



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

EVENEMENTEN

Algemene ledenvergadering	januari 2003 exacte datum volgt
Voorjaarsmeeting	april 2003 exacte datum volgt
CitroMobile	3 en 4 mei 2003, Veemarkthallen Utrecht
SummuM 2003	23, 24 en 25 mei 2003 Emmeloord
Najaarsmeeting	september 2003 exacte datum volgt



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

Nieuwe leden in het nieuws

Per 4 juli is er als lid bijgekomen: de heer Roel van Cromvoirt die een Italiaanse SM uit Bologna bezit. Het is een carburateur met een lederen interieur. De kleur is Or de Simiane. De heer Van Cromvoirt is een onteigeningsadviseur. Verder zijn in die maand lid geworden de heer P. Thomassen, apotheker te Baexem, met een voormalig Duitse SM uit 1971 met lederen interieur en de kleur Beige Tholonet, alsmede de heer René Lamoré, aannemer te Driebergen met een Italiaanse SM carbu uit 1971 met een lederen bekleding. Per 1 oktober is lid geworden: de heer G.C. Huiting uit Westdorp. Hij bezit een witte SM uit 1972 met een rood stoffen interieur. Deze SM heeft een elektronische spanningsregelaar en de auto zag haar levenslicht in Italië.



Groot bewonderaar van de SM overleden

Meldden we in het vorige nummer dat ingenieur Giulio Alfieri, ontwerper van onze Maseratimotor, op 79-jarige leeftijd in Bologna was overleden, nu lezen we het bericht dat André Costa is heengegaan. Hij werd 75 jaar. André Costa was in 1950 de oprichter van l'Auto-Journal. Dit autoblad bestaat nog steeds en geldt in Frankrijk als hét toonaangevende autoblad als het gaat over moderne auto's. André Costa had uitstekende contacten met alle grote Franse merken en berichtte vaak als eerste over het op handen zijnde verschijnen van een nieuw model. Volstrekt onafhankelijk schreef hij over alle pro's en contra's van nieuwe automodellen. In Frankrijk wordt hij gezien als de vader/uitvinder van de rijtests voor 'consommateurs', de gebruikers/afnemers. Deze zogenaamde 'banc d'essais' werden en worden gevreesd door de fabrikant en gevreten door de potentiële kopers.

Uiteraard gaf André Costa destijds ook zijn visie op de SM. In een van onze vroegere nummers van SublieM boden we u een uittreksel van deze rijtest en gaven we u in kleur een kopie van de eerste pagina met daarop deze rode SM. In 1971 ging André Costa met een blauwe SM met de bijnaam 'Coralie' op stap en croste door de Sahara naar Tsjaad. De auto was niet van noemenswaardige extra's voorzien, afgezien van een grote 'galerie' (imperiaal) met daarop enkele jerrycans met benzine en reservewielen. In 'Citroën SM, de Diva' staat een plaatje van deze auto afgebeeld en vorig jaar maakte de Euro SM Club een replica van deze fameuze automobiel, die zonder noemenswaardige mankementen de loodzware tocht volbracht. In drie afleveringen deed Costa in l'Auto-Journal verslag van zijn ervaringen, en die waren zonder meer enthousiast.



Super Modellen 2

In het vorige clubblad maakte wij melding van het verschijnen van twee nieuwe miniatuur SM's. Het merk GTS biedt niet alleen een zilvergrijze maar ook een goudkleurige SM aan met zoals reeds beschreven een prachtig front; helaas echter is het dak te plat! Daarentegen levert DAN-Toys in Parijs een werkelijk magnifiek model, zeer gedetailleerd en met een perfecte vorm. Jammer is het dat in de keienbak onder de voorbumper twee verstralers zijn gemonteerd op een manier zoals nooit door Citroën geleverd is. De prijs die we bij het model hebben vermeld (• 68,00) blijkt niet correct te zijn: voor • 32,00 heeft u een mooi model. 't Is maar dat u het weer weet...



'De bakker en de slager'...

In mijn Franse verblijf heb ik er gewoonte van gemaakt om als het enigszins kan naar het journaal op TF1 te kijken. Leer je een hoop Frans van. Deze serieuze zender meldde onlangs in een uitvoerige rapportage dat steeds meer mensen, jong en oud, zich een piercing laten aanmeten. Ze willen dus meer chroom aan hun lijf. U herinnert het zich misschien: één van de directieleden van Citroën vond indertijd volgens Robert Opron dat de SM ook verkocht moest kunnen worden aan de bakker en de slager, en dus moest er méér 'chroom' op komen dan Opron oorspronkelijk had bedacht. 'Hoeveel kilo, meneer Brueder?' vroeg Opron schertsend. Brueder moest lachen, maar hield toch voet bij stuk. En dus kwamen er méér 'chromen' sierlijstjes en dikkere (achter)bumpers op.

Na een verblijf van een maand in La Douce France moest ik naar de kapper. Veel kappers hebben de mijns inziens vervelende gewoonte te veel haar weg te willen halen. Hoewel ik nog niet te klagen heb over kaalheid, wil ik niet kaal geschoren worden, zoals heden ten dage ook al mode is. Ik zei dan ook tegen de goede man: 'Graag een beetje gedekt houden'. En we raakten verder aan de praat. En wie schetste mijn verbazing dat ook deze kapper een SM had?! Vanaf nieuw nog wel. Kappers houden van kaal, dus vroeg ik hem wat hij zo mooi aan de SM vond. En ja hoor: het vele 'chroom, très très riche!'.

Dus niet alleen de bakkers en de slagers, maar ook de kappers! Déze had een rvs-oorbelletje... Ik ga die glimmende bumpers matzwart spuiten. En de raamlijsten ook. Plus de motorkap. En dan een witte striping over de kap en het dak, een beetje rechts van het midden. Dan wordt het tenminste een echte jaren zeventig auto! En ik koop een alpinopet en laat de volgende keer bij deze kapper m'n snor zwart verven. Vive La France. En nu maar hopen dat president Chirac z'n twee SM's in dienst houdt. Moet lukken; hij is een 'citroniste'.



Super Model 3

Hachette geeft in Frankrijk om de veertien dagen een klein magazine uit met daarbij verpakt een auto uit de Franse automobielhistorie. Verschenen zijn inmiddels de Simca P60, de Peugeot 504, de Renault 16 en nu is de Citroën SM Présidentielle aan de beurt. En dat voor nog geen tien euro, noem het gerust een koopje!



Te koop

Wegens tijdgebrek en met veel pijn in zijn hart biedt clublid Joost ten Zijthoff zijn SM uit 1972 te koop aan: Joost is de 2e eigenaar, de historie van de 1e eigenaar is volledig bekend. De kleur is grijs metallic, en de auto is een Amerikaanse carburateur automaat versie met zwart lederen bekleding, airco, een zeldzame originele, werkende radio met elektrische antenne, infrarood ontsteking en hydraulische kettingspanner. Een dealer heeft de auto altijd in onderhoud gehad. Taxatiewaarde van deze SM is • 13.500,-, de prijs is met Joost nader overeen te komen. Bel hem als u belangstelling heeft: 06 - 5375 5124.





Vondsten in Parijs

Slenteren langs de boekenstalletjes langs de Seine, niet alleen een heerlijke bezigheid (bij droog weer) maar ook nog eens nuttig voor de aanvulling van SM prularia. Ik, als redacteur van dit blad en archivaris van de club, heb natuurlijk een extra scherpe blik op tijdschriftjes, prentenboeken, pentekeningen, oude reclame folders, stripboeken, miniatuurtjes, beeldjes, petjes, posters, t-shirts, etc. om de rubrieken van SublieM te voorzien van SM-koopjes.

Meestal heb ik overigens geen succes in het vinden van genoemde SM prularia maar de 'score' tijdens mijn laatste Parijs-bezoeken was wonderwel hoog. Ten eerste de beruchte Playboy uit 1971, gevonden tussen al het bloot dat men in die stalletjes aanbiedt (niemand kent me daar dus zonder gene zoeken).

Vervolgens vind ik een week later op één dag twee boeken: de Tif et Tondu uitgave (nummer 22 getiteld 'Un plan demoniaque') waarover Peter Pijlman onder de noemer 'SM in de strip' (ofzo) al eens meerdere artikelen in SublieM heeft geschreven. Deze strip, in Nederland bekend als 'Baard en Kale', bevat een verhaallijn waarin de SM als auto van Kale dienst doet. Voor nog geen acht euro ben ik de eigenaar.

En dan het mooiste (althans, dat leek), twee stalletjes verder ligt een boek met daarop een frontaal gefotografeerde groene SM. De titel 'Les Autos' met als subtitel 'Un guide en images' gaf al aan dat het niet alleen over de SM zou handelen in dit boek. Nu hebben we in het archief reeds alle boeken over de SM en vele boeken die aandacht aan de SM besteden, maar deze kende ik dus nog niet. Zou ik iets hebben gevonden... Verpakking eraf en bladeren maar! Hoewel vast stond dat ik het boek zou kopen, al was het alleen maar voor de omslag, vond ik het toch teleurstellend dat het woord SM er slechts één keer in voor kwam, iets in het kader van "...Citroën ontwikkelde begin jaren '70 ook een sportwagen, de Citroën SM...". Toch de moeite waard voor twaalf euro en vijftig eurocenten!





Het SM gedachtegoed bij de 40^{ste} SublieM

Het is u wellicht de laatste maanden ook opgevallen: het tegenwoordig van de beeldbuis afspetterende woord 'gedachtegoed'. Ook de schrijvende pers bezondigt zich aan dit woord. Bestaat er ook een soort 'SM-gedachtegoed'? Reken maar: reparatiehandboeken, instructieboekje, onderdelen-cd-rom. Boeken. En veertig clubbladen vol mevrouw, meneer! Plus natuurlijk onze statuten. Maar er is nog véél meer gedachtegoed.

Hebben wij als club een 'gedachtegoed'? Moet haast wel. In ieder geval lijkt het zo te zijn dat we niet achter kunnen blijven bij al die clubs met zo'n gouden kern. Het gedachtegoed van wijlen Pim Fortuyn. Het gedachtegoed van de christen-democratie. Het gedachtegoed van de sociaal-democratie. Het gedachtegoed van de milieubeweging, de die hearts onder de communisten. Trouwens hoe staat het met het gedachtegoed van de Citroënrijder? Daar is vast marketingonderzoek naar gedaan.

Wij, als rechtgeaarde SMisten, hebben wij ook een gedachtegoed? En hoe is het daarmee gesteld? That's the question.

Voorwielaandrijving. Monocoques. Stroomlijn. Zuinigheid. Comfort. Design. André Citroën misschien. Bertoni ook. Calvet? Ploué? Citroën? La vie est belle!

Giulio Alfieri. Robert Opron. Alléra. Jacques Né, Estaque, noem ze maar op, beste lezer van SublieM. U kunt ze allemaal kennen als u al wat langer meereijdt in de vereniging die zich tot doel stelt de Citroën SM op de weg te houden. Han Wandel, Wim van der Laan, Ger van Rootselaar, Erik Helfferich, Bagnole, Van der Velde, Broere en al die anderen die zich de benen uit hun sloffen rennen om onze karren te onderhouden en te verbeteren. Ze hebben allemaal een 'gedachtegoed'. Het is me een clubje! Peter Derks, Roland van der Spek, Paul Paymans, Theo van der Burg, Jan-Tjerk Eelkema en al die clubleden die min of meer regelmatig ons laten genieten van hun bijdragen aan het clubleven. Ze hebben allemaal een gedachtegoed. Een stelletje ongeregeld bij mekaar, maar wél gezellig hoor! En allemaal behept met het SM-gedachtegoed.

Veel daarvan ligt in clubbladen opgeslagen. Veertig in getal nu. Een boekenplank vol als u ze in die schitterende opbergmappen hebt bewaard. En dan die reeks van boeken die er inmiddels over de SM is verschenen. Om nog maar te zwijgen van de honderden (!) artikelen die gedurende meer dan dertig jaar in (klassieker-) autobladen zijn verschenen. Het lijkt verdorie wel de canon van een religie! Wat een rijkdom aan gedachten. En zelfs de grootste flauwekul behoort inmiddels toe aan het gedachtegoed van DE SM-IST. Vergeet niet die mensen die nooit wat publiceren, maar zo hun eigen ervaringen, meningen en gedachten hebben over de SM! Daar stil van genieten of in andere kringen luid en duidelijk over spreken. Juist dáár zouden we eens onderzoek naar moeten doen! Die mensen zouden we eens moeten interviewen en die mensen zouden we eens in ons clubblad aan het woord moeten laten! DAT IS PAS INTERESSANT. Daarmee zijn weer veertig clubbladen te vullen.

Kortom: DAT GEDACHTEGOED IS GOED OM TE OPENBAREN! U bent gewaarschuwd: de redactie zal u benaderen. Peter Pijlman, nog even redacteur



Nieuwe adverteerder

Een deel van dit blad wordt gefinancierd door onze adverteerders. We zijn dan ook elke keer weer content als zich een nieuwe adverteerder meldt. In ieder geval de komende twee uitgaven, siert de advertentie van Harry Martens uit Limmen ons blad (zie pagina 46). Harry is gespecialiseerd in versnellingsbakken van de ID/DS en SM, compleet te leveren of voor onderhoud, reparatie en revisie...



SublieM nummer 40
oktober 2002
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Veel, veel en veel te laat, dit oktobernummer! Waarvoor vanuit de redactie maar weer onze welgemeende excuses. Uw beider redacteuren besloten even na de zomer te verhuizen en dat betekent: redactie PC's in een hoekje, het archief in dozen, scanners die plots dienst weigeren, kopij dat ook in dozen ligt verstopt, etc. Oorzaken genoeg maar ondanks deze malaise toch weer een fraaie, rijkelijk gevulde SublieM.

