeling om hiervan te genieten had overwonnen, voelde ik me geweldig! Ik genoot er met volle teugen van, maar voelde me tegelijkertijd een overjarige macho die nog even vlamde en liet ze daarna weer uitstijgen. Toen ik schuins nog even achterom keek naar m’n huppelend verdwijnende, kortstondige veroveringen (dankzij m’n haperende startmotor) schrok ik me dood: de kofferklep van de Spitfire zat onder de deuken van harde jongemeisjesbilen. Hoe moest ik dit verkopen aan de eigenaar? Het is allemaal goed afgelopen en de verlokkingen die het open rijden met zich meebrengen, die zijn gebleven. Maar tot nu toe heb ik me beperkt tot het af en toe nippen aan dit genoegen.

De ultieme uitdaging

Een Citroën SM Mylord is voor velen de ultieme uitdaging. De verleiding om ‘open’ te rijden is voor velen nu eenmaal groot. Henri Chapron, de bouwer van deze cabriolet, waarvan hij er hoogstwaarschijnlijk slechts zes maakte, had dat goed begrepen, al waren de kosten van de ombouw dermate hoog dat slechts weinigen zich dit genot konden laten smaken. Voor de populistten onder u: het kost wat, maar dan heb je ook wat. Menig clublid droomt af en toe weg en voelt zich in een Mylord. Begrijpelijk. Het is voor ons ‘SM’istes’ de ultieme uitdaging.

En zo dachten twee clubleden er ook over en lieten het niet bij denken en dromen. Eén clublid, Jan van Ekris, bezit inmiddels al jaren een prachtige replica en Arjo de Jong is druk doende om z’n droom te verwezenlijken. Maar daarover in een volgend artikel méér.

Robert Opron, die verantwoordelijk is voor de vormen van de Mylords, zei me enige tijd geleden, dat hij nu niet echt meer tevreden is over de toch wat hoge achterkant van zijn ontwerp. Hij vergeleek de SM Mylord in dat gesprek met de zijns inziens sublieme vorm van de DS

décapotable usine van Bertoni. De achterzijde van de SM Mylord achtte hij nu niet geraffineerd genoeg meer.**

Dubbele lol, dubbele prijs

De klant in de Rue Aristide Briand nummer 114 in Levallois-Perret (ten westen van Parijs) betaalde in 1973 de lieve som van FF 130.572, zijnde ruim het dubbele van de prijs van een gewone, standaard SM met injectiemotor***. Daar kwam dan voor airco nog eens FF 2232 bij. Getint glas kostte FF 500 en een Blaupunctradio FF 1864. De foeilelijke chromen sierlijsten om de voorspatborden moesten met 3400 Franken extra afgerekend worden. Henri Chapron leverde desgewenst ook een Hard Top, voor FF 14000. Die Hard Top was kennelijk niet erg gewild, want we hebben er nooit een gezien, noch op een bestaande auto, noch los, noch op een foto of tekening; voor de echte liefhebbers dus iets om voortaan naar uit te kijken (of zelf te maken?). Overigens: die harde hoed was in de prijslijst van 1974 verdwenen. Volgens zeggen, bestaat de mal nog. Maar ja, waar?

De man of vrouw die een Mylord wilde hebben, kon zelf de kleur van de carrosserie uitkiezen. De hele carrosserie was van metaal, ook de kofferklep, in tegenstelling tot de klep van de ID/DS décapotable die van kunststof werd vervaardigd. De openslaande kap werd of van speciaal kunstleer (simili), of van linnen gemaakt en altijd in een kleur naar keuze. Nou ja, altijd...,waar hebben we het over? Over zes Mylords. Voor zover bekend, zijn er nu nog vijf originele Mylords over. Die ene zou in vlammen zijn opgegaan. Hartstocht ten top zullen we maar denken.



HENRI CHAPRON
CARROSSIER

TEL : 737 50-84 (3 LIGNES)
RUE CHAPRON-CAR-LEVALLOIS

92 - LEVALLOIS-PERRET
114, RUE ARISTIDE-BRIAND

LEVALLOIS, LE 5 OCTOBRE 1972

CABRIOLET CITROEN SM INJECTION "MYLORD"

- Chassis et mécanique conformes aux spécifications CITROEN actuelles.
- Empattement normal 2950 mm
- Construction entièrement métallique, capote commandée à la main avec compensateur
- 2 portes ouvrantes.
- 2 glaces de portes descendant électriquement, en sécurité.
- Malle arrière avec couvercle.
- Pare-chocs avant et arrière de série CITROEN.
- Phares, éclairage et signalisation de série CITROEN.
- 2 sièges avant séparés.
- 1 banquette arrière.
- Sièges et portes garnis en cuir, teinte au choix.
- Soubassement et tapis en moquette.
- Capote garnie de simili cuir spécial ou de toile, teinte au choix.
- Doublage intérieur de la partie supérieure. Mousse de capote identique à la garniture de capote.
- Pare-brise en triplex.
- Peinture cellulosique, teinte au choix.
- 2 ceintures de sécurité à l'avant.
- 1 rétroviseur extérieur sur la porte gauche.

	PRIX CLIENT H.T.	PRIX T. T. C.
	73.329 Frs	97.772 Frs
OPTIONS:		
- Climatiseur	1.641 Frs	2.188 Frs
- Radio BLAUPUNKT	1.371 Frs	1.828 Frs
- Hard top	6.500 Frs	8.657 Frs
- Glaces teintées	369 Frs	492 Frs

Zelden wordt er eentje aangeboden. Maar als dat het geval is, dan ligt de vraagprijs boven de 50.000 Euro. Da's veel geld, en ook vandaag de dag meer dan het dubbele van een gewone, in zeer goede staat verkerende SM. Maar dan heb je ook wel iets

heel exclusiefs. En wellicht ook dubbele lol.

Dromen van de liefde

Edith Piaf (Edith Musje) heeft het goed begrepen. Ze deed waar ze zin in had. Ze zong de sterren van de hemel, spoot zich suf aan drugs en dronk totdat ze er dood bij neerviel. Maar gelééfd heeft ze. Ze droomde ervan beroemd te

HENRI CHAPRON

CARROSSIER

Tél : 737 50-84 (3 LIGNES)
TÉLÉG. CHAPROCAR-LEVALLOIS

92300 LEVALLOIS-PERRET
114, RUE ARISTIDE-BRIAND

LEVALLOIS, LE 14 MAI 1973

CABRIOLET CITROEN SM "MYLORD"

113

- châssis et mécanique conformes aux spécifications CITROEN actuelles
- Empattement normal 2950 mm
- Construction entièrement métallique, capote commandée à la main avec compensateurs
- 2 portes ouvrantes
- 2 glaces de portes descendant électriquement, en sécurité
- Malle arrière avec couvercle
- Pare chocs avant et arrière de série CITROEN
- Phares, éclairage et signalisation de série CITROEN
- 2 sièges avant séparés.
- 1 banquette arrière
- Soubassement et tapis en moquette
- Capote garnie de simili cuir spécial ou de toile, teinte aux choix. Doublage intérieur de la partie supérieure
- Housse de capote identique à la garniture de capote
- Pare brise en triplex
- Peinture cellulosique, teinte au choix
- 2 ceintures de sécurité à l'avant
- 1 rétroviseur extérieur sur la porte gauche

Prix Client

	H.T.	T.T.C.
SM INJECTION	97.929 F	130.572 F
SM A CARBURATEUR B.V. Borg-Warner	99.459 F	132.612 F
OPTIONS		
- Climatiseur	1.674 F	2.232 F
- Radio BLAUPUNKT	1.398 F	1.864 F
- Hard Top	10.500 F	14.000 F
- Glaces Teintées	375 F	500 F
- Passage de roue chromé (le jeu)	2.550 F	3.400 F

DELAI : 3 mois 1/2 pour tout modèle non disponible à dater d'une commande confirmée par un VERSEMENT DE MONTANT EGAL A LA MOITIE DE SA VALEUR

REGISTRE DU COMMERCE : SEINE 58 A 24 495 CHÈQUES POSTAUX : PARIS 1924-74 N° DE L'ENTREPRISE : 282-92-0-44-0004

worden en ze werd het, met bovenmenselijke krachtsinspanning. Corry Brokken zong tot ze het niet meer wilde. Nu schrijft ze boeken, en met succes. Beide deden waar ze zin in hadden. De eerste, tweede en zoveelste eigenaren van een Mylord hebben waarschijnlijk hetzelfde gedacht en gedaan. Gelukkig hoef ik niet te kiezen tussen een echte Mylord of een replica. Voor mij zijn ze beide 'echt'. De één echt Frans, met liefde gemaakt. De ander echt Nederlands, óók met liefde gemaakt. SublieM laat ze u de volgende keer zien. Verleiding, passie, lust, hartstocht. De eigenaren kiezen ervoor hun droom te realiseren. Open, en bloot. Rijden met je haren in de wind. En een roodverbrande neus. Nu maar hopen dat hun kofferklep heel blijft. Dat weet je nooit met een SM.

"Hé, ga je met me mee, rijke meneer..." De naam Mylord verwijst naar de aanspreektitel van een dure meneer in Engeland: "Yes, my Lord", aldus de butler...."