Evenementen.....	2
Snelle Mededelingen.....	3
Inhoud.....	7
Van de voorzitter.....	9
Najaarsevenement: de SM in het zonnetje.....	10
Verslag van een restauratie... Het vervolg... - Een kostbaar SuperMokkel, dat is het én... dat blijft het.....	11
Super Memorabel: thirty years ago! - Car of the Year Award 1972 op ICCCR in Boston.....	13
What een bak! - Bezoek aan de ICCCR.....	14
Speciale Materie! - SummuM 2003.....	22
Een auto waar muziek in zit - Leve de breedbeeld TV!.....	31
Een droom wordt werkelijkheid - Slaperige Motor.....	36
Relaas van een eigenwijze hobbyist - 3 - Schroot Man!.....	38
Belgische Belevissen - PARENTAL ADVISORY, EXPLICIET LYRICS.....	42
Televisie optreden van een SM.....	46
Clubshop.....	50

Op de voorpagina een foto van een SM Mylord gemaakt van een niet meer te redden Mont-Blanc SM (zowel de foto als de Mylord zijn door Peter Pijlman gemaakt) en op de middenpagina een 'neuzenfoto' genomen door Thieu Latten.

- 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...



Novell



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.citroensmclub.nl

Versijning volgend nummer:

december 2002

Oplage:

200 exemplaren

Van de voorzitter

Wat gaat de zomer in Nederland toch snel voorbij! Langzaamaan staat de verwarming in mijn SM al weer een beetje aan en schakelt de airco vaker in om de ramen niet te laten beslaan dan om de inzittenden koel te houden. Perfect systeem trouwens voor een auto uit 1970, vindt u niet?

Hoewel de zomer dus kort, véél te kort was, kunnen we in ieder geval terugzien op twee zeer geslaagde clubevenementen. Zowel het fantastische weekend Brussel (om een of andere duistere reden Brussel by Night genaamd, maar toen sliepen we gewoon), dat ons door George en Muriel werd bereid, als de interessante en gevarieerde najaarsbijeenkomst op 28 september jl., waarbij liefst 60 deelnemers met bijna half zoveel SM's opdraafden, kunnen als zeer geslaagd worden beschouwd. Was het vorig jaar George, die ons in Brussel verraste met een rondrit waar enkele deelnemers al na één kilometer het spoor bijster waren, ditmaal was het Theo, onze evenementendeskundige zelf, die als contrast bij een perfect georganiseerde dag een routebeschrijving meegaf, waarbij de aanwijzingen in volstrekt willekeurige volgorde op het papier terecht leken te zijn gekomen. Testte hij daarmee onze intelligentie? Kwam de routebeschrijving uit zijn fietsclub? Probeerde hij het aantal deelnemers, dat de afsluitende borrel zou bezoeken te minimaliseren om Jan-Tjerk, onze penningmeester, vriendelijk te stemmen? Hij laat zich er niet over uit, want zijn opzet slaagde niet: iedereen bereikte binnen korte tijd de lokkende tapkraan. We verdenken sommige deelnemers er wel van helemaal nooit naar de routebeschrijving gekeken te hebben en uitsluitend de ANWB wegenkaart te hebben gebruikt: met een liniaal een rechte lijn trekken tussen start en finishplaats en rijden maar... SM's zijn echt snel!

Velen van u zullen met mij enthousiast zijn over de recente bijeenkomsten. Vele anderen van u, als ze dit al lezen, zullen denken: waar heeft die voorzitter het over, en ze bladeren gauw door naar interessantere stukken over onze Diva in dit blad. En dat is toch iets waar ik het nog even over wil hebben. Als bestuur vragen we ons vaak af: bieden we ál onze leden wat ze verwachten van een merkenclub? Velen van u kennen wij alleen van naam: we horen u niet en we zien u niet. Het lijkt of u genoeg hebt aan SublieM (kan ik me overigens wel voorstellen: het zou eigenlijk een maandblad moeten zijn), maar ik kan u verzekeren: als u eens de moeite neemt met of zonder SM naar een clubbijeenkomst te komen, als u eens de moeite neemt om iets van uw ervaringen met uw SM (hoe gekocht, wat mee gedaan, wat van plan, mee op stap geweest, mooie foto's gemaakt, goeie tips voor uw medeleden te geven, etc. etc.) op papier te zetten en aan onze redacteurs (Roland van der Spek en Peter Pijlman) te sturen, dan zal u merken, dat het lidmaatschap van uw Citroën SM Club een extra dimensie krijgt. Ook uw bestuur en medeleden zijn nieuwsgierig om u eens te zien of te horen. Tenslotte zijn er maar zo'n 160 (auto)gekken, die lid van zo'n exclusieve merkenclub willen zijn!

En nogmaals: er komt een goede gelegenheid aan. Op 23-25 mei 2003 ontvangen wij de Europese zusterclubs met een driedaags SM-spektakel in het noorden van het land. Wij willen u daar graag bij hebben, al was het maar om ook onze gasten een onvergetelijk SummuM 2003 te bezorgen. Maar de Nederlandse SM's moeten er natuurlijk wél in de meerderheid zijn.

Kortom: al staat uw SM in een schuur verborgen: kom er zelf eens uit! Of laat ons er eens in! Afgesproken? Wij zijn benieuwd.

Paul Paymans



Najaarsevenement: de SM in het zonnetje

Door Jan-Tjerk Eelkema

Zaterdag 28 september 2002: één van de laatste mooie zomerdagen met een lekker zonnetje. Plaats van handeling: wegenwachstation Lexmond. O jee, pech? Nee hoor, onze club komt bijeen.

Of het komt door de locatie, de datum of het onderwerp, we weten het niet, maar de opkomst tijdens het najaarsevenement overtrof het bestuur alle verwachtingen. Waar we rekenden op zo'n 30 personen, bleek er uiteindelijk meer dan 50 personen op het evenement af te komen. Deze grote opkomst gaf wat logistieke problemen tijdens de lezingen, maar ik heb geen der aanwezige horen klagen. Mijn mening is dat het zelfs het gezellige karakter van onze club benadrukt. Ook de interactieve manier van beide lezingen was erg geslaagd. Hiervoor hulde aan de sprekers én uiteraard aan de leden die met ervaringen of vragen kwamen.

Niet alleen de grote opkomst baarde onze evenementencoördinator Theo van der Burg zorgen. De eerste spreker van de dag, de heer Hans Kloos van de KNAC, was al meer dan een jaar van tevoren 'geboekt'. Hij was razend enthousiast om voor onze club zijn verhaal af te steken, want Kloos is een Citroën man in hart en nieren en de SM is toch het neusje van de zalm op Citroën gebied, nietwaar? Helaas, een paar dagen voor de meeting was Hans Kloos betrokken bij een ernstig auto-ongeval. Zijn CX heeft er voor gezorgd dat de KNAC vertegenwoordiger het ongeval na kan vertellen, maar het leidde er wel toe dat hij niet in staat was om onze club te bezoeken. We wensen hem vanaf deze plek nog van harte beterschap!

Dankzij de goede contacten van Theo kon een vervanger geregeld worden van de FEHAC. De FEHAC is de belangenbehartiger van antieke en klassieke voertuigen, waar ook onze club lid van is. De gastspreker, Herman Steendam, is zelf Volkswagen fan, maar wist ook ons zeer te boeien met het beleid van de overheid op het gebied

van klassieke auto's. Door het delen van ervaringen van de aanwezigen, werd het verhaal een levendig geheel.

Na een kopje koffie was het woord aan onze eigen Peter Pijlman. Peter mag toch wel beschouwd worden als een SM kenner. Zijn 15 jaar ervaring met SM's heeft ie deels verwoord in zijn boeken *Sa Majesté* (nog verkrijgbaar) en *De Diva* (uitverkocht). Hij wordt regelmatig gevraagd wat een SM waard is. Het betoog begon dan ook met de definities van waarde. Het voert te ver om hier nu op in te gaan, maar wie meer wil weten, dient in een van de vorige SublieM's te kijken, waar Peter al eerder een artikel schreef over het taxeren van een SM. Door middel van een lot werd een aanwezige SM getrokken om op de brug door het oog van de meester (met daarbij vele leerlingen) nauwkeurig onderzocht te worden. Het werd de zilvergrijze SM van Eric Bruinsma.

Na de lunch stond er een rit op het programma door het zuiden van de provincie Utrecht. Geheel tegen onze gewoonte is deze rit slechts één keer door de organisator gereden. Dit hebben we geweten. Al bij de tweede aanwijzing ging het mis. Gelukkig had het geen effect op het humeur van de aanwezigen en iedereen bereikte uiteindelijk de finish bij een goed restaurant te Houten. De meeting werd afgesloten met een borrel en vele ervaringsfeiten wisselden weer van eigenaar. Het was wederom een geslaagd evenement.



Een kostbaar SuperMokkel, dat is het én... dat blijft het

Door Peter Pijlman (1) en Peter Derks (2)

1. Voor de nieuwe leden en voor degenen die het niet meer weten: in enkele voorgaande nummers van SublieM deed ik verslag van de ontwikkelingen rond de restauratie van de SM van Robert Opron. In grote lijnen is dat karwei succesvol verlopen, maar na de ingebruikname kwamen er toch enkele problemen naar voren. De carrosserie roestte opnieuw op een plek die opnieuw ingelast zou zijn (het rechter voorscherm). Dit is verholpen door de grondige aanpak van een van de SM-specialisten in Frankrijk, Guyou in Normandië. Tijdens een bezoek aan zijn garage constateerden wij bovendien samen dat de primaire kettingspanner niet op een juiste manier was bevestigd, iets dat juist op tijd werd geconstateerd, en inmiddels is gecorrigeerd. Verder constateerde Guyou dat de nieuw gemonteerde elektronische ontsteking niet naar behoren functioneerde.

Het nieuwe spuitwerk is perfect. De elektronische ontsteking is vervangen door een conventionele en functioneert uitstekend. En de kettingspanner is opnieuw gemonteerd, op de door de fabrikant voorgeschreven wijze.

Overleg over het niet inlassen van een nieuw stukje plaatwerk en het opnieuw moeten spuiten van het voorscherm heeft nog niet plaatsgevonden, door tijdsgebrek in verband mijn verhuizing naar Frankrijk.

Wel vond – na een gedetailleerde brief mijnerzijds aan de reviseur van het motorblok – in mei jongstleden uitvoerig telefonisch overleg met hem plaats. Dit overleg heeft helaas niet geleid tot een voor mij en de reviseur bevredigend resultaat. Het blijft bij een meningsverschil over de door mij en twee garagisten met eigen ogen en oren geconstateerde zaken: de secundaire kettingen stonden niet op de juiste spanning, de elektronische ontsteking functioneerde niet correct en de bevestiging van de primaire kettingspanner was ondeugdelijk.

Voor de reviseur (die de bewijsstukjes met betrekking tot de bevestiging van de kettingspanner kreeg toegestuurd) is het een lastige zaak, dunkt me. Hij ontkent het gebruik van ondeugdelijke ringetjes voor het vastzetten van de primaire kettingspanner; ik constateerde met eigen ogen dat de ketting met deze ringetjes – nog net – vastzat. Het is jammer dat het uitgevoerde onderzoek in Frankrijk plaatsvond, op initiatief van Robert Opron dichterbij zijn huis

omdat de motor niet goed meer liep, en dus jammer genoeg niet bij de oorspronkelijke reviseur in Nederland, waardoor deze ook niet in de gelegenheid is geweest zelf de geconstateerde zaken te verhelpen.

De reviseur heeft, ook nu het tweede clubblad na de gememoreerde zaken is verschenen, tot op heden niet gebruik gemaakt van de mogelijkheid om zijn visie op papier vast te leggen en te laten publiceren in SublieM. Dat is jammer, omdat het daardoor voor u als lezer een verhaal blijft dat van één kant komt, namelijk van mij. Temeer daar het clubblad openstaat voor alle leden en de reviseur ook lid is van onze vereniging, zou het goed zijn om ook zijn kant van het verhaal te lezen. Het zij zo. Maar daarom blijft vooralsnog dit punt staan: de kettingspanner is met ondeugdelijke materialen (koperen ringetjes) vastgezet en dreigde los te trillen waardoor ernstige motorschade niet uit te sluiten viel.

Gelukkig is alles tijdig ontdekt en mankeert er niks aan de overigens verder zeer voorbeeldig uitgevoerde motorrevisie. Wat dat betreft niets dan lof over de kwaliteit van het overgrote deel van zijn werkzaamheden! Laten we het er maar op houden dat een fout maken typisch menselijk is, maar het blijft een ernstig punt.

Wat de elektronische ontsteking betreft: zoals eerder al meermalen is geschreven, is de gekozen ontsteking zeer deugdelijk en levert bij velen in onze club geen enkel probleem op, inclusief in mijn eigen voormalige auto. Omdat ik absoluut geen kenner ben van elektronica heb ik het ontstekingsprobleem aan Peter Derks voorgelegd.

Deze constateerde met mij dat Guyou terecht wees op het feit dat de originele cassette niet goed gemonteerd was, waardoor de draden doorgeschuurd waren. Voor alle duidelijkheid: bij aflevering door de ontwerper van de ontsteking waren ze prima in orde, al adviseerde hij mij ze toch op termijn eens te vernieuwen. Nadat de reviseur van de motor de kabel tussen het ontstekingshuis en de elektronicabox had verlengd, is vermoedelijk de cassette niet zorgvuldig teruggeplaatst. Dat valt niet te bewijzen, maar omdat de motor 5000 kilometer prima had gelopen, is er gaandeweg iets misgegaan. Waarom was ook al weer de kabel vervangen? Voor een injectiemotor was de kabel niet lang genoeg om beide delen (ontstekingshuis en elektronica) te

VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE... VERVOLG...

kunnen monteren op de plaats waar ze horen te zitten (in het motorblok en op de plaats van de oude twee bobines). De reviseur van de motor heeft toen de hele elektronische ontsteking gedemonteerd en de kabel vervangen.

2. Bij de SM van Opron trad zoals bekend na 5.000 kilometer een typische injectiestoring op: de motor liep slecht, en had onvoldoende trekkracht om snelheden boven de 100 kilometer per uur te halen. Stationair leek de motor goed te lopen, maar hij 'nam geen gas op' en 'had geen vermogen om door te trekken'. (Of soms wel, maar dan maar even: stotteren dus). De motor had toen al 5.000 kilometer vlekkeloos gelopen, nadat na de eerste 1000 kilometer de secundaire kettingen in Nederland waren afgesteld. De SM was echter nu in Frankrijk, bij Opron, dus werd er een bezoek gebracht aan een van de weinige Franse specialisten: Garage Guyou.

In eerste instantie werd deze storing door deze Franse Garage aan de ontsteking van Van Rootselaar geweten, wellicht vanuit de attitude 'onbekend maakt onbemind'. Als de technici iets niet kennen en niet kunnen controleren is de eerste reactie vaak: het is niet goed. Bovendien staat de Patron van deze garage bekend als een 'purist', zoals Peter Pijlman al eerder schreef. Dat betekent in dit geval: alleen het originele is goed, alle verbeteringen worden met argwaan gadeslagen.

Wat was er nu echt aan de hand? Het bleek dat de draadjes van de injectie-schakelcontacten doorgesleten waren. Op de een of andere manier waren ze tegen de as of tegen een andere bewegend onderdeel gekomen. Daardoor krijgt de D-Jetronic injectiecomputer de verkeerde informatie. Aangezien er twee contacten zijn, die ieder 3 cilinders aansturen, loopt de motor wel, maar slechts op 3 cilinders, of af en toe op alle 6 en dan weer niet. NA het vervangen van de contacten en de plaatsing van een originele ontsteking, liep de SM weer als vanouds.

Wat had dit verhaal te maken met de ontsteking van Van Rootselaar? Niets! Waarom heeft Opron dan nu weer contactpunten en een originele ontsteking? Omdat meneer Guyou die perfect vindt, en Opron er geen probleem mee heeft iedere 5.000 kilometer z'n contactpunten af te laten stellen. Waarom? Omdat een SM onderhoud nodig heeft en er vele wegen

zijn die naar Rome leiden.

Over de Van Rootselaar Ontsteking kan ik maar een ding zeggen: een bijzonder fraai stukje techniek. Er worden standaard elementen gebruikt (ontstekingsmodule, verdelerkap, rotor en bobine van bekende fabrikanten), wat er voor zorgt dat de Wegenwacht of een garagist niet onmiddellijk roept "Dat kennen we niet" als u eens stil komt te staan. De montage van de hall opnemer, en de afwerking is zondermeer professioneel te noemen. De ontsteking geeft ook een krachtiger vonk als de originele ontsteking, gelijk aan die van moderne ontstekingen: De techniek staat per slot van rekening niet stil. In een van de volgende SublieMs gaan we nog een keer uitgebreid in op de Ontsteking, als een van de belangrijkste elementen van het elektrisch systeem, en daarbij komt de ontsteking van Van Rootselaar nog eens uitgebreid aan bod.

Car of the Year Award 1972 op ICCCR in Boston

Door Peter Pijlman

Peter Derks, Jacques en Marguerite Hackenberg gingen met hun SM naar het ICCCR. Daar ontmoeten ze nog een bekende, zonder SM, maar met z'n hele gezin: Philip van der Velde.

We vergeten het soms te makkelijk, maar onze automobiel heeft verschillende prijzen gewonnen, waaronder de Car of the Year Award 1972. Motor Trend Magazine, nog steeds een toonaangevend autoblad in de Verenigde Staten van Noord-Amerika, kende aan onze auto de prestigieuze titel Best Car of the World toe. Dat is precies 30 jaar geleden! Peter Derks maakte een foto van deze prijs en vertelde en schreef over z'n ervaringen in de States. Van onze club waren ook Marguerite en Jacques Hackenberg met hun SM naar de States gegaan om dit evenement mee te maken en en passant flinke toertochten te maken om het land een stukje te verkennen.

Omdat we er niet omheen kunnen en willen, geeft uw – nu nog – eindredacteur een impressie van Peters, Marguerites en Jacques ervaringen voorafgaande, tijdens en na de Internationale Citroën Car Club Rallye waar ongeveer 60 auto's aan deelnamen; een respectabel aantal in een land waar Citroën maar beperkt auto's heeft verkocht. Het moet gezegd worden: er was ooit een Citroëndealer aldaar die maar liefst 40 SM's aan de man wist te brengen, in een land waar de gewone man liefst gewoon een Amerikaanse automobiel aanschaft en het kopen van exoten (zoals de SM zonder twijfel daar gezien werd) liever overlaten aan exhibitionistisch rijke lieden.

Jerry en Sylvia Hathaway waren er ook; vanzelfsprekend. Minder vanzelfsprekend was het dat ze met u speciaal voor deze gelegenheid gerestaureerde Record SM acte de présence gaven. De dieprood metalliek gespoten auto werd vervoerd op een – alweer speciaal – vervaardigde autotransporter die aan de achterzijde

op z'n Citroëns hydraulisch haar heupen kon laten zakken om zich daarna gewillig te laten bestijgen door het racemonster. Een imposant geheel, waarvan we u in het volgende artikel enkele foto's laten zien. Hathaway is een tovenaars als het om Citroën gaat en speciaal als het om SM's gaat. Hij verdient er een flinke boterham aan want zoals hij zelf ooit vertelde, hij heeft ruim 180 klanten 'all over the States'.

Bij het bekijken van de foto's van Peter Derks, waarbij hij mij uren heeft verteld, viel me op dat ze eigenlijk helemaal niet zo ver weg zijn geweest. Gewoon 'to the Loo', naar Het Loo dus. Toch moesten ze daarvoor de Grote Plas over, getuige bijgaande foto van Jacques en zijn voiture die door Peter bij het aan land gaan werden gesnapt. Jacques won met dit spektakel een prijs: een kopje cappuccino; niet spectaculair maar wel aardig bedacht van die Amerikanen, al had een Hamburger Friet meer op z'n plaats geweest. Toch even memoreren: er waren nog aardig wat Nederlanders op het evenement afgekomen, waaronder enkele Eendrijders. Van de SM club zoals gezegd twee deelnemers met hun SM, plus Philip van der Velde met gezin.

Sommige mensen kunnen het niet laten en kopen alles wat los en vast zit. Ik ken dat. Maar wat vindt u van het optrekje dat Peter aldaar gekocht heeft? Voor het geval dat het ECHT mis gaat met de Nieuwe Economie geen verkeerde belegging lijkt me. Het staat in dezelfde buurt als het voorvaderlijk huis van de Rockefeller's. Ik begreep van Jacques dat hij nog even heeft overwogen een huis te laten bouwen boven de Niagara Falls, maar toen hij hoorde dat water somtijds verwoestend kan werken, wist Marguerite hem van dat onzalige idee af te helpen en zich gewoontegetrouw te storten op één van z'n vele minder avontuurlijke maar niettemin óók leuke hobby's: Citroëns verzamelen.

Terug naar het ICCCR: perfect georganiseerd, zeer gastvrij, Citroën was vertegenwoordigd met ondermeer enkele oude voitures (waaronder een van de Rally-SM's) plus een voor die gelegenheid speciaal op privé-titel tijdelijk ingevoerde moderne Citroëns, waaronder een heuse C5. Het Patrimoine in Parijs maakt haar belofte waar: het rijke Citroënverleden tonen waar het kan! Hulde. Hopelijk laten ze ons komend jaar, op SummuM 2003, ook wat fraaie dingen zien!

Super Memorabel: thirty years ago!



What een bak !

Bezoek aan de ICCCR



Door Peter Derks

Het begon op de RetroMobile 2001 in Parijs. Ik wist al dat de volgende ICCCR in de USA zou zijn, maar ik moest nog overtuigd worden om te gaan. Toen ik me echter realiseerde dat dit een van die dingen is die je maar een keer in je leven doet was de beslissing in feite genomen, maar dan niet alleen voor drie dagen ICCCR maar voor een vakantie per SM.

De voorbereidingen begonnen: Hoe zou ik m'n SM gaan verschepen etc. De ICCCR organisatoren hadden een contract met Gefco afgesloten, waarvan ik graag gebruik maakte omdat ik geen tijd had me in het verschepen te verdiepen. Wetende dat service aan een SM in de USA vrijwel onbestaand zou zijn en ik zeker 4.000 kilometer zou afleggen was een goede voorbereiding noodzakelijk. Maar ik had ook geen zin om vele kilo's onderdelen mee te nemen, dus alleen het nodige: een reserve hogedrukleiding, een gaskabel en reservedelen voor de ontsteking. Dan nog wat

gereedschap, en als laatste m'n SM in goede staat brengen.

Dus de SM via Nederland naar Le Havre gebracht, dat was én een goede testrit en daarnaast een goede gelegenheid om in Nederland nog even alles goed na te kijken.

De aankomst in de USA van de SM liep prima: papieren klaar, auto opgehaald et viola, op weg. Dat begon al meteen met een positieve verassing: met een bijna lege tank naar het eerste pompstation en voor minder dan 40 dollars helemaal vol gegooid. Toen terug naar het vliegveld om m'n bagage op te halen die nagestuurd moest worden. Dwars door New York aan het einde van de ochtend, met een prettig zonnetje in de file, maar alles ging goed. Op een bepaald moment zag ik in m'n spiegels een politieauto moeite doen naast me te komen in de file. Toen de politieauto naast me reed verwachtte ik een halt-teken maar het ging anders: Het raampje ging open en de agent

(duidelijk jonger dan de SM) vroeg "what kinda car is that", (wat voor een auto is dat), en toen ik riep "Citroën, met Maserati motor, uit Europe" was het antwoord: "Have a great day: nice wheels!". Tegen de tijd dat m'n bagage door douane was, was het al laat, dus een motel gezocht, en de volgende dag in Amherst aangekomen. Dat ligt zo'n 300 kilometer ten noorden van New York, en 200 kilometer ten westen van Boston. Amherst is het middelpunt van een oude landbouwvallei, een van de eerste plaatsen die de nieuwe bewoners opzochten nadat ze de kusten gekoloniseerd hadden. Vandaag is Amherst een kleine stad die het meest bekend is als de stad van UMASS, de University of Massachusetts. Samen met vier andere kleinere universiteiten goed voor zo'n 25.000 studenten, in een stadje van 10.000 inwoners. De ICCCR viel echter in de vakantie, dus we hadden alle plaats.

Wat was er te doen, wat was er te zien?

Volgens de organisatoren waren er zo'n 7.500 bezoekers, en zijn er 677 Citroëns geweest. Ook al is dit niet de grootste ICCCR ooit voor de USA is dit een zeer groot aantal: we moeten bedenken dat er in de USA al meer dan 25 jaar geen Citroëns meer geleverd worden! De organisatoren hadden 62 SM's geteld, dat maakt ze de grootste groep na de 2CV's, de DS'en en de Traction, en het grote aantal Traction was mede vanwege de de Tracbar trip van Los Angeles naar Amherst. 350 kilometer per dag met een grote groep Traction, gedurende 3 weken. Van de 62 SM's kwamen er maar 5 uit Europa, 1 Franse, 1 Duitse en 3 Nederlandse. Er waren wel meer SM bezitters, maar sommigen hadden een andere Citroën meegenomen, zoals een Dyane, misschien toch wel wat bang voor de Diva in de USA. Ik moet echter een uitzondering maken voor een Franse SM eigenaar die met z'n GS Birotor kwam!

In de centrale hal van de Universiteit stond een fraaie collectie Citroëns, waaronder een Xsara WRC, de SM TAP (wel in goede staat, vrijwel

origineel maar zonder de speciale motor) en een 2CV prototype. Verder waren er een vroege achterwiel aangedreven Citroën, de DS van Bill Cox, de organisator van de ICCCR, en een zeer mooie TA cabriolet. Voor de SM adepten was er nog een speciale ijsracer die voorzien was van voorwielaandrijving en een SM motor en versnellingsbak, natuurlijk onder handen genomen door Jerry Hathaway. Op de aldaar getoonde video was duidelijk te zien dat een voorwielaandrijver op ijs heel spectaculair rijdt, maar wel anders dan de overwegend achterwiel-aangedreven concurrenten. Natuurlijk was er ook een hal met onderdelen en boeken enzovoorts, maar daar was het duidelijk te merken dat de Citroën-gemeente in de USA dun gezaaid is. Geen wonder als je weet dat de officiële import al 25 geleden gestopt is en dat het aantal Citroëns dat sindsdien naar de USA gebracht is misschien een honderdtal bedraagt. Maar de echte mooie dingen waren zoals gebruikelijk buiten te zien. Zo was er een Belgische familie met een perfecte B2 Landulet Taxi en een 10HP. Die waren op eigen kracht van Brussel naar Le Havre en van Newark naar Amherst gereden. Dan was er nog een A-Type uit Wisconsin. Misschien niet de mooiste auto, maar wel met een dappere eigenaar, die er absoluut geen moeite mee had om met regelmaat over het expositie terrein rond te toeren, daarvoor

waren ze toch gemaakt! Dat leek wel een scène uit een Buster Keaton film. Ook uit de USA een Panhard Cabriolet in originele niet gerestaureerde staat, nog steeds mooi.

Er waren ook een complete verzameling 2CV's in alle soorten en maten, waaronder een 2CV Radar uit Nederland en een 2CV Sahara (vierwiel-





aandrijving, met twee motoren). Je zou trouwens verstandig staan hoeveel 2CV liefhebbers er nog in de USA zijn en hoe ver ze gaan voor hun “duck”. Daar hoort nog een bijkomend probleem bij, want de laatste officiële 2CV’s in de USA zijn van begin jaren zeventig en het is niet legaal latere versies die niet voldoen aan de Amerikaanse normen (met name de katalysatorverplichting en uitlaatgas-normen) aan het verkeer te laten deelnemen. Daar is trouwens wel een “lokale” oplossing voor. Als je merkt dat de meeste 2CV’s een kenteken uit begin zestiger jaren hebben wordt het duidelijk. De officiële weg is: zie dat je een eend uit begin 60’er jaren vindt, met kenteken natuurlijk. Daar bouw je geheel officieel een nieuw chassis onder, en laat daar officieel het oude chassisnummer opnieuw inslaan. Dan kan het grote werk beginnen: op dat legale chassis wordt een nieuwere eend gebouwd, bijvoorbeeld een Charleston. Als je die verhalen hoort begrijp je ook waarom zo’n eend dan tussen vijf- en tienduizend dollar kan kosten: je moet er wat voor over hebben. Vrijwel alle naoorlogse modellen waren aanwezig: DS’en, Tractions die nog door Citroën in de USA geïmporteerd zijn en CX’en en XM’s die later officieel geïmporteerd zijn door anderen. Er waren zelfs een BX, een GS Birotor, een paar GS’en en enkele Ami’s. Alleen de moderne modellen ontbraken, maar dat is geen wonder.