HENRI CHAPRON

CARROSSIER

Tél : 737 50-84 (3 LIGNES)
TÉLÉG. CHAPROCAR-LEVALLOIS

92300 LEVALLOIS-PERRET
114, RUE ARISTIDE-BRIAND

LEVALLOIS, LE 2, Octobre 1974

CABRIOLET CITROEN SM "MYLORD"

- Chassis et mécanique conformes aux spécifications CITROEN actuelles
- Empattement normal 2950mm
- Construction entièrement métallique, capote commandée à la main avec compensateurs.
- 2 portes ouvrantes
- 2 glaces de portes descendant électriquement, en sécurité
- Malle arrière avec couvercle
- Pare-chocs avant & arrière de série CITROEN
- Phares, éclairage et signalisation de série CITROEN
- 2 Sièges AV séparés
- 1 Banquette AR
- Soubassement et tapis en moquette
- Capote garnie de simili cuir spécial ou de toile, teinte au choix. Doublage intérieur de la partie supérieure.
- Housse de capote identique à la garniture de capote.
- Pare-brise en triplex
- Peinture cellulosique, teinte au choix.
- 2 Ceintures de sécurité à l'AV
- 1 Rétroviseur extérieur sur la porte G

PRIX CLIENT

	H.T.	T.T.C.
SM INJECTION	96 600,--	128 800,--
OPTIONS		
- Climatiseur	1 968,--	2 624,--
- Ceintures sécurité AR	159,--	212,--
- Roues résine renforcées	1 260,--	1 680,--
- Radio Blaupunkt "Coburg" recherche électronique	1 677,--	2 236,--
- Glaces teintées	450,--	600,--
- Passage de roue chromé (Le Jeu)	2 700,--	3 600,--

DELAI : 3 mois pour tout modèle non disponible, à dater d'une commande confirmée par un VERSEMENT DE MONTANT EGAL A LA MOITIE DE SA VALEUR.

REGISTRE DU COMMERCE : SEINE 58 A 24 495 CHÈQUES POSTAUX : PARIS 1924-74 N° DE L'ENTREPRISE : 282-92-0-44-0004

** Op verzoek tekende Opron een tweetal jaren geleden voor mij een SM Break de Chasse (station-versee met twee deuren). Een ex-lid van de Club SM de France bood hem een flinke som geld om exclusief voor hem tot in detail zo'n breakversie te ontwerpen. Met dat ontwerp zou deze man een bevriende carrossier in Zwitserland de auto laten ombouwen, maar daar wilde Opron niks van weten, omdat hij dan niet op de uitwerking kon toezien. Nu ontwerpt Opron louter voor z'n eigen plezier een SM 'Woodie'. We hopen u te zijner tijd het resultaat te laten zien.

*** Het jaar daarvoor, in 1972, kostte dezelfde auto nog FF 97772. En merkwaardigerwijze was de prijs van een SM Mylord in 1974 weer iets gezakt ten opzichte van de prijs van 1973, namelijk FF 128800.

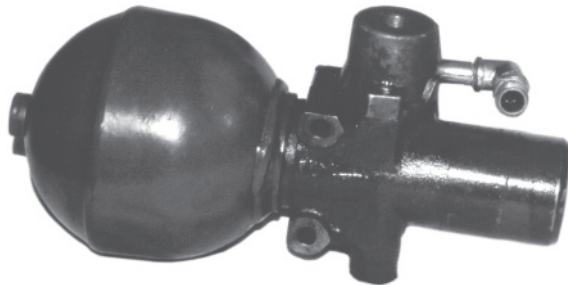
De foto bij dit artikel waarop de Mylord voor een hek te zien is, heeft in het kantoor van Henri Chapron gehangen. Later werd dezelfde foto gebruikt op tentoonstellingen. Merk op hoe knullig de tekst rechtsonder er op is geplakt.

GETREITERD MAAR GELOUTERD

Door Klaas Boschma

Een paar weken geleden was ik onderweg, zo'n 30 kilometer van huis, toen mij opviel dat het intrappen van mijn rempedaal niet het gewenste gevolg had: de remmen deden het ronduit slecht. Ook kwam er wat rook onder de motorkap vandaan. Zouden de remmen soms warm gelopen zijn?

Over het repareren van een gebroken treiterslang.



Gebroken retourslang

Na in de eerste de beste parkeerhaven tot stilstand te zijn gekomen, kon ik mijn nieuwsgierigheid niet langer bedwingen en opende met een veront-rust gevoel de motorkap. Wat bleek? De retour-leiding die van de hogedrukregelaar naar het voorraadvat terugloopt, was precies op de plaats

waar hij onder de regelaar een scherpe knik maakt, gebarsten en dus stuurde hij de retourolie niet naar het vat terug maar rechtstreeks naar de remschijven. Wat komt er dan een hoop olie uit! De mensen van de DS-club noemen die leiding dan ook de treiterslang.

Bijvullen helpt niet meer

Gelukkig had ik nog twee liter LHM in mijn kofferbak. Je weet immers maar nooit! Het vat dus maar weer gevuld en voorzichtig naar huis gereden. Onderweg nog wat bijgevoerd. Vlak bij huis was er gelukkig een garage die ook nog wat LHM voor me had, want het olielampje ging alweer branden. Thuis gekomen, viel – juist toen ik voor mijn garage stond – alle druk weg; probeer dan maar eens je stuur te bewegen!

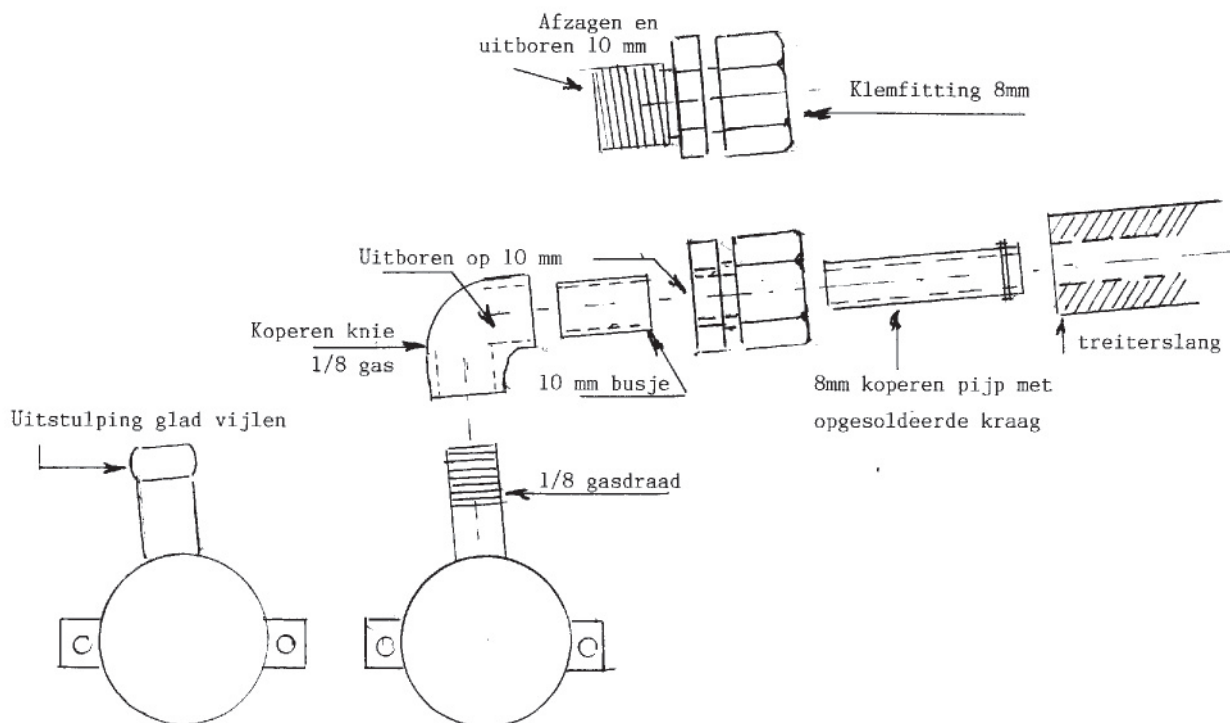
Lastige constructie

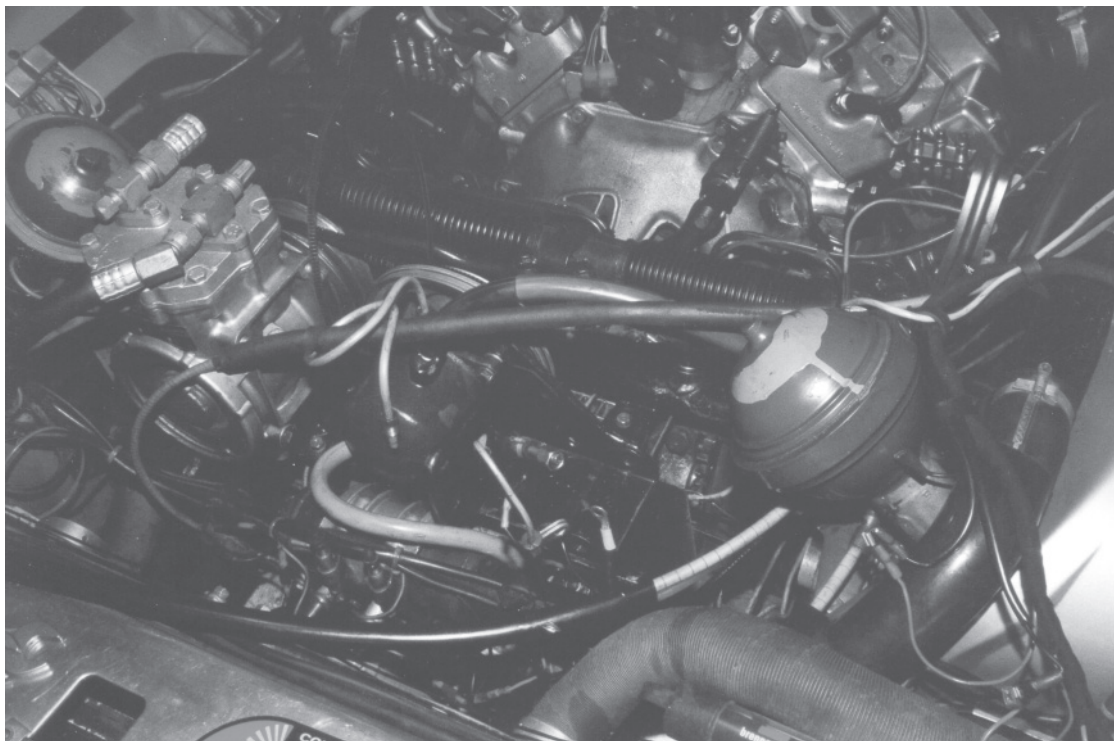
Hoe het ook zij, ik heb de auto weer op z'n plek gekregen en toen begon het schoonmaken. Wat een bende! Ik ben van nature niet zo netjes, maar onder de motorkap moet het er clean uitzien. Overigens was het al de derde keer dat deze slang het op deze plek begaf. Reden derhalve om een andere oplossing voor deze constructie te zoeken.

Pas op met rondspattende onderdelen

De 'treiterslang' loopt onder de hogedrukpomp door en is met een zeer scherpe knik aan de

SMART TALK

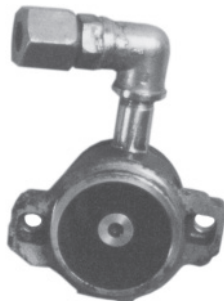




onderzijde van de regelaar op de daar aanwezige aansluiting geschoven en met een klem vastgezet. Ik heb de hogedrukregelaar gedemonteerd (moest toch al om de boel goed schoon te maken) en het aansluitblokje waar de slang op aansluit, losgenomen. Let op: eerst dit onderdeel met een lijklem op z'n plaats houden alvorens de schroeven los te nemen omdat er veerdruk op staat. Als de schroeven eruit zijn, de lijklem voorzichtig losnemen, erop lettend dat geen der onderdelen van het inwendige wegspatten! De verdikking die op het slangtuitje zit vlak vijlen zodat er draad opgesneden kan worden. De maat is zodanig dat er goed 1/8-gasdraad opgesneden kan worden. Voorzichtig, want het is giet-aluminium en vaak zit het kanaal niet geheel gecentreerd.

Citroën BX als donortje

Daarna een koperen knietje 1/8 gas, aan een zijde voorzien van een 8 mm klemkoppeling, op de aansluiting geschroefd en het aansluitblokje weer gemonteerd met de oude vulringen (die de juiste uitslag-druk bepalen) en een nieuwe 0-ring. Vraag je bij Citroën Stadionplein in Amsterdam naar de 0-ring met het nummer uit het SM-onderdelenboek, dan kunnen ze je niet helpen. Ze hebben echter voor mij het nummer van deze pakkingring van de BX opgezocht: 96157730.



En wég is de scherpe knik!

Nog even over die 8 mm klemkoppeling. Om de stugge retourslang op de aansluiting van de drukregelaar te wurmen, is nogal wat kracht nodig. Omdat door het opsnijden van de gasdraad op deze aansluiting deze wat kwetsbaar is, was ik bang dat een en ander af zou kunnen breken. Door echter een klemkoppeling te nemen die ik aan één zijde modificeerde door hem op 10 mm uit te boren en de ene zijde van het koperen knietje ook op 10 mm uit te boren, kon ik deze twee elementen, met een busje van 10 mm uitwendig erin geschoven, aan elkaar solderen. Een kort stukje koperen pijp 8 mm uitwendig heb ik aan één zijde voorzien van een opgesoldeerde kraag als slangpilaar; daar schoof ik de treiterslang op zonder dat het gewurm schade kon aanrichten en pas als de slang goed zat met een klein klemmetje (type Beru zoals origineel door Citroën gebruikt) kon ik het andere eind van het 8 mm pijpje zonder te veel kracht uit te oefenen in mijn aangesoldeerde klemkoppeling vastzetten. Geen scherpe knik meer en nu maar afwachten waar de slang de volgende keer stuk gaat!

Tjonge, wat is het toch moeilijk iets zo eenvoudigs in begrijpelijke woorden uiteen te zetten. Maar de tekening zal u helpen!

1 X CONCORDE = 2 X CITROËN SM

Door Peter Pijlman

Zondag 9 december 2001. Ik wist het al, maar nu weet ik het zeker. De SM is een bedreigde diersoort. Als dit zo doorgaat, blijven er maar zo'n vierduizend over en dan nóg moeten we uiterst voorzichtig met ze omgaan. Kortgeleden zijn er weer twee – nota bene twee tegelijk – voor ons liefhebbers verloren gegaan. Schrale troost: de Concorde vliegt weer. Maar hoe komt dat eigenlijk? De tv-zender MTV gaf het antwoord. Hoe er weer twee SM's de lucht ingingen....

Ik denk er hard over het Wereld Natuurfonds in te schakelen. Prins Bernhard heb ik al benaderd, maar die voelt er weinig voor om mee te werken, hoewel hij z'n vliegbrevet nog steeds schijn te hebben en vroeger een fervent Citroënrjder was. Helaas schafte hij naast z'n DS'en, CX'en en GS-Break destijds echter voor het snelle werk liever Ferrari's aan dan een Citroën SM. Ach, zelfs Koninklijke Hoogheden maken wel eens fouten. Maar nu de SM echt bedreigd wordt, is het jammer dat Hij niet meteen wilde meewerken om de SM op de lijst van bedreigde diersoorten geplaatst te krijgen.

In het verleden wilde het wel eens zo zijn dat een Citroën in vlammen opging doordat de eigenaar verzuimde zich te realiseren dat de benzine-slangen al minstens 20 jaar oud waren. Ik hamerde er bij nieuwkomers in de club altijd op dat ze die rubber onderdelen meteen moesten vervangen. U deed dat ongetwijfeld allemaal, en direct. Maar sommigen zijn hardleers. Rubber is aan ouderdomsslijtage onderhevig. Dat onderzocht een clublid aan wie ik enige jaren geleden mijn GS van 1971 uitleende aan den lijve: het rubber loopvlak van de band van mijn autootje vloog van het canvas af en hij moest de GS aan de kant van de weg zetten. Gelukkig ging alles goed; het is tenslotte een Citroën en die hou je in de meeste gevallen wel in het rechte spoor.

Als een band van een Concorde barst, is het leed niet te overzien. De gevolgen van een klapband zijn meteen desastreus; dat hebben we gezien. En echt: nu blijkt dat ook nog eens gevolgen te hebben voor het aantal SM's. U herinnert zich ongetwijfeld het fatale ongeluk met één van de Concordes nog wel. Ruim een jaar lang stonden de 11 resterende ranke vogels aan de grond. Pas in december vorig jaar mochten ze de ijle lucht weer opzoeken, zeer tot genoegen van Air France en

British Airways, én het selecte publiek dat zich een enkeltje van zo'n f25.000,- kan permitteren. Wat ging eraan vooraf? Ik zal het u uit de doeken doen, en geloof me, wat ik hieronder schrijf heb ik met eigen ogen gezien. Het lijkt ongelooflijk maar het is tot op de laatste letter wáár wat ik hier schrijf.

Het is zondagavond en ik word door Jan-Tjerk Eelkema gebeld met de hijgende opdracht ONMIDDELIJK de tv-zender MTV aan te doen. Gehoorzaam als ik ben, vlieg ik naar de afstandbediening en druk op een willekeurige knop; ik weet niet meteen waar MTV onder zit, dus het wordt zappen. En dan is het zover. Ik zie een keurige heer in een SM rijden. Tot zover klopt alles met mijn waarneming in de club. Wij zijn met keurige heren. De twee dames in onze club vergeet ik helaas even. Maar ik wordt aan hun bestaan direct herinnerd als ik verder kijk. Er verschijnt een tweede SM in beeld, ditmaal bestuurd door een keurige dame. Beide rijden in wilde vaart over het scherm, halen elkaar in - ondertussen kijken meneer en mevrouw elkaar met steelse blikken aan -, en daarna vliegen ze in galop achter elkaar aan, om vervolgens weer een stukje naast elkaar te rijden. Het landschap is psychedelisch van aard, maar daar kijk ik niet van op. De SM is tenslotte een jaren '70 product.