Ook was er een kleine tentoonstelling met geschiedenissen van de Citroën importeurs in de USA en Canada. Daar zat helaas geen happy-end aan: de meeste Citroën verkopers hadden het zwaar nadat Citroën de import stopte. Enkele specialisten zijn er nog, maar de meeste hadden een roemloos einde of gingen met pensioen na een paar jaar. De meeste Citroën specialisten die er nog zijn, werken ook aan Peugeots, meestal 505’s die nog tot in het begin van de 80’er jaren geïmporteerd werden. Daar zal niet snel verandering in komen: er was een C8, een Picasso en een C5 dankzij de inspanning van welwillende Citroën medewerkers, maar het was duidelijk dat Citroën de Amerikaanse markt nog geen warm hart toedraagt. Dat is geen verrassing voor iemand die de speciale kanten van de Amerikaanse markt een beetje kent. Het is een grote markt met zeer verwennde klanten, veel concurrentie en compleet andere verkoopmethoden als in Europa, ik kan goed begrijpen dat PSA vandaag andere prioriteiten heeft, ook al

zouden we anders willen.

Wat was het mooiste voor ons liefhebbers van de SM?

Natuurlijk de SM’s van Jerry Hathaway die buiten opgesteld stonden. We hebben allemaal gehoord van het snelheidsrecord dat Sylvia heeft staan op net over 200 Miles per uur (ruim 320 echte kilometers per uur!): die SM was er dan ook. Jerry and Sylvia waren met de SM-Pickup, met daarachter de SM-trailer en daarop de SM-racer. Allemaal in dezelfde donkerrode kleur, en allemaal voorzien van hydraulische snufjes helemaal uit Californië gekomen. Met de Fraleux-jes uit Parijs als co-equipiers is het toch nog over 5.000 kilometer en dat neemt een week in beslag. Elke



dag werd de SM-record auto gestart en van de trailer gereden en later op de dag weer gestart en weer op de trailer gezet. Wat kunnen we daarvan zeggen? De trailer heeft de achterste draagassen van een DS break, twee aan iedere zijde en de vering wordt door 6 bollen verzorgd, dat om ervoor te zorgen dat de transporter als hij leeg is, zacht veert en vol geladen met een SM niet zwalkend achter de SM-pickup hangt. De SM-pickup heeft een extra hydrauliekpomp voor de trailer, maar de trailer heeft ook nog twee grote accu’s en een elektrische hydrauliekpomp. De oprijplaat wordt “op de grond gelegd” om auto’s er op te rijden en dan vanuit de SM-pickup op rijhoogte gebracht. Over de Race-SM: het was overduidelijk dat die niet voor lage snelheden gemaakt was. Het af en



oprijden was een echte show, en het race-geluid was origineel. De Race SM heeft een Maserati motor die van extra vermogen wordt voorzien door twee turboladers, een water-lucht interkoeler en de bekende Amerikaanse viervoudige Holley carburateur. De versnellingsbak heeft nog maar vier versnellingen over, en de speciale elektrisch bediende hydrauliekpomp is naar de kofferbak verplaatst samen met een paar accu's. In het interieur is alles wat niet nodig is verwijderd, maar natuurlijk is er wel een rolkooi gemonteerd. Kijk voor wat details maar een op de foto's.

En daarna?

De meeste Europeanen zijn naar Montreal gegaan, via een zeer mooie tweedaagse rit over highway 100 door Vermont. Vermont is de staat met bossen, heuvels, bergen, boerderijen en wintersport. Een simpele heuvel voldoet voor wintersporters, want er valt in het algemeen voor de kerst al twee meter sneeuw. We maakten dan ook een overnachting in een wintersportplaats, Stowe, in het noorden van Vermont. Toen we bij het eerste motel aankwamen om te kijken of er plaats was, stopte er een dame in een Saab achter ons die ons blijkbaar al zo'n tien kilometer gevolgd was. Wat bleek? Haar man had drie jaar geleden een SM gekocht die nog gerestaureerd moest worden en ze hadden er nog nooit een "in 't wild gezien". Toen ze haar man dus belde met dat nieuws vroeg die haar ons te volgen tot we stopten om informatie te krijgen over onderdelen, onderhoud etc. Ik heb de mobiele telefoon van mevrouw overgenomen en in een paar minuten geprobeerd uit te leggen waar hij de gevraagde informatie kon vinden. We moesten echter verder, want we hadden nog geen dak boven het hoofd voor de nacht. De hele rit door Vermont was natuurlijk heel relaxt voor een SM, want ook de vooroorlogse TA's en een enkele 2CV moesten mee kunnen komen. In Montreal was ons een allerhartelijkst welkom voorbereid door Mr. Brodier en z'n equipe. Het was wel duidelijk dat met name in Quebec het Citroën-hart nog klopt. Het was in Montreal nog warmer dan in de USA, dus maar weinig in de stad gereden, maar ook daar bleek al snel dat je met een SM veel bekijks hebt. Vele leuke vragen als je ergens stopte onderweg, sommige mensen zijn verbaasd dat de SM nog bestaat, anderen vragen verbaasd uit welk jaar zo'n auto is, en sommigen, met name wat oudere mensen, kijken vol verbazing wetende wat

onze Diva's zijn. Na Montreal ben ik met Jacques en Margarite Hakkenberg die met een Gris Nacre SM Automatique in de USA waren nog naar de Niagara Falls vertrokken. Een magnifique gezicht vooral vanaf de Canadese kant en na twee dagen scheidden onze wegen. Ik ben toen nog langs het Eriemeer naar de Adondirack gegaan, dat is een natuurgebied in het noorden van de staat New York ter grootte van een paar Nederlandse provincies, van daaruit naar Montpelier gereisd, de hoofdstad van de staat Vermont, en teven de kleinste hoofdstad van de USA, ruwweg 10.000 inwoners maar op een staat van zo'n twee miljoen. Vandaar via de Kancamagus Highway door de White Mountains en de prachtige natuur van New Hampshire naar Portsmouth ten noorden van Boston. Toen via Newport, waar 100



jaar geleden de puissant rijke New-Yorkers hun paleizen bouwden terug naar New York. Op de dag voordat ik de SM volgens plan in zou schepen in Newark de eerste echte panne: de hogedrukleiding lekte, gelukkig niet te hard, dus ik merkte het doordat m'n remmen minder werkten, omdat er hydrauliekolie op kwam. Gestopt en de leiding vervangen en een liter LHM toegevoegd. Die had ik al gekocht in Montreal uit voorzorg, want ik had al een kleine LHM lekkage, waarbij ik ongeveer een eierdop per dag verloor (ja hoor, "foei" vanwege de milieuvervuiling!). Toen werkten ineens ook de elektrische ramen niet meer, maar voor de laatste rit naar de verschepingsplaats de slinger gebruikt en terug in Nederland pas gevonden dat er alleen maar een relais niet werkte vanwege roest aan een contact. Alles bij elkaar met de reis naar Le Havre en terug



ruim 6.500 kilometer waarvan bijna 4.000 in de USA. Een fantastische ervaring die ik zeker niet had willen missen en voor mij het bewijs dat je met een SM moet doen waarvoor zij gemaakt is: Les Grandes Voyages! Nu de winter in aantocht is, is er werk een de winkel, want na 7.000 kilometer is het tijd voor een complete onderhoudscyclus.

De twaalfde ICCCR in cijfers:

In totaal namen er 677 Citroëns die deelnamen: 621 Citroëns op het tentoonstellingsveld, 40 Citroëns op het "register" veld, 13 Citroëns in het museum en 3 nieuwe Citroën modellen op het tentoonstellingsveld.

In totaal waren er meer dan 7.500 bezoekers onder andere uit Australië, Nieuw-Zeeland, Duitsland, Frankrijk, België, Nederland, Engeland, Noorwegen, Denemarken, Finland, Zwitserland, Japan, Polen, Luxemburg, Schotland, Ierland, Mexico, Canada en natuurlijk Amerika. Maar liefst 97 clubs waren op de 12^e ICCCR vertegenwoordigd.

En een cijferlijstje per type:

- 5 Rear Wheel Drive
- 107 Traction Avants
- 5 Ami
- 4 Mèhari
- 239 2cv
- 176 DS
- 62 SM
- 8 GS
- 47 CX
- 6 XM
- 1 Picasso
- 1 C5
- 1 C8
- 3 H vans
- 2 Panhard
- 1 Bijou
- 1 Type A
- 1 10HP
- 1 B2 Landulet Taxi
- 1 Rosalie
- 1 Rosalie Cabriolet
- 1 Prototype of the Deux Chevaux (IPV)
- 1 2CV Radar
- 1 2CV Sahara 4x4
- 1 2002 Xsara World Rally Car



Speciale Materie!

Door Peter Snoeker

Bij deze van achter de schuifdeuren een sneakpreview van wat zich eind mei (23+24+25) 2003 in en om Lemmer en Emmeloord gaat afspelen. Daar wordt door ons al een aantal maanden aan gewerkt.

Wie zijn ons dan?

Nou: het organisatiecomité (eigenlijk moet ik nauwkeurig zeggen: het bestuur van de Stichting SummuM 2003) bestaat uit Marguerite Hackenberg (voorzitter), Jan-Tjerk Eelkema (penningmeester), Theo van de Burg (bestuurslid), Jacques Hackenberg (bestuurslid) en ik ben de secretaris; dit stukje schreef ik op persoonlijke titel. Jacques Hackenberg is overigens recentelijk op zijn verzoek teruggetreden als bestuurslid en staat het bestuur nu op andere wijze bij.

En hebben wij ons zelf op deze posities neergezet?

Nee hoor, aangezocht door Paul Paymans namens het bestuur van de club, zijn wij met groot enthousiasme gaan bedenken hoe dit vorm te geven. Want een joyeuze grootse happening moet dit worden. Eerst vergadering eens per twee maanden, sedert enige maanden vergadering eens per maand waartussen veel mail- en telefonisch contact en straks in nog grotere vergaderfrequentie. En dan keuzes maken, over waar, over wanneer en ga zo maar door. Elke regio van ons land heeft zijn sterke punten, zowel voor ons Nederlanders als voor buitenlanders. En ook qua wanneer zijn er legio mogelijkheden. Een paar basisgedachten bleven echter de planning beheersen. Bijvoorbeeld dat het betaalbaar moet blijven, niet omdat we per sé het grootste internationale evenement van de laatste jaren willen hebben qua aantal bezoekers maar mensen moet niet voor het geld gaan wegblijven. We wilden ook een evenement in de stijl van hoe wij met elkaar in de club omgaan, namelijk stijlvol, warm, met humor en niet bang om eens net wat anders te zijn. Het logo wat eerdaags op alle uitingen en ook op de site zal verschijnen is daar een uiting van; een gedurfde prachtig vormgegeven combinatie van gestileerde letters/beeldelementen met fel oranje: Nederlands, SM, elegant en met lef. Een evenement met motorkappen open en motorkappen dicht. En een ander belangrijk punt was dat als er, zeg eens, honderd of meer diva's op af komen, de bemanningen de ruimte hebben. Het belangrijkste: in een mooie omgeving een genoeglijk Citroën-weekend met elkaar.

We kwamen op de mooie maand mei uit maar vanwege de massaliteit van Citromobiël verstrengden we ons evenement daar niet mee; we willen bijvoorbeeld voorkomen dat ons evenement als een nachtkaaers eindigt wat zou gebeuren als het einde van ons evenement een gang naar de Citromobiël is. En vanwege het hele eigene van Friesland en de Flevopolder, het opene, de fraaie vergezichten, de mooie dorpjes, de afwezigheid van snelheidscamera's, en andere troeven kwamen we op die ontspannen regio uit. Weliswaar met wat minder hotellerie-aanbod dan in het zuiden of het westen van het land maar in Emmeloord staat een recent gebouwd Van der Valk-motel wat voldoende van kwaliteit is om ons allen goed te ontvangen waarbij dan nog komt een charmant hotel in het centrum van Emmeloord aan de markt. Het programma van het geweldige evenement staat nauwkeuriger in de uitnodigingsbrief die U ook snel onder ogen krijgt. Van individuele keuzes maken op vrijdag tot collectief toerrijden en varen op zaterdag tot behendig rijden op een circuit of maximaal snel op een kombaan op zondag, voor elk wat wils. Vanaf vrijdag borreltijd tot zondag na de lunch met spijs en drank en alles erop en eraan voor • 195,- p.p. zonder overnachtingen resp. • 550,- voor twee personen en dan inclusief twee overnachtingen in een tweepersoonskamer. Op zondag rondom de lunch een speciaal aandenken; geen frutsel. Mijns inziens een goede deal.

Alle clubleden hebben van mij vorige week een brief gekregen met het verzoek zich te melden voor actieve bijstand en ik vertrouw dat ik daar nog meer reactie op krijg dan nu al het geval is want voor ons allen geldt toch dat ons hart niet alleen tikt voor de eigen diva maar ook voor ons collectief. Het wordt Speciale Materie, het worden Super Momenten. Na zes jaar terug in Nederland: komt dat meebelevan, komt dat zien!

Op de rechterpagina het SummuM logo en de locatie-aanduiding...





Het KNAC Classic Car lidmaatschap en de
voordelige en uitstekende KNAC Classic Car verzekering!
Persoonlijk, comfortabel en compleet.

De KNAC Classic Car Verzekering voor Classic Carleden:

- WA premie van € 57,20 per jaar
- Casco deel 1% van de taxatiewaarde, taxatie eens in de drie jaar
- Of: 1,1% van de waarde, taxatie niet nodig
- Na schade geen hogere premie
- Gratis rechtsbijstand verzekering
- Ook dekking bij deelname aan FIVA rally's
- Premiekorting bij 3 of meer klassiekers
- Premiekorting voor klassiekers met een bouwjaar van voor 1950

Het KNAC Classic Car Lidmaatschap € 94,50 per jaar o.a.