Op de achtergrond zingen een man en een vrouw het overbekende 'Je t'aime ... moi non plus'. Het klinkt sensueel en de begeleidende beelden zijn dat ook. Tot zover gaat alles goed en MTV houdt in dit uitzonderlijke geval mijn volle aandacht. De wilde rit over het beeldscherm gaat onverminderd door en dan, plotseling versmelten de twee goudkleurige SM's tot één beeldschoon exemplaar. Eén van de twee is verdwenen, maar welke blijft onduidelijk. U neemt het mij toch niet kwalijk dat ik een associatie heb waarover wij nimmer in dit blad schrijven? We houden het netjes, maar het doet me wel denken aan een adult movie (XXX).

Nauwelijks bekomen van de opwindings, staat me een nieuwe sensatie te wachten. De SM stijgt op, vaart (een beetje laat in het jaar, maar toch) ten hemel en lijkt uit beeld te verdwijnen, tot op het moment dat ik van pure opwindings niet op, maar naast mijn tv-stoel op het vloerkleed beland. Voor alle duidelijkheid en om misverstanden te voorkomen: ik ben geheel alleen die avond, op een telefonische verbinding met uw penningmeester



na dan, maar dat is een zuiver platonische relatie. De vliegende SM verandert bijna ongemerkt in een Concorde!!! De SM is verdwenen. Dit is een regelrechte ramp. Wéér een SM ter ziele. Binnen drie minuten twee SM's minder op deze aardkloot.

De Concorde vliegt verder, maakt erotische capriolen en verdwijnt onder de klanken en woorden 'Je t'aime ... moi non plus' in hogere sferen.

Da's mooi, zult u zeggen. Nou, ik ben hier volledig TEGEN. Ik ben er tegen dat ter wille van het in de lucht houden van de Concorde onze bolides opgeofferd worden. Reken maar mee: 1 Concorde kost twee SM's. Er zijn nog 11 Concorde's over en als ze bij ons clublid Rhemrev in Toulouse bij Airbus het in hun hoofd halen om $2 \times 11 = 22$ SM's te transformeren in Concorde's, dan ziet het er somber uit. Straks gaan ze daar voor alle zekerheid alle SM's opkopen om als reserveonderdelen te dienen voor die Super Airbussen die ze gaan bouwen. Halt. Hier doen we niet aan mee. Hier is actie geboden: Safe de SM.

Toch Bernhard nog maar eens bellen. En anders Schone Máxima maar. Of desnoods evacueren we al onze SM's naar Argentinië, want én Bernhard én Máxima hebben iets met dat land. En onder het kritische oog van het IMF zal er in dat bijna failliete land geen sprake meer zijn van verdwijningen. Mogen we hopen.

Intussen zitten we zelf niet stil: koop nu de fraaie poster van Airbus met daarop de SM en – helaas – ook de Concorde. Een bijzonder cadeau: gemaakt door de chef-designer van Airbus, Knut Marsen in samenwerking met Gerard Rhemrev. U steunt daarmee onze actie Safe de SM.

Met dank voor de tip aan Stephan van Kooten (Amsterdam), Jan-Tjerk Eelkema en Gerard Rhemrev.

De videoclip 'Je t'aime... moi non plus' is te zien en te beluisteren op www.virgin.de. Gezongen door Sven Våth en de Française Miss Kitten. Clip van Daniel Woeller en Mark Trautman. Die laatste naam heeft iets met rally-Citroëns!

Schroot Man!

Met uw welnemen zal ik behalve deze intro in het vervolg zo weinig mogelijk inleidingen maken. In tegenstelling tot wat anderen wellicht wel doen, wil ik gewoon met mijn verhaal verder gaan zonder een terugblik naar het vorige artikel. Ik vind dat persoonlijk iets hebben van een cursus waarbij je op de volgende bijeenkomst terug gaat kijken wat je met de theorie van de vorige les gedaan hebt in de tussenliggende periode. Ben ik niet bijster kapot van maar een ieder heeft zo zijn stijl en dat is uiteindelijk een van de factoren waar dit clubblad zo leesbaar van wordt, dus is er voor een ieder wel wat bij.



Vervolgens ben ik ook maar lid geworden van de Citroën SM Club, kan natuurlijk altijd van pas komen om de benodigde kennis op te doen (ja, ja, ik weet het inmiddels, ik had eerst lid moeten

A black and white photograph showing a small sailboat, possibly a dinghy, mounted on a single-wheeled trailer. The boat is positioned inside a large, dark industrial or warehouse-like building. Several rectangular windows are visible in the background, allowing some light into the space. The boat's mast and boom are visible, and it appears to be covered with a light-colored material. The trailer has a single large wheel and a hitch. The floor is dark and reflective.

38

via gaatjes in het dak) één of andere camper geparkeerd. Hadden die gewoon de SM opgelicht en verplaatst. Woest was ik en heb de organisatie gebeld. Gelukkig zag de organisatie ook in dat dit niet kon en het duurde niet lang of de camper was vertrokken. Er zijn best dingen mogelijk maar dan wel in overleg met mij en niet op eigen houtje. Goed, ook dat weer gehad.

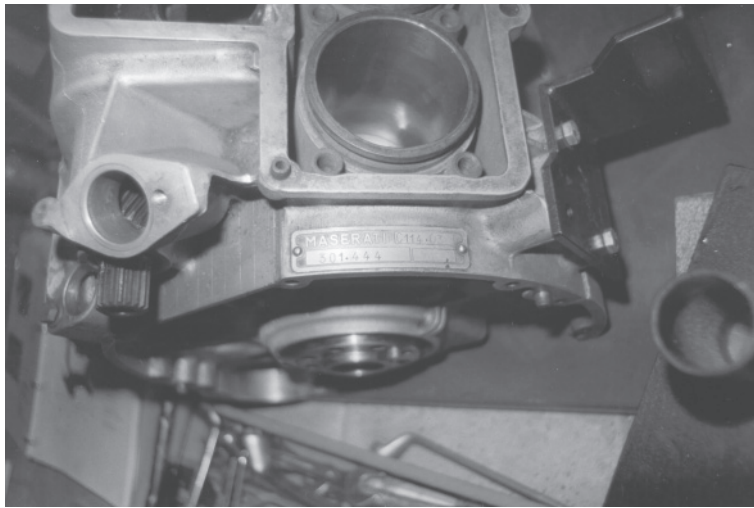
Verandering van spijs doet eten en zo is dat ook voor mij. Dus op een gegeven moment was ik zo zat van het verbouwen (best intensief naast een volle baan) dat ik maar wat kleine klusjes ben gaan doen. Dus heb ik maar eens een paar dozen met onderdelen naar huis gebracht en het onderdelenboek ter hand genomen. Een mens moet uiteindelijk weten of alle onderdelen er ook zijn. En zo ben ik de dozen doorgegaan en heb alle onderdelen bekeken. Dan zijn er onderdelen die je zo wel herkent zoals remblokken, deze werden in het onderdelenboek aangevinkt als zijnde aanwezig. Lastiger wordt het als je losse beugeltjes of veertjes of boutjes tegenkomt, wat zou het zijn en waar hoort het thuis. Gewoon een kwestie van pagina voor pagina het onderdelen boek doorlopen en plaatjes kijken, je vindt het vanzelf. Uit ervaring weet ik dat het zeer leerzaam is, ik denk dat ik straks 75 % van alle losse onderdelen inmiddels wel uit mijn hoofd ken. Zo had ik op

gegeven moment echter onderdelen die ik niet thuis kon brengen. U moet aan denken aan een rechthoekig gebogen stukje aluminium met een paar lipjes eraan. Het leek op een onderdeel dat te maken had met de oliekoeler (luchtgeleiding) maar dit onderdeel kon ik niet thuisbrengen.

Daarnaast waren er onderdelen die te maken hadden met de injectie (wist ik op dat moment nog niet), denk aan de beugeltjes die de injectoren op hun plek houden. Deze onderdelen meende ik te hebben gevonden bij de stroomverdelers. Deze zit ook met zo'n beugel vast maar dat is er maar 1 en ik had er verdorie 6 in de hand. Kunt u zich nog herinneren dat ik de datum van het boek niet kon vinden? Nu dus wel, het boek was van 1971 maar mijn SM is van 1973, helaas moest ik toch aan de nieuwe

boeken. Alle gegevens van de oude boeken overgenomen naar de nieuwe en vervolgens weer verder gegaan met uitzoeken. Alles is er wel, alleen pakkingen, oliekeerringen etc. zullen echter vernieuwd moeten worden. Voor de boeksnuffelaars: is het u wel opgevallen dat in de oude boeken de kapjes die over de nokkenassen





opgehangen kan worden. Dit gebruik je bij het uitstansen van kleine metalen onderdelen uit bandstaal, een soort bandstaal-magazijn dus. Draagvermogen van de haakse as is ongeveer 140 kg. Hier heb ik er twee van kunnen krijgen met in mijn achterhoofd dat tussen 2 stuks een motorblok opgehangen zou kunnen worden die vrij kantelbaar is. Hartstikke handig. Ik moet eerlijk zeggen dat ik wel een scharrelaar ben, ik kan vaak dingen gebruiken die voor anderen overbodig geworden zijn. Deze hebben vervolgens drievierde jaar nutteloos gestaan totdat ik in de werkplaatshandboeken werktekeningen tegenkwam van

heengaan er wel instaan maar dat deze niet in de nieuwere boeken staan? Puur op onderdelen kun je dus nog wel een misstap maken.

Natuurlijk zijn er vele van dit soort lichte klussen die gedaan moeten worden. Zo waren er diverse kabelbomen en hydraulische leidingen bij geleverd die er ooit in hadden gezeten. Gelukkig was dit in het verleden gecodeerd maar de briefjes waren vastgezet met van dat witte plastic plakband, dat spul dat na een tijdje los begint te laten. Dat proces voltrok zich ook hier, dus maar allemaal nieuwe etiketten gemaakt en voor zover mogelijk alles opnieuw gelabeld, ingeplakt in 3 centimeter brede tape. Zo, ook dat weer klaar.

In de tussentijd is er dat knagende gevoel. Dat motorblok, wat ga ik daar mee doen?? Vele verhalen doen de ronde, enge verhalen wat er allemaal mee mis kan zijn. Natuurlijk ook de vraag, moet alles nog gedaan worden aan het motorblok. Ik heb ergens de hoop dat ik niet te veel zou hoeven te vervangen. Maar ja, hoe bepaal ik dat?? Wat is goed en wat niet, hoe doen anderen dat?? Belangrijkste vraag is natuurlijk, doe ik het zelf of laat ik het motorblok weer opbouwen door een ander?? De meningen zijn ook binnen de club verdeeld. Eén ding was duidelijk, ik moest iets hebben om het blok op te leggen of in op te hangen.

Zo was er binnen de organisatie waar ik werkzaam ben een metaalafdeling die ging verdwijnen en daarmee de machinerie. Bij de bult oud ijzer stonden op gegeven moment een paar bandstaalrolafwikkelaars. Dit zijn statieven met daarop een roterende haakse as waar een rol bandstaal in

steunen waarmee het motorblok opgehangen kon worden. De bedrijfsschool zag hierin wel een leuk klusje voor één van de leerlingen en anderhalve week later hing het motorblok dus in de lucht.

In de tussentijd ook maar eens begonnen met het poetsen van de wieloppotten, invetten van de lederen stoelen en bekleding en deze onderdoeken weggezet om ze in betere tijden weer tevoorschijn te halen. Ik denk dat ik nu maar weer eens met het huis aan de slag moet.

To be continued...



Ja toch wel wat Saaie Mannen, die Zwitsers

Door Peter Snoeker

Nou mogen mijn zwager Anton Rosier en ik niet klagen, want onze reis naar de meeting dichtbij Zürich gaf ons wel de mogelijkheid om in mijn SM (zijn eigen, een van de eerste Nederlandse, moet hij eens over schrijven, is in revisie) lekker vele honderden kilometers in co-equipe over de Duitse autobahnen te doen waar Opron's creatie voor bedacht is. In schoonheid zeer snel en zeer comfortabel en zeer veilig van A naar B; en ook in die on-Franse streken alleen maar opgetogen reacties.



Op de donderdag 9 mei derhalve van Amsterdam naar het midden van Zwitserland, overigens niet dan nadat de prof te Abbenes op die hemelvaartsdagochtend nog snel een relais verving wat de avond tevoren na tig jaar trouwe dienst had besloten te overlijden zodat a. de blower in winterslaap ging en b. geen ramen meer open konden. En dat met warme dagen voorzien, twee man in een dichte auto zonder airco etc. en met een lekker warm wordend blok wat ook ietwat warmte afstaat, hum. Leve deze geëngageerde professional!

Om 12.00 uur koel uit hartje Amsterdam weggereden, om 19.00 uur in Pfäffikon na 800 kilometers met in Nederland te veel Japans langzaam meubelboulevardblik voor ons op de linkerbaan. Dit bleek later overigens zo ongeveer het meest geanimeerde deel van de meeting te zijn geweest... Maar helemaal eerlijk is dit niet hoor want wij zijn zaterdagochtend vroeg vertrokken naar Verrières-le-Buisson en hebben dus op zaterdag gemist de abdij van Einsiedeln, het bezoek aan het Diorama en de rit over de Ibergeregg-pas, het galadiner in het (goede) hotel met een jazzband en op zondag een rondwandeling in

Rapperswil. Wat hebben wij dan wel meegeemaakt?

Welnu, toen wij in het hotel arriveerden was de organisator van de meeting, Werner Bartschi, al ongeveer een uur daarvoor vertrokken naar zijn huis op 130 kilometer afstand. Jammer. In het restaurant kwamen we later wat andere deelnemers tegen (die ons dat vertelden). Leuk om hen te spreken. De deelnemerslijst telde zo'n 50 deelnemers: 20 Zwitsers, 4 Britten, 12 Fransen, 18 Duitsers, 2 Italianen, 2 Zweden en dan vanuit Nederland Peter van Heezik met zijn vrouw en Anton en ikzeidegek.

Op vrijdag was er tot 18.30 uur geen programma, begrepen wij de volgende ochtend van de heer Bartschi. Wel was er een azalea-show op 25 kilometer afstand die hij suggereerde. Ik weet niet waarom, maar Anton en ik zijn daar toevallig toch niet naar toe gereden.

Anton had het lumineuze idee om het meer van Zürich rond te willen rijden op zoek naar een uitspanning en daardoor hebben wij een qua architectuur, qua designwinkels, qua sigaren en qua een hapje en een drankje meer dan verantwoordte beleefd in het zonovergoten Rapperswil, wat gewoon een heel oud, mooi, rijk, chic stadje is.

Enige minpunt: alle auto's worden een parkeergarage ingejaagd, dus nix te parkeren recht op het plein om het Bleu de Bregancon te laten bewonderen. Aan het eind van de middag op niveau min-zes teruggekomen, waar ik 's ochtends (vanaf niveau min-vier volkomen verlaten parking) lekker twee plaatsen had bezet om krassen te voorkomen (weer die te krappe plaatsjes), zagen Anton en ik (Anton lachte zich dood) dat zich lekker wel een Eend naast mijn SM gewrongen had, en ja, zonder enige beschadiging aan Deux of Diva, en dat voelde wel een beetje als een terechtwijzing door een Streng schooljuf van een



De Internationale meeting in Pfäffikon, Zwitserland, van 10-12 mei 2002

braniemannetje. Citroën oblige.

Terug naar het hotel. Daar had Werner Bartschi, eerlijk is eerlijk, goed werk verricht door onze SummuM 2003-flyer aan alle deelnemers aan te reiken. Clubshop erbij, nou okay, en toen was daar dan Het Programma.

Lopen naar een rondvaartboot, lekker kletsen met andere deelnemers. En toen varen over het meer van Zürich. Wij gingen aan boord en boven en beneden stonden lange tafels gedekt. Bovendien was ons beloofd (of bedreigd) dat wij om 22.30 uur weer in het hotel terug zouden zijn. Het bleek dan ook de bedoeling te zijn dat iedereen direct ging zitten en behalve de Hollanders die eerst lekker buiten (het was nog steeds aangenaam) achter op het dek bleven, gehoorzaamde iedereen. Wij dus dan ook maar. Een glas wijn werd geschonken en toen werd gemeld dat wij beneden bij het buffet het maal konden bekomen. Een lange rij vormde zich terstond. Aan het einde



daarvan schepten koks drie verschillende soorten fabriekspasta op waarover men dan een rode saus of een andere saus kon krijgen. Nu hadden, zoals gezegd, Anton en ik onszelf 's middags al getrakteerd en laten wij maar zeggen dat het daarom was dat deze rondvaartbootcateraar ons niet snel meer terug ziet. Maar gelukkig was de wijn niet op de bon en de sfeer leed er niet onder. Dat veranderde wat toen de kelners kwamen openemen of men een toetje wilde en zo ja, dan later met iets onbestemds terugkwamen en vervolgens langskwamen om dit toetje dan af te rekenen, want ja, het toetje "was niet inbegrepen". Weinigen hadden geld of plastic bij zich dus dit was Lachen. Zwitsers Lachen.

Inderdaad keurig op tijd werden wij weer op de steiger afgezet, bij gebreke van explicatie overigens geen idee waar/hoe wij gevaren hebben, of er buiten iets te zien is geweest etc.

En dat was het dan voor die avond.

Ik hoop oprecht dat het op zaterdag joyeuzer is geworden. Dat doet er niet aan af dat wij een leuke avond hebben gehad omdat wij lekker met

anderen zijn gaan zitten praten maar verder was er dan ook niets.

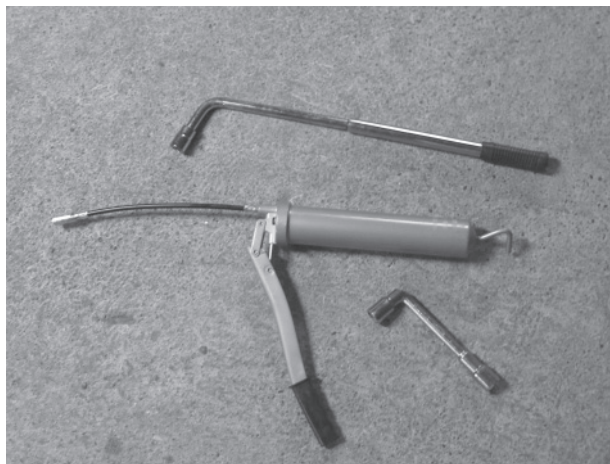
Ook niet raar dat alle deelnemers wilden weten hoe WIJ Hollanders (ja niet alleen dit lid van het organisatiecomité SummuM 2003, maar U allen helpt ons straks) het volgend jaar gaan aanpakken, wat het gaat kosten - streefgetal is • 450,- per equipe van twee plus auto - (in plaats van de 880,- Zwitserse Franken die Anton en ik voor twee overnachtingen en een boottocht en een pastahap en een plaquette hebben betaald terwijl wij dan nog niet hebben betaald voor het dure zaterdagprogramma met diner en de zondaggrondwandeling etc.).