- Uitgebreide hulpverlening in binnen- en buitenland voor alle auto's waarin u rijdt (i.s.m. de ANWB Wegenwacht en de Alarmcentrale)
- Gegarandeerde repatriëring van uw klassieker bij calamiteiten in het buitenland
- Uniek: óók hulpverlening bij deelname aan FIVA rally's
- Vervangend Vervoer in binnen- en buitenland
- Eenmalig: een zwaar metalen historisch KNAC autoschild
- ... en nog veel meer

Voor meer informatie: www.knac.nl of bel tijdens kantooruren: 070-383 16 12

KNAC, WANT VERSCHIL MOET ER ZIJN!

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





DM-69

64-00-50

ESG-48F

DM-21-6



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

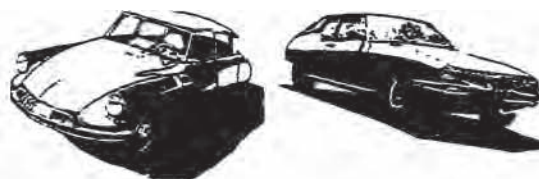


bedrijfseconomisch advies
interim management
detachering
evenement organisatie

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

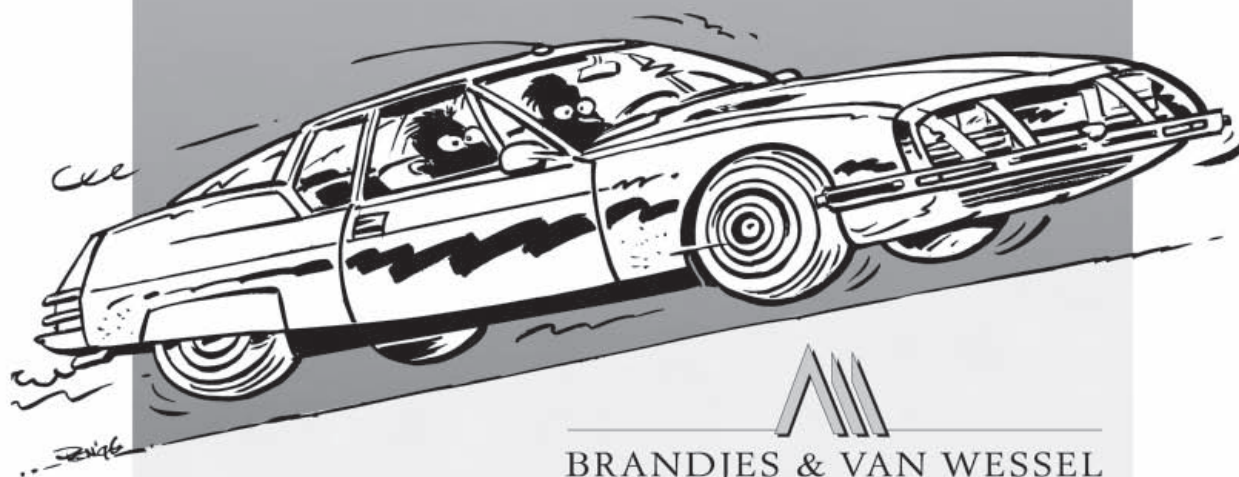
Zaterdag:
10.00-14.00 uur

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,-		
Wielagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-		
Wieldraagarm L of R	535,-		
Spoorstang L of R	255,-		
Motorsteun	145,-		
Koppelingset (3 delig)	380,-		

prijslijst 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



Leve de breedbeeld TV!

Door Jan-Tjerk Eelkema en Roland van der Spek

Deze keer in de rubriek 'Chassisnummer in beeld' een bijzondere auto. Nu is iedere SM bijzonder (en haar bezitter nog meer), maar het onderwerp is een auto waarvan er volgens de verhalen acht of twaalf van gemaakt zijn. Volgens de SM bijbel 'Sa Majesté' zijn het er acht, dus daar houden we het op. Van deze acht zijn er tenminste vijf bekend: drie met een Franse eigenaar, één met een Zwitserse en ... één met een Nederlandse eigenaar: Harrie Brunklaus. We hebben het hier over de Citroën SM Opéra, de SM met vier deuren die gebouwd is bij carrossier Henri Chapron.

Feiten

De auto die heden ten dage het kenteken PZ – 53 – RT draagt, is gebouwd in 1972 echter de officiële papieren melden 1973 als jaar van eerste registratie. De, naar alle waarschijnlijkheid, eerste eigenaar was de heer Guy Vandaele. Deze Belg had een bedrijf in Spanje en gebruikte de SM Opéra als reiswagen voor de vele ritten tussen België en Spanje. Het is niet bekend of hij zich liet rijden of zelf reed. De auto is op 22 mei 1973 op een Spaans kenteken (M – 1797 – V) gezet.

Zagen en lassen

Het officiële gewicht is 1.600 kg, dus zo'n kleine 100 kg meer dan een 'gewone' SM (hoe durven we te spreken van een gewone SM). Het bijzondere zit 'em in de extra lengte. De lengte is 5,18 meter terwijl de normale uitvoering 'slechts' 4,893 meter aangeeft. Die lengte is terug te vinden in de beenruimte achterin en de kofferklep. Chapron zette de zaag in een SM net achter de voordeuren. Vervolgens werd in de bodem een stuk ingelast, extra verstevigingsbalken aangeplakt en werd de achterkant opnieuw opgebouwd met een polyester klep en met de achterraut van jawel, een Rolls. Chapron verbouwde in die tijd namelijk ook Rolls Royces en had klaarblijkelijk een grijpvoorraad achterrauten staan. Uiteraard is ook een stuk dak ingezet. De achterportieren zijn met de hand vervaardigd, waarschijnlijk uit bestaande voorportieren. Het lijkt er wel op dat Chapron hier en daar een beetje met de Franse slag te werk is gegaan; zo zitten er op iedere Opéra chroomsierritsen op de achterdeur met een soort deukje, dat moest immers ook verlengd worden. In de diverse Opéra's zijn ook verschillen op te merken. Zo zijn er Opéra's met sierritsen rondom de voor- en achterwielkasten (Opron zou er waarschijnlijk van gruwelen en terecht, je ziet ze soms nog wel eens op oude Mercedesen die men dan meestal verder

heeft aangekleed met plastic randen en uitsteeksels en extreem dikke wielen) en zijn er Opéra's met en zonder afdekschermen bij de achterwielen.

De verschillen

De auto heeft gewoon het bekende Maserati blok van 2,7 liter, geen verschil dus. Het verschil in lengte is al genoemd, en dat daardoor ook wat verstevigings-aanpassingen noodzakelijkerwijs zijn gedaan is ook bekend. Maar hoe rijdt dat dan? Welnu, het verschil is duidelijk te merken in het nemen van bochten, de achterkant komt een stuk verder uit de veren en de gehele overhang geeft een ander gevoel. Je voelt dat je in iets rijdt met veel lengte... Het geluid, ondanks de verlenging van de uitlaat, is identiek aan dat van een normale SM voorzover wij hebben kunnen horen, de trekkracht en waarschijnlijk ook de topsnelheid zijn ook gelijk. Verder smooit de Opéra meer als een koets, chiquer, met een soort limo-status. We gaan het later zelf meemaken...

Afkomst

Harrie is de derde eigenaar (of vierde want deze Opéra is dus gebouwd in 1972 en in 1973 op Spaans kenteken gezet: zou in 1972 de bouw bij Citroën zijn geweest en heeft Chapron de tussentijd tot 1973 nodig gehad om zijn zaag- en laswerk dat tot dit fraaie resultaat leidde, uit te voeren?). De gememoreerde Belg zette de auto in 1973 op Spaans kenteken en verkocht de auto in 1986 aan Jos Hermans. Harrie heeft de auto in 2000 weer gekocht van deze beeldende kunstenaar en

Een auto waar muziek in zit







Citroën liefhebber. Tijdens een meeting van Chapron creaties in Brussel (Harrie heeft ook nog een DS Cabrio), zag hij daar een Opéra en was op slag verliefd. Hij, die tot op heden nog nooit in een tweedeurs SM heeft gereden, deed gelijk navraag en leerde dat er zelfs een Nederlands exemplaar was. Via het Chapron register achterhaalde hij de eigenaar en een telefoontje was voldoende om een afspraak te regelen. Het eerste gesprek was meer Smalltalk dan een echt aankoopgesprek, want de auto was in principe niet te koop, hoewel praten kon altijd. Hermans had toentertijd zo'n vijftien klassieke Citroëns waarvan een aantal zeer bijzondere (zoals een TA coupé) en een verzamelaar ververst wel eens wat in zijn collectie. De vraagprijs was "huizen hoog" en lag ruim boven de prijs die Harrie er voor over had, dus er werd onverrichte zaken huiswaarts gekeerd. Na een paar maanden belde de heer Hermans of er toch niet nog eens gesproken kon worden. Harrie vond het eerste gesprek met de kunstenaar erg animerend, dus een tweede afspraak werd gemaakt. Hermans had gesproken met een potentiële Franse koper uit Le Mans, maar was gevoelig voor het argument de auto in Nederlandse handen te houden. De prijs ging wel omlaag, maar lag nog

steeds boven het bedrag dat Harrie in gedachten had. Ook nu dus weer geen deal. Drie keer bleek scheepsrecht te zijn. Na veel witte wijn en energerende gespreken over van alles en nog wat, is Hermans uiteindelijk op Harrie's bod ingegaan, maar niet nadat Harrie daar nog wat aan had toegevoegd:..... een breedbeeld TV behoorde ook tot de deal. Harrie werkt namelijk bij Philips, vandaar. Die TV bleek de doorslag gegeven te hebben, dus de auto bleef in Nederlandse handen. Een droom realiseer je niet zomaar!

Onderhoud & verbouwing

In 1979 heeft de auto met chassissnummer SC0948 een opknapbeurt bij Chapron gehad. De Belg Vandaele had nog een andere auto, een Rolls Royce om mee naar de opera te gaan, in de kleur aubergine en vond die ook wel fraai voor zijn SM Opéra. Geen standaard Citroën kleur dus maar een standaard kleur van Rolls Royce. Bij de opknapbeurt is er ook een nieuw lederen interieur ingezet en is de elektriciteit volledig nagelopen. De auto had toen zo'n 60.000 km gelopen en de gehele beurt kostte toen FF. 38.928,21. Het uurloon van een monteur was destijds FF. 50,-. We schatten voorzichtig in dat het omgerekend



naar nu zo rond de dertigduizend euro gekost heeft. Nadien is er eigenlijk weinig bijzonders aan de auto verricht, Harrie heeft nog wel de chassisbalken inwendig laten inspecteren (perfecte staat) en ook is de auto motorisch en qua carrosserie in zeer goede staat. Hij heeft er nu zelf 14.000 kilometer mee gereden en ook een recente rit naar een Chapron bijeenkomst in Zwitserland, is zonder problemen aan distributie kettingen, kleppen, ontsteking (conventionele puntjes), oliepompasjes etc. verlopen.

Super SM

De nieuwe eigenaar uit Waalre heeft nooit spijt van zijn beslissing gehad om nu juist deze SM te kopen. Hij is een Citroënman in hart en nieren. Dat begon al in zijn jonge jaren, gefascineerd door de complexe techniek, comfortabele en stabiele wegligging en het geweldig onderscheidende design. In de begintijd van zijn arbeidzame leven heeft hij echter weinig Citroën kunnen rijden: hij werkt al jaren bij Philips en zat voor hen lange tijd in Japan en Brazilië alwaar de Citroëns respectievelijk te duur (CX) of niet te verkrijgen waren. Na zijn buitenlandperiode belandde hij nog even bij Philips in Duitsland alwaar hij tussen het zittend management toch wel als buitenbeentje werd beschouwd; als directeur in Duitsland rijd je een Mercedes of BMW en als het echt niet anders kan een Audi, maar een Citroën? Mooi wel dus, een heerlijke V6.24 uit de eerste serie. Inmiddels is Harrie aan zijn vierde XM bezig en hij speelt nu met de gedachten, in afwachting van de C6, zijn huidige XM over te nemen van de leasemaatschappij en deze toe te voegen aan de collectie want een C5 is het toch net niet in zijn ogen... Nu is zijn dagelijkse auto dus een XM, een V6 Exclusive, maar hij pakt voor een lange afstand liever z'n SM en bij voldoende zonneschijn wordt de DS Cabrio van stal gehaald. Ieder mens blijft echter dromen van zaken die hij/zij nog niet heeft. Een droom van Harrie (die overigens waarschijnlijk niet uitgevoerd zal worden, de garage is vol, de economische tijden zijn bar en zijn vrouw, ook een Citroën liefhebster, vindt het zo wel even welletjes met al die auto's, en daarnaast ziet Harrie ook nog een oud type Chapron DS Cabriolet wel zitten, deze niet vervanging van zijn huidige maar voor erbij..., volgt u het nog?) is om nog eens een SM om te bouwen tot een soort Super SM. Eentje met opgevoerde V6, zes versnellingen én Activa vering (wat voor Peter Derks?). We zijn benieuwd! Citroën, Citroën en nog eens Citroën in huize Brunklaus dus. "Wat Citroën voor mij vertegen-

Een droom wordt werkelijkheid

Door Joris Bogaard

En dan komt het moment dat je besluit dat je jongensdroom maar eens werkelijkheid moet worden. Financieel kan er eindelijk een aardige SM aangeschaft gaan worden. Nu nog even de juiste Snelle Machine vinden en klaar zijn we...