Het kan beter, nee, het wordt beter, want WIJ DOEN DIT BETER. Ik wil niet hakken of zo, maar gewoon eerlijk verslag doen. Voilà. Anton en ik hadden dan ook geen wroeging toen wij zaterdagochtend van Zürich 700 kilometer reden naar het Opron-feestje. Jammer van de plensbuien onderweg maar ook waterdicht is onze Diva dus ach. En in Verrières, daar was joie de vivre. Maar dat is een ander verhaal.

DOORSMEREN

Door Peter Derks

Echt een klusje om zelf te doen. Met het nodige gereedschap uiteraard.



We hebben al vaker geschreven dat onze majesteiten nog gemaakt zijn in een tijd dat onderhoud voor auto's nog als een normale zaak gezien werd. Iedere 5.000 kilometer naar de garage was nog een gewone zaak, en ook noodzakelijk. De betrouwbaarheid van diverse onderdelen was nog niet op een niveau dat men met een gerust hart 10.000 kilometer of meer kon rijden. Toen er veel meer auto's kwamen en de gebruikers duidelijk maakten dat ze al dat onderhoud niet op prijs stelden, vanwege het geld en de tijd die het nam, is men druk gaan zoeken naar manieren om dat onderhoud te verminderen. De betrouwbaarheid van

onderdelen werd verhoogd, en men ontwikkelde motoren en oliën die service-intervallen van 10 en later 15 duizend kilometer en misschien wel meer toestonden.

Daarnaast moest nog het probleem van het doorsmeren opgelost worden: een aantal "lageringen" zoals de fuseekogels moest opnieuw ontworpen worden zodat ze voor het leven gesmeerd konden worden. In eerste instantie was dat 100.000 kilometer en later zelfs 200.000 kilometer en meer. Dat wil zeggen dat als ze smering nodig hebben ze vervangen dienen te worden. Onze majesteiten hebben nog fuseekogels aan de wielophanging die doorsmeerd moeten worden, maar de kogelverbindingen van de besturing en de wielagers kunnen al zonder vernieuwing van het vet dat ze nodig hebben om slijtagevrij te werken.

De voorwielophanging heeft echter nog 12 smeerpunten: 2 om de buitenste koppelingen van de aandrijfassen te smeren, aan iedere kant één, 2 voor de bovenste fuseekogels, 2 voor de onderste fuseekogels, 2 voor de kogelkoppelingen die de draagarmen met de veerzuigers verbinden, 2 die de stabilisatorstangen met de draagarmen verbinden en 2 die aan de glijlagers van de stabilisatorstangen zitten.

We gaan het nu hebben over het doorsmeren van de eerste 10 punten, voor de laatste 2 moeten de beschermplaten van de draagarmen verwijderd worden.

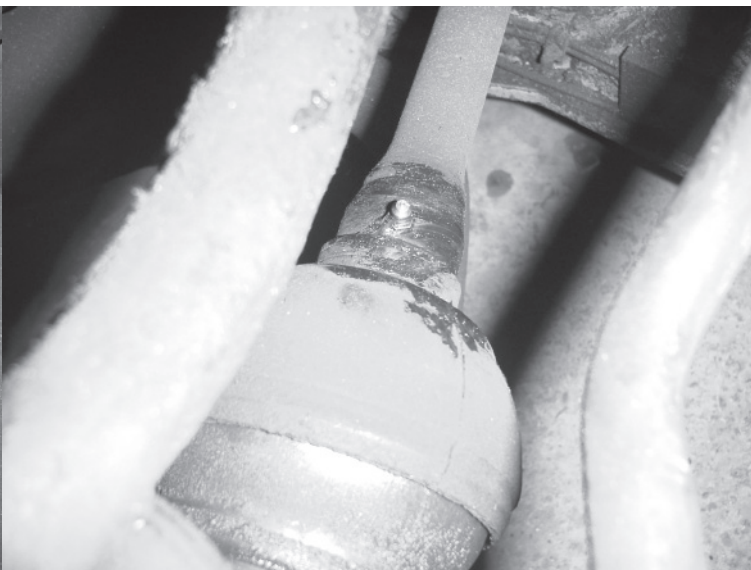
Hoe werkt dat nu: doorsmeren? Alle smeerpunten zijn voorzien van smeernippels (zie de foto's), en die dienen eerst schoongemaakt te worden. Als de

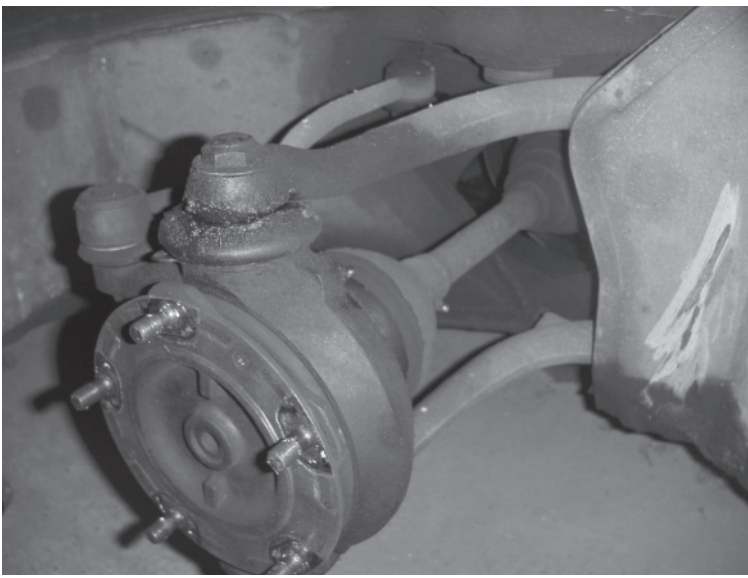
Self Made

smeerpunt bovenste draagarm

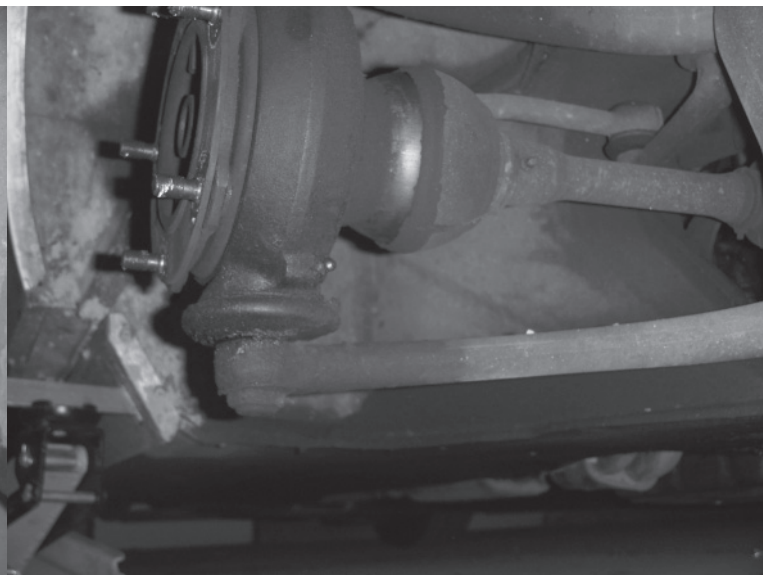


smeerpunt aandrijfvas





bovenste fuseesmering en aandrijf-as



smeerpunt onderste fuseekogel

smeernippels al lang niet gebruikt zijn (door-smeren wordt wel eens “vergeten”), of het is de eerste keer in 10 of meer jaar dat u uw SM weer onderhoudt, dan kunt u het beste even de kogeltjes in de smeernippels met een klein schroevendraaiertje indrukken zodat ze los zitten. Doorsmeren werkt met een vetspuit, en lagervet. Het gemakkelijkste gaat dat met een vetspuit met een flexibele slang. Als u nog geen vetspuit hebt: koop een goede, daar heeft u lang plezier van. Een vetspuit werkt met los vet, maar tegenwoordig gaat dat veel makkelijker met vetpatronen. Koop ook kwaliteitsvet en niet de eerste beste goedkope soort: Uw majesteit is het waard!

Waar moet u nu op letten: De hoeveelheid vet per smeerpunt is afhankelijk van het smeerpunt: het is de bedoeling dat het nieuwe vet het oude vervangt, dat wil zeggen het oude vet uit de kogel drukt. Voor de fuseekogels 4 of 5 keer pompen met de spuit moet genoeg zijn. Doet u dat voorzichtig: als u de rubbers te vol pompt, en u heeft rubbers die al wat ouder zijn, en dus ook misschien wat minder flexibel of in de groef vastzitten, dan kan het zijn dat er in de rubber een scheur komt, en er dus vet uitkomt. Dat lijkt minder ernstig als het is, want dat vet blijft er wel 5.000 kilometer inzitten als het gaatje niet te groot is, maar vergeet u niet dat het reden voor APK-



smeren van de onderste draagarm

afkeur is, dus kunt u het beste bij het doorsmeren ook de rubbers controleren.

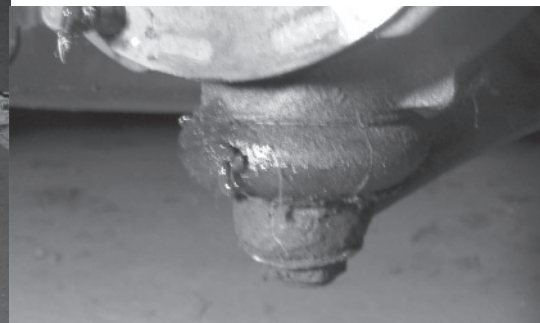
Voor wat betreft de assen: daar gaat veel meet vet in, want de kogelkoppelingen zijn hol van binnen. De koppelingen aan de draagarmen hebben maar 3-4 keer pompen nodig, daarna ziet u het vet er al uitkomen. Het vet dat uit de kogels komt, of naast de nippel terecht komt verwijdert u weer, want dat trekt alleen maar vuiligheid aan. Kijkt u maar eens naar de foto's: de nippels van de draagarmen kunt u bereiken via de ronde gaten in de beschermplaten van de draagarmen. Voor de

laatste 2 nippels moet u de beschermplaten verwijderen van de draagarmen, om bij de nippels van de glijlagers te komen van de stabilisatorstangen. En dat is een flinke klus, hoewel niet overkomelijk als u een T-sleutel maat 8 hebt. Lukt dat ook best. Let er daarbij op dat deze platen ook aan de onderzijde van de auto met dezelfde maat boutjes vastzitten. Succes!



smeren van de bovenste draagarm

het resultaat van een verouderde stofhoes en te veel vet: gescheurde stofhoes (officieel reden voor APK afkeur, vaak niet gezien, en als je dit lang laat zitten, gegarandeerd een snel versleten fuseekogel)



EN JA HOOR... DAAR IS'IE WEER!

Door Peter Pijlman

Ik ben de tel kwijt, maar misschien was het alweer de zesde of zevende editie van deze Citrofielenbeurs in Utrecht. Al jaren een succes, als we dat afmeten aan het aantal bezoekers. Een week van tevoren werd ik uit Italië opgebeld met het verzoek om even een hotel te regelen. Doe ik natuurlijk. Er zijn mensen die er VIERENTWINTIGHONDERD of meer kilometers voor rijden om dit spektakel te kunnen meemaken.

En waarom doen ze dat? Is het om de clubsfeer op te snuiven? Een clubsfeer waar wij in Nederland zo goed in zijn? Of gaat het ze vooral om de koopjes? Om dat ene foldertje? Om dat spiegeltje of die stabilisatorrubbers? Of gewoon om een praatje met soortgenoten te maken? Ik denk om alles bij elkaar. Citro-Mobile is daar goed in geworden. Het eerste weekend van mei is – zoals menig club steevast meldt – een ‘must’ voor Citrofielen.

Voor mij levert dit evenement altijd tegenstrijdige gevoelens op. Meestal wringt er iets in mijn brein. Of in m'n emoties. Ik heb er echter vrede mee gesloten, als u begrijpt wat ik bedoel. Vrede met het feit dat 4 en 5 mei op een sympathieke manier wordt beleefd. Ik heb geen wanklank gehoord, ondanks het feit dat de commercie op deze beurs wel wat erg nadrukkelijk de overhand heeft gekregen. We strijden – soms heel succesvol, soms duidelijk worstelend – met de vergankelijkheid van blik en stof. Soms is die strijd met roest en slijtage zó succesvol gestreden, dat je je opeens realiseert dat al dat BLIKWERK het eeuwige leven schijnt te krijgen terwijl wijzelf ons eigen verouderingsproces, ondanks l'Oréal, Vichy en al die andere cosmetica-artikelen, maar niet onder controle kunnen krijgen. Waar doe je het allemaal voor? Nuchter beschouwd: voor ons of andermans nageslacht. Of is het voor de handel? En wat is daar mis mee? Nou, soms is daar wat mis mee, maar dat weet iedere autogek zo langzamerhand wel.

En het is niet erg. Maar wel een beetje jammer. Het evenwicht lijkt wat zoek te raken. Dat is voor éven ook niet erg, want anders zou het maar een dooie boel worden. Dankzij de bereidwilligheid van m'n medebestuurders, had ik dit jaar vrij. Ik hoefde niet achter de clubstand te staan en dat gaf me de vrijheid om op m'n dooie akkertje door de gangpaden te slenteren en praatjes te maken met leuke mensen. Zo ontmoette ik na jaren een echte Citroënman. Hij is de vijftig gepasseerd en dat was te merken. Hij keek even terug op allerlei dingen waar hij zich vroeger verschrikkelijk druk om had

gemaakt en waar hij nu heel anders tegenaan kijkt. Roest, pr, klachten, drukwerk, commercie, afpoeieren van al te lastige klanten, verkopen, aardig zijn, slijmen, helpen, en opnieuw roest, veel roest. Veel jokken ook. Jokken om klanten tevreden te stellen en vooral: te behouden. Dat waren zo de dingen waarmee hij zich een arbeid-zaam leven had bezig gehouden. En nu? Nu besteedde hij een groot deel van z'n tijd aan vrijwilligerswerk. En hij zag er zielsgelukkig uit toen hij daarover vertelde.

En toen zag ik iemand anders. Ja hoor... daar was 'ie weer. Terug op m'n honk, de Citroën SM stand, zag ik hem staan. Een grote schare hing zoals altijd aan z'n lippen. Druk gesticulerend, met z'n armen, handen, en vooral met z'n strottenhoofd en zonder z'n hersenen te gebruiken, stond hij weer sterke verhalen te vertellen. 'De SM dit, en zijn SM's dat. En dan nog die idioot die hem een SM verkocht had en....'. Om vervolgens met verheffing van stem uiteen te zetten 'dat je met de motor van de SM nooit problemen hebt als.... En hij kon het weten want hij zat al JAAAAREN in die materie'. Ik 'moest maar eens met hem komen praten, dan zouden mijn boeken nog veel mooier worden. Had ik al foto's van ...? Vast niet. Nou, hij wel'. En die moesten maar in m'n boeken gezet worden. FANTASTISCH! Maar ze stonden er al in.

Ik dacht opeens aan dat gesprek met die Citroënman die de vijftig was gepasseerd en nu zo genoot van het vrijwilligerswerk. Wat zijn mensen soms verschrikkelijk leuk! En die toneelspeler met z'n basstem, Ko van Dijk, al jaren monddood want al jaren dood, die had toch echt gelijk: als je een baby bent weet je nog niks. Als je zeven jaar wordt, vraag ja honderduit om alles te weten te komen. Als je dertig bent, denk je alles te weten. Als je veertig bent, vertel je wat je weet. Als je vijftig bent, ga je twijfelen aan wat je denkt te weten. En als je tegen de zestig wordt, twijfel je aan alles. En naar het schijnt: als je de zeventig hebt benaderd, dan ga je veel vergeten, terwijl je, als je tachtig bent geworden, er maar het zwijgen toe doet. Want dan weet je niet zo veel meer. En als je de negentig haalt, ach, wat weet je dan nog zeker?

Ik weet zeker, dat ik die man nooit vergeet. En om dat te bevestigen, ga ik volgend jaar gewoon weer naar Citro-Mobile. Hij zal er wel weer staan. De man van het strottenhoofd en zonder hersenen. In de Veemarkthallen.

Ik voorspel u: 2003? Ja hoor. Hij is er weer. Déjà-vu.



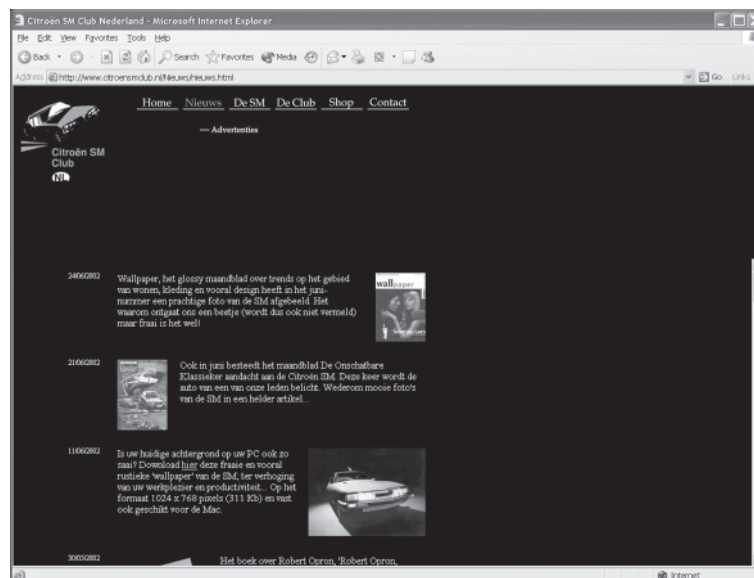
De pers 8

In het tv-programma "De Gouden Koets" op RTL5 werd op 18 mei jl. de restauratie van een SM bij de firma Bart Holland behandeld. Deze auto werd volledig nieuw opgebouwd voor een Duitse klant (blijkbaar is daar toch niet alles besser). In het item vroeg presentator Huub Stapel wie de ontwerper van deze auto was. Het antwoord luidde: Robert Opron. Vervolgens werd gesuggereerd dat Opron ook de Renault 16 had getekend en dat Stapel Opron had geïnterviewd op een Renault 16 dag. Wij vermoeden dat de redactie van de Gouden Koets niet het boek "Robert Opron, l'automobile et l'art" heeft gelezen. Wellicht haalt Stapel Peter Pijlman en Robert Opron door elkaar (beide klein van postuur). Huub Stapel heeft namelijk tijdens SMart'97 Peter geïnterviewd bij een SM. Hoe dan ook een leuk item!