Alle websites aangaande onze dame had ik inmiddels al wel ge-bookmarked, dus maar een paar advertenties geplaatst. Ik had gedacht dat ik toch wel een paar maanden voorpret zou hebben met het napluizen van tijdschriften en de verschillende aanbiedingen op het internet, maar al na 3 weken kreeg ik een mailtje van een Brit die mij een '73 injectie 5-bak aanbood in Bleu Delta. Vraagprijs 8.500 pond... De pond stond toen fl. 3,60 dus wel een beetje boven m'n budget. Toch maar teruggemailed of hij geen foto's had van de auto. Ja die had ie wel... Na het bekijken teruggemailed dat ik de auto heel mooi vond maar dat ik eerder 5.000 pond wilde uitgeven en niet veel omhoog kon. Ik had verwacht dat deze kous af zou zijn en ging kijken naar andere aanbiedingen. Een week later echter kreeg ik een mailtje van de Brit dat hij bereid was 2.000 pond te zakken als ik nog die maand zou besluiten tot koop over te gaan. Ik heb ge-replied met de vraag wat er dan met de auto aan de hand was en of de foto recent was. Er was volgens de bijna-eigenaar af niks met de auto en de foto was van die maand. Ok. En waar staat de auto dan wel in Engeland? Het land is een stukje groter dan Holland zoals men weet. In mijn achterhoofd was ik de reis al aan het plannen. Er woont een oude studiegenoot van me in Londen en ik had al bedacht om die maar eens op te zoeken... Je kunt het toeval noemen. De Brit woonde hemelsbreed 5 km van mijn vriend Daan vandaan! Daan maar eens een telefoontje gedaan. Ja, alleen dát weekend was ie wel thuis. Zo gezegd zo gedaan. Op het internet snel twee Easyjet enkeltjes gekocht en de reis kon beginnen!

Vrijdag avond bij Daan
aangekomen in een kokend

Londen. Het is daar helemaal geen rotweer. Om 20.00 uur was het nog 21 graden! Dat zou ons de volgende dag nog flink opbreken. Op zaterdag door Londen met Daan naar Don (de Brit) gereden. De 5 km door de drukte duurde bijna een half uur! De SM had ie al buiten gezet. Hij glom in het ochtendzonnetje precies als op de foto. Omdat hij net had gereden, startte de SM meteen. Wel een klein lekje in de RVS-uitlaat, maar ja. Vering nog half zacht. Gelukkig wel deelbare bollen. Proefrit, voor het eerst zelf rijden in een SM. De eerste keer vergeet je nooit! Ik had natuurlijk allang besloten deze auto te kopen maar we spelen 'hard to get'. Waarom was de auto nu opeens 2.000 pond gezakt in prijs?

Het bleek zo, vertelde Don, dat hij geld nodig had voor een keuken en dat zijn vrouw niet in de auto gezien wilde worden. Dat is bij mij wel anders! Ik moet steeds vechten om achter het stuur te mogen zitten. Ik ben net zoals Paul P. in de gelukkige omstandigheid een goede relatie te hebben én een SM. Ik kon het als knijperige Hollander toch niet na laten nog meer af te dingen... Na de financiën te hebben afgehandeld, kon de rit naar Daan's huis beginnen. Bij het starten, sloeg de schrik me om het hart. Daar was de eerste weigering! Na twee keer proberen, begon de startmotor toch te draaien en sloeg ze aan.

In het snoeihete Londen begon de SM bij elk



stoplicht slechter te lopen. Wist Don iets dat ik - nog - niet wist? Halverwege de rit sloeg ze af. Geen prik meer in de accu om te starten. Een vriendelijke Engelsman hielp mijn vriendin duwen en zowaar, bergje af startte ze weer. Hortend en stotend kwam er gang in. Vriendin bleef verbouwereerd achter... Door het toerental kunstmatig hoog te houden bleef de onwillige dame (pleonasme?) wel enigszins lopen. Karen, (m'n vriendin) had ons inmiddels rennend ingehaald en stapte weer in. Bij Daan aangekomen, getwijfeld of ik haar (m'n SM) uit zou zetten. En inderdaad, de volgende dag toen we naar Holland wilden gaan rijden, startte ze niet (kat in de zak?). Een jumpstart van een Jeep deed haar echter meteen herleven en ze liep weer als nieuw. Hartslag van 220 terug naar 150... Onderweg bij een tankstation nog een jumpje nodig gehad maar verder zonder problemen de snelweg bereikt naar de kanaal tunnel. Eindelijk even de 140 aan kunnen raken! Hartslag weer naar 220!!!

Op het parkeerterrein bij de tunnel onze laatste Spa-blauw in de accu gegoten (Spa geeft zelf aan dat er heel weinig mineralen in hun bronwater zit) en sindsdien heeft ze altijd goed gestart! Onderweg van Calais naar Delft (2,5 uur) nog volop gegroet door een Ferrari cabriolet uit Duitsland. We merkten dat we in een ander segment van autorijden terecht gekomen waren...

Het onrustig lopen bij warme motor is inmiddels opgelost door een lek in het spruitstuk te dichten. De auxiliary valves heb ik laten vervallen. Morgen voor het eerst weer een lang stuk rijden. Eerst naar München en later in de week naar de Vogezes... We zullen zien...



Relaas van een eigenwijze hobbyist - 3

Door Gert-Jaap Span

WIKAHKI (wat is klaar als het klaar is)

De vraag die zich zo langzamerhand opdringt is: hoe mooi moet het uiteindelijke resultaat gaan worden?

Wat heb ik over voor welke technische en visuele kwaliteit. Het is natuurlijk mogelijk om alles te vervangen (wie heeft een paar maanden terug in De Heilige Koe/De Gouden Koets o.i.d. met Huub Stapel die SM gezien op TV? Het was een bruine (ik denk de Brun Scarabee?) die van kop tot kont gerestaureerd was. Alles was nieuw, het had dan ook een lieve duit gekost. De nieuwe eigenaar was van Duitse afkomst meen ik).

Dat is dus niet wat ik ga doen. Alhoewel ik niet elke cent hoeft om te draaien gaat die mate van perfectie mij financieel toch te ver. Volgens mij zou ik er dan niet eens meer in durven rijden, bang voor elk krasje of elke vorm van slijtage. Maar ja, hoe mooi moet het dan wel worden? Het is de bedoeling om er iets van te maken aan de hand van de volgende overwegingen:

- te allen tijde moet het onderdeel goed zijn functie kunnen vervullen
- zichtdeel versus niet zichtdeel
- later makkelijk demontabel versus later slecht demontabel
- je mag zien dat de auto gebruikt is

Wat betekent dat nu in de praktijk? Wel, de Maserati moet gewoon goed zijn, deze haal ik er later liever niet weer even uit. Een claxon wordt echter niet kaal gemaakt en opnieuw gespoten, dat kan eventueel later nog wel. Tenslotte zie je de claxon niet en gaat het natuurlijk alleen om de bult herrie die hij maakt. De bodem van de wagen



mag best een paar deukjes bevatten maar moet uiteraard roestvrij zijn en voorzien zijn van een goede bescherming. Dit geldt tevens voor de schutborden in de wielkasten. De body bevat zeer diepe krassen en gebruiksdeukjes en zal dus wel strakgemaakt en opnieuw gespoten moeten worden (dit doe je als ze uit elkaar ligt en niet later als ze weer volledig opgebouwd is). De bumpers zijn goed maar bevatten gebruiksporen evenals het rubber. Dit wordt dus een kwestie van oppoetsen, het gebruikte zul je dus blijven zien, maar ze zijn goed demontabel en dus nu geen extra kosten. De achterlampen hebben, voornamelijk aan de binnenzijde, enkele scheuren opgedaan. Deze zal ik repareren zodat ze de functie weer goed kunnen vervullen, zijn zeer demontabel en dus behoeven zij op dit moment nog geen uitwisseling. Kosten maken kan later nog wel. Kunt u mijn lijn een beetje volgen?

Het hete hangijzer

"Hallo, hallo, mijn naam is Maserati ik ben het motorblok, ik weet dat er wat staat te gebeuren maar doe je het nu zelf of laat je het doen, hoe ver ben ik eigenlijk versleten? Dat weet je lekker niet hè, twijfel je nog over, toch?" Ja inderdaad, wat zal ik daar nu mee. Er zijn verhalen bekend van net gereviseerde blokken die toch weer in de soep lopen. Aan de andere kant is er de mening dat als je je goed aan het werkplaatshandboek houdt je het zelf prima kunt reviseren (is natuurlijk de- en monteren, weinigen zullen de apparatuur hebben om te honen en te slijpen etc.). Wat is wijsheid? Of ik al eens eerder een Maserati gereviseerd heb? Nou nee, eerlijk gezegd niet. Of ik al een eerder een blok gereviseerd heb? Ja, vroeger van mijn Zundapp brommer uit 1969. Bij deze brak na

Schroot Man!





revisie elke keer de zuigerveer kapot, tot ik erachter kwam dat de uiteinden van de zuigerveer in de in- of uitlaatpoort (weet niet meer welke) terecht kwam omdat ik de zuiger achterstevoren gemonteerd had. Na het omdraaien van de zuiger was het probleem gelukkig verdwenen. Verder heb ik motorblok van een Honda CB550 4 cilinder gereviseerd. Hiermee had ik geen problemen en deze heeft altijd perfect gelopen. De belangrijkste lessen hierbij zijn geweest dat je stap voor stap moet werken, rustig blijven en nauwkeurig moet zijn, en dat ben ik inmiddels wel geworden. Maar ja, ga ik het nu zelf doen of niet? Eerst maar terug naar andere werkzaamheden.

Uitbesteed werk

Naarmate de tijd vordert groeit de voorraad losse onderdelen. Binnen het thema losse onderdelen bestaat een categorie metaaldelen met oxidatieverschijnselen. Hierbij moet je denken aan schutborden, luchtaanzuigpijpen en de plaat waar deze met rubbers aan bevestigd zijn, de stang tussen de 2 koplampen, het koelvloeistoftankje, de beugels van de slotbevestiging van de motorkap, de houder v/d bobines en meer van dat spul. Een

aantal delen zijn van origine zwart, een aantal delen bruin.

De productie leider van onze lakkerij is zelf een Traction aan het restaureren en heeft in die hoedanigheid wat adressen voor lakwerk dat niet bij ons gedaan kan worden. Tevens weet hij veel van lakken zelf en weet dus wat goede en minder goede laksystemen zijn. Van hem heb ik een adres gekregen van een firma die producten kan moffelen. Na werktijd dus alle onderdelen zelf gestraald en vervolgens weggebracht. Eerst een zinkpoxypriemer erop voor de goede bescherming en daarna een zwarte laag poederlak. Zo dat roest nooit weer, is functioneel, en een paar onderdelen hebben wat deukjes die je pas ziet als je de motorkap opent of in de wielkasten kijkt, hartstikke goed dus. Poederlak heeft echter 1 nadeel, het is over het algemeen een dikke laklaag. Hier kwam ik achter toen ik na het poederlakken de dop van het koelvloeistoftankje er weer op deed. Dit ging met een schokje en toen ik hem los wilde halen wou dat niet meer. Oeps, te veel lak, hoe krijg ik die er weer af zonder het afsluit gedeelte te beschadigen. Pas veel later (meerdere maanden) heb ik een nieuwe poging gedaan en

toen bleek dat ik de dop even in had moeten drukken om vervolgens gewoon te kunnen losdraaien, dit viel achteraf gelukkig dus weer mee.

Ondertussen aan onze lakleverancier gevraagd of er in de buurt van Groningen een spuitery zit die lakken van hun verwerkt. Dit zijn goede lakken, dat weet ik uit ervaring. Het adres, in Groningen, dat ik van hem kreeg heb ik vervolgens maar eens bezocht. Vriendelijke mensen, een jongeman staat mij te woord. Na mijn verhaal over autospuiten geeft hij aan dat het bedrijf daar niet goed in is, schadebedrijven draaien tempo en een klassieker behoeft toch een andere behandeling. Van hem heb ik een adres gekregen van een 1-mans restauratiebedrijf die goed spuitwerk zou leveren. Toen de man kwam kijken gaf hij aan dat hij dit nog wel wou doen, dit was nog wel een klassieker. Veelal houdt hij zich bezig met echt oud materiaal en wilde zeker geen jonge wagens bewerken. Een Opel kadet zou hij niet spuiten. Na zijn werk en dat van anderen te hebben bekeken vond ik dat zijn werk er goed uitzag en dus maar offerte aanvraagd. De bodem zal ik zelf doen, al het

zichtsputwerk doet hij, en dat betekent: Kaal-maken, strakmaken, zinkepoxy onderlaag, primer, 2 kleurlaklagen en 2 blanke laklagen. Planning 1^e kwartaal 2003.

Mannetjes en vrouwtjes

Zoals reeds eerder aangegeven zijn de achterlampen niet geheel vrij van schade. Aan de buitenzijde valt daar echter maar beperkt iets van te zien. De schade zit voornamelijk intern. Bij 1 van de achterlichten is aan de binnenzijde de verhoging afgebroken (en afwezig) waar het boutje ingaat om een achterlichtkapje te monteren. Dus geen "vlees" meer om te monteren. De gedachte was om de achterlamp maar door te boren en er een boutje van voor tot achter door te maken. In gedachte zat ik echter bij die zgn. "mannetjes" en "vrouwtjes" waarmee huisdeurkrukbeschermpaten gemonteerd worden. Aangezien ik hier een paar van over had (u weet wel van die verbouwing en zo) maar eens een "vrouwtje" opgezocht. Wat blijkt, de Franse "mannetjes" van de achterlamp zijn geheel compatible met de Nederlandse "vrouwtjes" van huisdeurkrukbeschermpaten. Een paar sluit-



ringetjes ertussen om de scheve achterzijde te compenseren en de achterlampkapjes doen het weer als vanouds. Naast afgebroken delen waren er nog een aantal scheuren in de behuizing van de achterlichten. Om toch weer enig verband te creëren was de eerste gedachte dit te lijmen met secundelijm. Echter heb ik niet zulke goede ervaringen met verbindingen van secundelijm. Op een of andere wijze zal ik met secundelijm iets niet goed doen want al wat er vast gaat zitten, niet datgene dat ik vast wil hebben (mijn vingers heb ik echter al eens met een scherp mes van elkaar moeten halen). Het leek mij dus maar beter om een interplasticaire verbinding tot stand te brengen (aan elkaar smelten). Dit heb ik uitgevoerd met een kleine soldeerbout. In de scheurlijn heb ik zo veel mogelijk "proplasjes" gemaakt door de bout er in te stippen. Hierdoor ontstaat er rondom de stift een klein smeltbad waardoor de delen aan beide zijden van de scheur weer versmelten. Door het grote aantal stippen is er veel aan elkaar versmolten en hebben de achterlampen hun stevigheid weer terug (dit getest volgens eigen norm op het gebied van destructief onderzoek hetgeen niet de lichtste is).