Website

De website van onze club wordt goed bekeken. Gemiddeld wordt de inhoud van de site, en dan met name de nieuwsrubriek, eens per week verversd en uit de reacties van de leden blijkt dat men dit veelvuldig leest. Even wat statistieken: gemiddeld trekt de site 33 bezoeker per dag waarvan 45% uit Nederland (en 0,02% uit Tonga, IJsland en Mexico!). 35% van de bezoekers bezoekt de site via een 'bookmark', de rest vindt de site vanuit links op andere sites. Bijna 50% van de bezoekers heeft Windows 98 op z'n PC staan, 15% Windows 2000, 12% Windows XP en 6% surft met behulp van een Macintosh (en 1 bezoeker gebruikte zelfs IBM OS/2). We gaan nog even door: 92% gebruikt Internet Explorer als browser en 6% Netscape. Bijna 50% bekijkt de site met een beeldschermresolutie van 1024x768, 36% gebruikt 800x600 en er is zelfs iemand die 3200x1200 heeft gebruikt (thuis op een breedbeeld TV?). 't Is maar dat u het weet...





Nep Mylord?

Op de voorkant een trucfoto (maar dat had u vast al gezien) van de Mylord op Stone Henge. Voor ons jaarthema hebben we zelfs in het toch redelijk uitgebreide archief van de club, niet al te veel fotokeuze. Vandaar deze bewerking. Heeft u foto's van de Mylord, ooit geschoten tijdens een internationale meeting of tijdens een CitroMobile, stuur deze dan naar de redactie. U krijgt ze gegarandeerd retour maar u mag ons ook een digitaal beeldje sturen per mail (info@citroensmclub.nl).



Super Modellen

Altijd op zoek. Méér, méér, méér. Als je er één hebt, zoek je naar de volgende. Zo zitten verzamelaars in elkaar. Hier zijn er weer twee: super modellen van de Citroën SM.

Het is alweer jaren geleden dat er miniatuurmodellen van de SM werden gemaakt. De laatste twee waren van Eligor en Norev. In het Franse blad Automobilia van mei/juni 2002 (nummer 56) zag ik twee nieuwe modellen in de schaal 1:43. Beiden zijn super gedetailleerd en de prijs – hoewel niet vermeld – zal er wel naar zijn. Reken maar op • 60,- per stuk minimaal.

Het merk GTS biedt een zilvergrijze SM aan, die van kunststof is gemaakt. Dit maakt het mogelijk om heel fijne lijnen te maken, compleet met tochtuitje in de voordeuren, en een zijspiegeltje. Het front ziet er prachtig uit.

In hetzelfde nummer van Automobilia staat een goudkleurige SM met bruin interieur. Dit model slaat alles wat er aan 1:43 modellen te koop is: werkelijk alle RVS-delen zijn – uiteraard van plastic – schitterend aangebracht. De wieloppen en het monogram hebben zwarte details en ook de rubberdelen op de bumpers ontbreken niet. Jammer dat de buitenspiegel verchroomd is, maar daar staat tegenover dat zelfs de ruitenwissers niet ontbreken. Het model is alleen verkrijgbaar bij DAN-Toys, 87, Rue de Entrepreneurs, 75015 Paris, France. Telefoon +33 1 56 082 056 en fax +33 1 56 082 659. Ze rekenen • 6,- portiekosten bij een minimale aankoop van • 90,-. U bent gewaarschuwd.

Veel leuke Speel Momenten toegewenst! En bedenk: het bezit is het einde van het genot...





SM te koop

Clublid en oud-bestuurder Alexander Vroom heeft zijn SM te koop gezet en wel voor de alleszins schappelijke prijs van • 11.000,-. Kijk via internet op www.avcs.nl/citroensm voor verdere informatie en foto's van de auto.

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)

nog niet bekend i.v.m. verhuizing

Roland van der Spek (Clubarchief & redactie SublieM)

telefoon: (06) 53 83 72 74

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.

ADVERTEREN IN SUBLIEM:

4 x hele pagina (jaargang), zwart-wit	• 200,00
4 x halve pagina (jaargang), zwart-wit	• 100,00

Eenmalig een advertentie plaatsen of een advertentie in full color kan ook. Prijzen zijn op aanvraag bij de redactie verkrijgbaar.

CLUB SHOP



• 60,-

Citroën SM "De Diva"; niet meer te koop via reguliere want uitverkocht. In onze clubshop nog wel enkele exemplaren. Het boek is tweetalig (Nederlands en Engels).



• 3,-

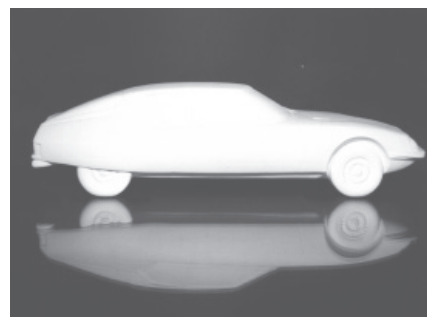
Sticker "Ctroën préfère Total"; herdruk in vier kleuren van de bekende achterruitsticker.

• 35,-



Het stuurplaatje van uw SM, perfect nagemaakt in messing, ook als sleutelhanger te gebruiken.

• 60,-



Wegens groot succes is een nieuwe serie van zwarte schaalmodellen gefabriceerd; 30 cm lang geglaazuurd aardewerk



• 12,-

Verzamelbanden voor SublieM; stevig uitgevoerd en eenvoudig te vullen. Geschikt voor 10 SublieM's uit oude tijden (van vóór 1999) of 7 stuks van de afgelopen drie jaar.



• 11,-

En mocht u de verzamelbanden niet vol krijgen, geen nood; oude SublieM's zijn, mits voorradig, bij te bestellen. Bij afname van vijf of meer exemplaren krijgt u uiteraard een passend korting...

Baseballcap met het clublogo

• 4,-

Luchtfilter- of aircostickers

• 3,-

CD-rom met het onderdelenboek en de rally-promo-film "Première Sortie, Première Victorie"; alle onderdelen op nummer snel vindbaar (ideaal bij het bestellen van onderdelen).

• 25,-

Alle artikelen zijn af te halen bij de bestuursleden of op een meeting. Toezending kan ook maar daarvoor worden verzendkosten in rekening gebracht of via e-mail (shop@citroensclub.nl). Nadat uw betaling op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 is ontvangen, volgt spoedige levering.

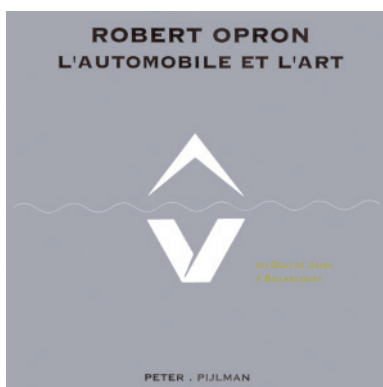


• 20,-



• 32,-

Schaalmodellen van de SM (1:40), in geglazuurd aardewerk. De SM op de grote sokkel is donkerblauw, op de kleine zwart en beiden zijn ca. 15 cm. Let op: de blauwe is iets minder goedkoop!



• 95,-

"Robert Opron, l'automobile et l'art", het onlangs verschenen boek over Robert Opron. Verkrijgbaar in Frans of Engels en niet leverbaar via de boekhandel want het betreft een gelimiteerde oplage met ruim 300 pagina's.



• 3,50

Mok met clublogo, wit porselein. Bij aanschaf van 6 stuks betaald u er 5!

De Playboy uit 1971 met daarin een uitgebreid artikel over de dan net verschenen SM is helaas niet meer uit voorraad leverbaar. Reserveren kan wel...

• 22,50



• 57,-

Citroën SM "Sa Majesté", het tweede Nederlands-talige boek over de SM; een aanvulling op "De Diva". In Nederlands, Engels of Frans verkrijgbaar.



• 8,-

De eeuwige clubparaplu of clubparasol, tegen regen en zonneschijn; koop de plu nu voor het te laat is en wacht niet tot u ooit een prijsvraag wint in dit blad (want dan zal dit uw prijs zijn).



• 5,-

De SM en Concorde op één poster, voor in de huiskamer.