De koplampen hebben "slechts" een uitgebreide poetsbeurt nodig. De ietwat verbleekte zwarte behuizing heb ik goed ingewreven met afge-
werkte olie en zien er dus weer goed uit. Dit zal echter jaarlijks herhaald moeten worden denk ik, maar ach dan blijft er toch nog iets te doen als de auto klaar is.

Als laatste nog even een uitsmijter want voor diegene die vragen, opmerkingen, adviezen of tips of iets dergelijke hebben, danwel willen komen kijken hoe de handel erbij staat of meer van dat soort, kunnen dat kenbaar maken via mijn e-mailadres gjspan@hotmail.com.

To be continued (zij die klussen groeten u)...



Belgische Belevnissen

Beste SM-ers, hier bericht van 't front. Meer specifiek, Belgium.

Jullie zijn gewaarschuwd. Houd dit artikel uit de buurt van kinderen (van 7 tot 77 jaar).

Wat ik jullie wil meedelen is niet dat ik stop met schrijven (hééé jij daar! Raap de Subliem eens terug op en sla de bladzijde gewoon over. Je hoeft ons mooie clubblad niet op de grond te smijten als een klein kind wat net een enorme teleurstelling te verwerken krijgt) want tja, ik kan me voorstellen dat er clubleden zijn die bij het openen van hun nieuwe Subliem kijken of er een bijdrage staat van die van de pot gerukte reserverbelg. En yes, het is weer zo ver. Hij moet ons weer zo nodig kwellen met die hersenkronkels van 'm. Maar zie je, mijn psy zei tegen mij: "Georges, jij zieke geest. Wat jij moet doen is gewoon al je frustraties lekker van je af schrijven. Daar los je het probleem niet mee op, maar je verschuift het gewoon naar een ander. Zo zit jij er tenminste niet meer mee." Goed hè?!

Dat is dus wat ik doe. (Als Peter Pijlman ons, zelfs tot twee maal toe mag terroriseren met hele boekwerken, nou, dan kunnen die 4 A4-tjes van mij toch niet zoveel schade aanrichten.) Geintje Peet! Je weet het zelf misschien niet, maar niemand schudt zomaar twee SM boeken vol schunnigheden uit zijn mouw in zo'n korte tijd (Jaa. Jaa. Slijm, slijm, cut the crap, you motherf....).

Kijk, zelfs een gemeend complimentje mijnerzijds wordt vol argwaan bekeken. Hoe wil je nu dat ik genees, wat?....., ik hoef niet te genezen?....., ik ben er niet slechter aan toe dan de gemiddelde SM-er?(en SM-ers, fuck zeg, wat een woord) Ik moet gewoon doorgaan op de ingeslagen weg? Ooooooh, maar dat verlicht de pijn wel een beetje.

Dus al die mensen die ik ken van de club zijn er niet beter of slechter aan toe dan ik? Oooh, dussuh... Peter, Sascha, Cees, Theo, Derk-Jan, Leo, Jan Tjerk en al die anderen die ik gemakshalve even niet opnoem, niet omdat ik ze niet ken, maar om niet onnodig aan bladvulling te doen. De redactie heeft mij namelijk expliciet gevraagd niet nodeloos uit mijn nek te lullen, want daar heb je niks aan. Dat is iets voor politiciers om uren te lullen, meeste gespeend van enige kennis van zaken, maar tja, daarom worden al die godverdomde bladluizerige klootzakken en zakken ook politieker, omdat ze godverdomme niks kunnen. Goedzo, de eerste criteria om in de politiek te gaan is 'IK BEN STOM EN KAN NIKS



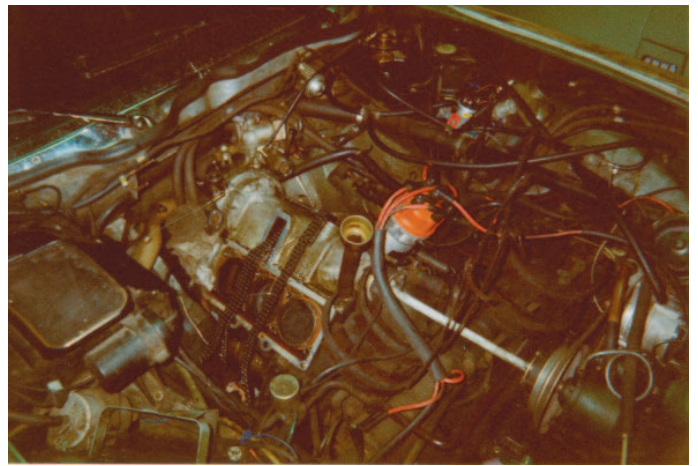
EN IK BEGRIJP NIKS' Goed zo, u bent geslaagd. Welkom in de tweede kamer. Het schijt krijg ik van die tering bureaucraten. Wat dwaal ik af?.... O ja, nou, Karel, Ester en al die anderen die ik gemakshalve etc, etc, etc... tot in de gloria.

Aan al die mensen dus, die dezelfde passie als mij delen (de rillingen lopen over mijn lijf als ik er alleen maar aan denk. Dat er mensen zijn met dezelfde passie als ik! Hè bah ome Willem, wat vies! Is dat me eventjes een uppercut waar good old Mike Tyson een puntje aan kan zuigen) JULLIE ZIJN ER GEEN REET BETER AAN TOE DAN IK!!! HAHAAH. Shit, nu kan ik het wel schudden. De censuur gaat

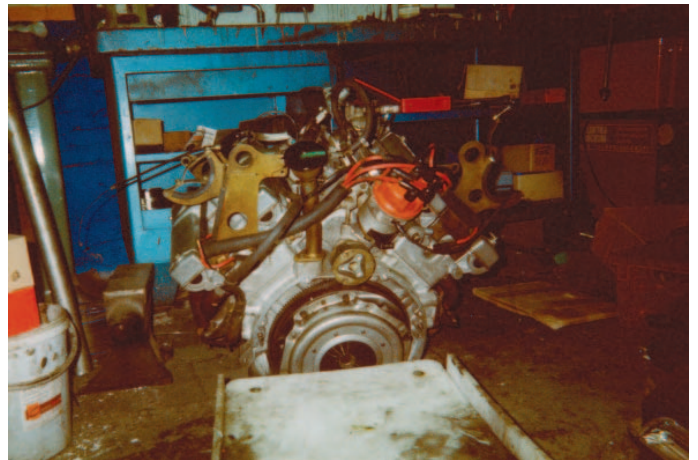
hier ongenadelijk ingrijpen en ik ben nog niet eens begonnen. Wat normaal een artikelje van een A4-tje of zes moest worden gaat nu worden gewijzigd naar een alinea-tje van vijf regels. HÉÉÉÉÉ MANNEN VAN DE CENSUUR!! ALS JE HET MAAR UIT JE BOLLE HOOFD LAAT IETS TE VERANDEREN AAN DIT LITERAIRE HOOGSTANDJE. IK DOE JULLIE WAT HÉ. IK SCHRIJF NOOIT MEER. IK KOM NOG EEN KEER LANGS BIJ JULLIE EN DAN GAAN JULLIE NOG WAT MEEMAKEN EN DAN ZIEN JULLIE MIJ NOOIT MEER HÉ. EN HET GAAT ALLEMAAL JULLIE SCHULD ZIJN HÉ. WANT ZIJ ZIJN GROOT EN IK IS KLEIN.

Godsamme, waar komt al die hysterische overspannenheid toch vandaan? Kan ik niet gewoon een leuk artikelje schrijven om aan onschadelijke clubbladvulling te doen? Niemand tegen de schenen schoppen en mij zo weinig mogelijk laten opvallen? Kan ik dat nu of niet? Ja, natuurlijk kan ik dat. Ik kan mij zelfs doen voorkomen als de ideale schoonzoon, het ultieme heilige boontje wat nooit wat verkeerd doet. En zelfs ik kan mij in een underdog positie manoeuvreren en het slachtoffer gaan uithangen van ja, van wat eigenlijk? Van alles wat verkeerd gaat om ons heen en om de wereld in het algemeen. We zitten tenslotte in hetzelfde schuitje op dezelfde planeet met hetzelfde lot voor ogen. Toch lukt het ons om er niet het beste van te maken. Sommigen onder ons vinden zelfs niks beters dan bezitter van een SM te worden. Dat is toch om problemen vragen. Het moeilijker maken als het makkelijk kan. Om...., om... te leven zoals wij denken dat wij dit leven moeten leven. Zoals we zelf willen.

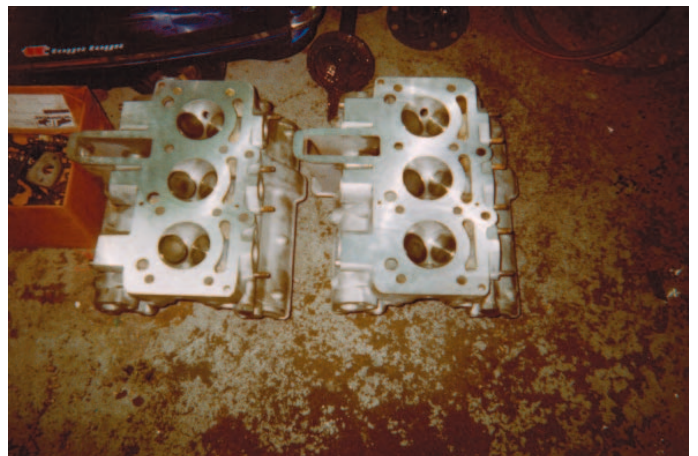
Klagen is zo makkelijk. Ik doe het dagelijks en vraag me soms af wat er nou weer aan mijn fietsbel hangt. We zoeken het toch allemaal zelf op... Waar ik eigenlijk naar toe wil met deze intro is dat de laatste clubmeeting in Meppel een echt succes was met slechts één kleine wanklank. Nee, niet dat galadiner waar je een keer lekker uitemaakt werd door het bedienend personeel. (Ik kan daar best een hatelijk en negatief artikel over neerpenen, maar dat doe ik niet, dat zou te goedkoop succes zijn en zo zijn we niet getrouwd.) Maar om nog even terug te komen op dat weekend in Meppel. De club heeft er naar mijn indruk echt iets goeds van gemaakt en dat galadiner viel, naar ik begrepen heb, niet bij iedereen in goede aarde. Maar mensen, daar is de

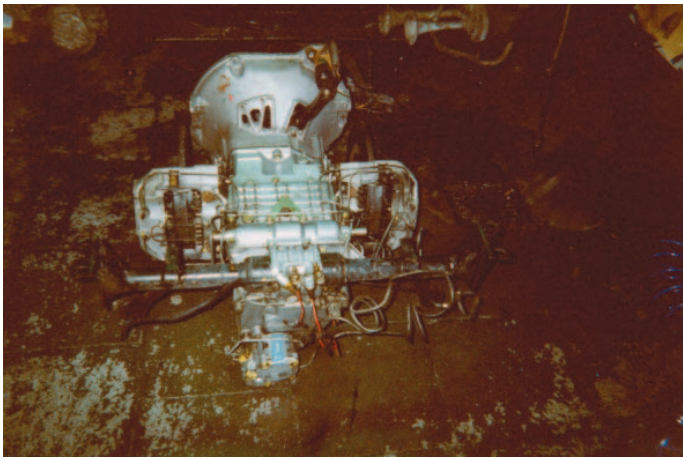


SM club toch voor? Om te provoceren, zoals wij provoceren door met zo'n excentrieke auto rond te rijden, onze garagisten horendol te maken met al die mankementen aan onze auto's, door oprechte lofuitingen te krijgen van mensen die ons zien aankomen en als kinderen zich vergapen aan die auto's. En nu de club kleur heeft bekend, zal

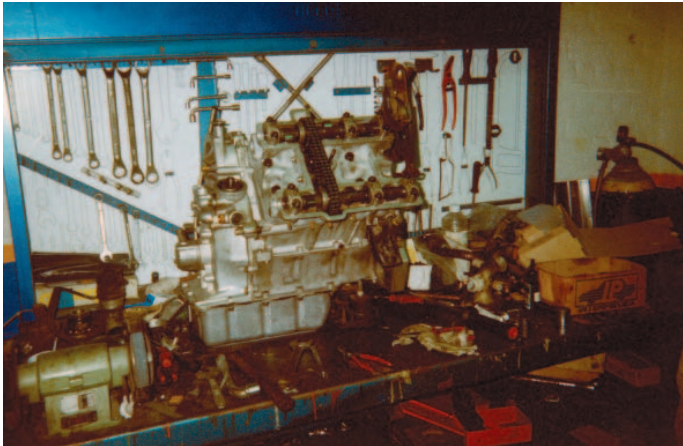


op de volgende meeting zelfs lichamelijk terreur niet geschuwd worden, want als je dat diner zonder te morren ondergaan hebt, nou, dan is het hek van de dam en denkt de club alles met ons te mogen doen. Dus wie weet wat ons de volgende keer te wachten staat.

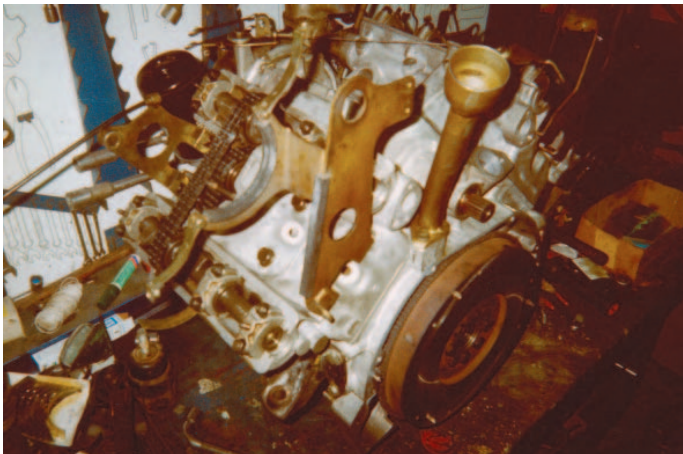




O ja, ik had beloofd dat diner niet af te breken, maar voor mij hoefde het niet hoor. Mijn leven is zo al klote genoeg, dus voor mijn plezier uitgemakt worden in een restaurant is niet 'my cup of tea'. Jezus! Nou doe ik het weer! Nee, het was wel goed, maar de volgende keer sla ik terug. Ik heb jullie gewaarschuwd! Jullie hadden ons kunnen



waarschuwen, maar dat jullie dat niet gedaan hebben spreekt voor zich. Dan hadden wij die circustent, eeh, restaurantcrew een koekje van eigen deeg gegeven en dat was nou net de bedoeling niet. We mochten niks terug doen. We mochten enkel als sparringpartner dienen en dat ligt mij toch niet zo lekker. Ik dwaal weer grandios af, want daar wilde ik het eigenlijk helemaal



niet over hebben. Nee, het was leuk en goed. Het begon trouwens leuk en goed. Op die zaterdag de 16^{de} september 2000 in Brussel. Nice rain enz, enz....

Dus, hoe ging dat? Nou, wij zijn om 08.00 uur vertrokken uit Brussel in de gutsende regen. Om 10.00 uur kwamen we in Meppel aan. Even iedereen groeten en toen vroeg Sascha, één van de weinige (als het niet de enige is) vrouwelijke (zeer vrouwelijke trouwens) bezitsters van een SM ons, ja, want ik verschijn dus zelden in het openbaar zonder mijn lief Mumu, waar wij van plan waren te bivakkeren. Ze stelde voor dat als wij er niet tegenop zagen, wij bij haar konden logeren in plaats van in zo'n onpersoonlijk hotel. Nou, dat voorstel grepen we natuurlijk met beide handen aan. Niet omdat we zo graag bij Sascha logeren (wat we overigens wel graag doen en het was 100 keer beter dan de Conrad int. van bij ons in Brussel) maar wij zitten al het hele jaar in een hotel, dus waren we heel erg blij dat we ons een keertje gewoon in huiselijke sfeer konden bevinden. En dat zat bij haar wel snor! Oooh ja, wij dus weg uit Brussel. Daar hoorden we dat er op 50 km van het evenement een door Helfferich gerestaureerde SM met panne stond. Iedereen vond dat zeer sneu voor het desbetreffende slachtoffer (tussen haakjes, ik heb het bedrag gehoord wat die man aan Helfferich heeft betaald voor die restauratie. Ik kan me voorstellen dat je je dan wel een beetje genaai... voelt. Diep in de buidel tasten en dan met panne staan. Maar goed, zoals Forrest Gump placht te zeggen, shit happens.) en wij waren blij dat ons niks was overkomen. We wisten toen nog niet wat ons te wachten stond....

Ja, en toen kwam de puzzelrit met die sympathieke lunch en na de lunch behendigheidsproeven. Echt goed gevonden. En toen, tja, toen dat diner spektakel. Bon, we gaan verder. Wij dus op weg naar de woning van Sascha .

Bij het vertrek van het diner mirakel, eeh debacle, eeh spektakel stonden er een paar mensen naast mijn auto. Toen ik deze startte vroegen ze mij " hé Georges, stinkt die kar van jou altijd zo naar de benzine? En godsamme, wat rookt dat kreng van jou zeg." Ik uitstappen en dat zag er inderdaad niet koosjer uit. Bon, wij toch achter Sascha aan naar Apeldoorn en na 20 km stopte het roken. Zie je wel, dacht ik, typisch SM. We genoten van de heerlijk rustige nacht.

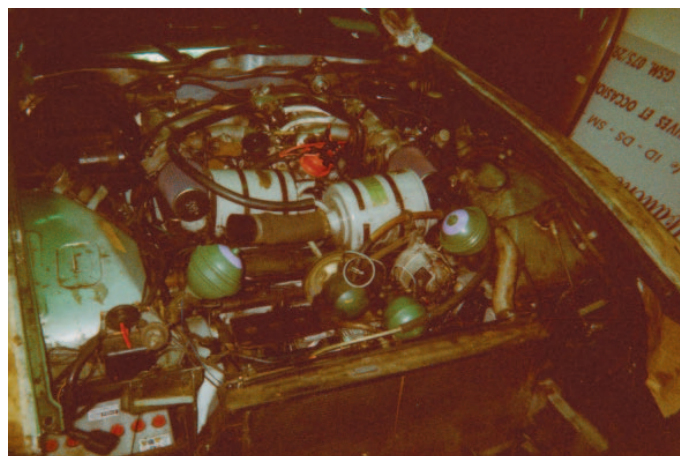
De volgende dag gingen we met Sascha en Cees, je weet wel, die vent die nog steeds niet doorheeft dat ie lid is van de SM club, oftewel, zie je hem op clubmeetings in een Jaguar of een DS, maar een SM, nee hoor. Niks te zien. Hij weet gewoon niet dat het de bedoeling is dat je met een SM naar een SM meeting komt dus pakt hij gewoon de eerste de beste auto die rijdt. Moeten jullie opletten waar hij de volgende keer mee komt. Dat kan echt van alles zijn, behalve, juist ja, een SM. Cees, de volgende keer denk ik dat ik toch maar eens een gesprek met jou ga hebben, want zo kun je echt niet veder door het leven. Hé Cees, niet agressief worden hè? Het was maar om te lachen.

Goed, dus wat deed die SM van mij die volgende ochtend? Juist, stinken naar benzine en roken als een ketter. Ik vermoedde als dat de koppakking zijn beste tijd waarschijnlijk wel gehad had, maar aangezien die symptomen na 20 km toch weg gingen dacht ik, nou, zoveel kwaad zal het toch niet kunnen? Dus, na een schitterende lunch in een prachtig kasteel (Sascha en Cees, nogmaals bedankt) reden we rustig naar Brussel. Eén oog op de weg en de ander op de olie- watertemperatuurmeters, want als die auto het te warm zou krijgen, dan ging de rit toch met een takelwagen verder.

Goed, zo ver kwam het niet en in Brussel aangekomen heb ik de auto direct voor de deur van de garage die voor mijn SM zorgt gezet en de volgende dag de sleutels gebracht (Ja, ook in Brussel zijn de garages dicht op zondag.) en uitgelegd wat er scheelde. 'Geen probleem, twee koppakkingen en klaar is Kees. Effe vier ruggen schuiven en over vier dagen rijdt je weer.' Nou, dat had ik er dus wel voor over, dus die brave man aan de slag. 's Middags kreeg ik opeens een telefoontje van de garage. De cilinderkoppen waren eraf en of ik even langs wilde komen. Ik voelde al dat het niet goed zat, dus met de moed der wanhoop naar die garage geschuifeld. Daar was het verdikt inderdaad veel minder positief. Lagers, keerringen, zuigerveren, kleppen, koppeling en allerlei asjes en pakkingen en afdichtingen waren al zeer ver heen. De oplossing was eenvoudig. Of heel de reutemeteut linea recta naar de dichtstbijzijnde sloop afzetten, of, GELD ER TEGENAAN SMIJTEN. We opteerden voor de tweede optie, waarmee het bewijs nogmaals is geleverd dat de mens een specialist is in nemen van de verkeerde beslissingen, het zichzelf altijd onnodig moeilijk maakt en het hart altijd laat zegevieren boven het verstand. Driewerf hoera

voor de (stomme) mens! Met een beetje verstand zouden we niet allemaal in zo'n ellende zitten, maar wat zou het leven nog waard zij als de ratio de leidraad zou zijn? Pretty boring, don't you think?

De auto is nu bijna klaar, dus met de volgende meeting zijn we er weer bij. Ik baal er nog steeds van dat we niet mee konden naar Toulouse, maar ja, we doen wat we kunnen, niet wat we willen. Ik ben nu al benieuwd met welke auto Cees de volgende keer komt. Een ouwe (hoezo, bestaan er ook nieuwe misschien) Ford Capri of zo. Ik zie 'm dat wel doen. Wat dan geinig zou zijn is dat we met zijn allen die kar van Cees in de fik gaan steken, zoals die bikers op een Harley-meeting telkenmale een Japanse motorfiets als ritueel in de fik steken en dat zien al een soort offer aan de



almachtige Ayatoola van de Harleywereld. Waarom zouden wij als Sm-isten niet een auto van de tegenpartij opofferen? Er gaat toch niks boven een SM? Nou, uuh, ik ga nu ophangen, want ze gaan me opsluiten.

De groetjes, love you all en iedereen veel sterkte met zijn SM. En onthoudt een ding. Niemand van de club is gevrijwaard van pech, dus als je iemand aan de kant van de weg ziet, stop dan en kijk of je kunt helpen. (en dat hoeft niet alleen bij een SM te zijn) Wie weet krijg je het ooit allemaal terug als het jouw beurt is om met panne te staan.

Tot ziens: Crazy Georges & Mumu

Ps. Bijgevoegd vinden jullie de foto's van de revisie uitgevoerd door Roland Del Couche in Brussel. Die verdient wel een vermelding voor alle toewijding aan de SM.

Televisie optreden van een SM

Door Joris Boogaard

Vrijdag 20 september viel een mail van onze club in mijn digitale mailbox: Deelnemers to-test routeplanners gezocht!



De opnames voor het programma Kassa! zouden de donderdag erop plaatsvinden. Dat leek mij zo leuk, dat ik de redactie van het programma maar gebeld heb. Even later mijn vriendin ingelicht. Die vond het idee wel leuk, "als we maar niet op tv komen...". Donderdagochtend vroeg melden op het mediapark. Er stonden reeds een CX gti, een Volvo Amazon break, een Mini Cooper en een Renault Laguna. De heren cameramannen waren bij het zien van de SM er snel over eens dat er camera's in de SM moesten. Met speciale zuignappen werden twee kleine handycams op de voorruit en rechts op de achterraut bevestigd. Intussen waren de deelnemers bezig om via het internet een route naar Gouda-centrum te plannen en te printen. Het begin van de rit had een soort Le Mans start, maar verder was het niet de bedoeling dat het een wedstrijd werd. Het precies volgen van de route was belangrijker dan de tijd. Dat hebben we geweten. In plaats van de snelste weg naar de snelweg ging onze route, gemaakt met Shell Geostar, dwars door Hilversum. Zoals ook op de tv uitzending te zien is, werden we een éénrichting straat ingestuurd. Van de verkeerde kant! Shell is dus niet op de hoogte van de laatste (vorig jaar) veranderingen in het straten plan van Hilversum. We hebben de route verderop weer weten op te pakken en zijn de snelweg op gegaan richting Gouda. In Gouda zelf werd het een soortgelijk straat-zoek-feest. We kwamen de andere deelnemers met hun oldtimers veelvuldig tegen op kruisingen en dan van verschillende richtingen. Toen we uiteindelijk op de bestemming aankwamen, bleek dat één auto echt de weg was kwijtgeraakt. Met de GSM is hij 'binnen gepraat'.

Van de twee uur film die met de camera's is geschoten bleef in de uitzending slechts een paar seconden over... Al met al een heel leuke dag en de lunch die de Vara serveerde was in orde. Verder voor het deelnemen twee flessen wijn en de benzine vergoed. Kijk via de site van onze club naar het video fragment!

Harry Martens Limmen

ID/DS & SM

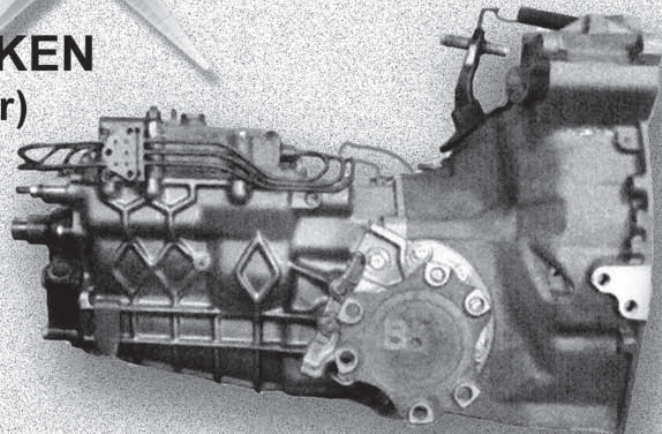
VERSNELLINGSBAKKEN

(uit voorraad leverbaar)

onderdelen

reparatie

revisie



De Wieken 22

1906 DC Limmen

072 505 55 70

www.ds-vitesse.com



Ze blijven kopiëren in het Oosten

Hans Tan, een oplettende SM-liefhebber, was afgelopen maand in Tokyo op een beurs over techniek in de nabije toekomst en zag tot zijn grote verbazing een haast gelukke SM. En het bleek ook nog te koop ook



(hoewel niet daar ter plekke maar wel op de Japanse markt). Het bleek hier om een Honda Insight te gaan, rijdend op diesel met het uniek lage brandstofverbruikscijfer van 1 op 35 (althans, dat vond men daar uniek, Volkswagen levert hier in Nederland Polo's en Lupo's die dat ook wel halen). Op de displays achter de auto staat een uitgebreide uitleg over de totstandkoming van het ontwerp namelijk met behulp van geavanceerde windtunnels



en computerprogramma's. Hans gaf ons aan het eigenlijk te gek voor woorden te vinden dat Citroën 30 tot 40 jaar geleden al tot dergelijke ontwerpen kon komen zonder gebruikmaking van al die nieuwe technieken. Liep Citroën toen zo voor of lopen die Japanners nu zo achter, vragen wij ons af...





Speur Machine voor het web

Misschien voor velen niet onbekend, was ik toch weer het internet opgegaan om te kijken wat er nu weer op autogebied en in het bijzonder op SM's te verkrijgen is. Standaard start ik dan bij www.marktplaats.nl en eindig dan op www.mobile.de.

Je zoekt dan onder Citroen en verfijn dit met model SM. Gevolg; veel leuke en minder leuke plaatjes, waaronder een SM-sloper (vôhr-weinûgh). Op de Duitse site stonden ook zowaar Nederlandse SM's aangeboden, eerst importeren dan weer exporten? Toch wel handig, één munt in Europa. Dit waren nog maar een paar sites, per telefoon kopen of van een plaatje lijkt mij erg onverstandig, eerst maar even mee rijden. Andere Nederlandse autosites:



www.autotelegraaf.nl
www.autobytel.nl
www.autoonline.nl
www.autotrader.nl zonder Citroen SM's
www.autotrack.nl

En op www.startpagina.nl of www.google.nl kun je nog veel verder komen. Het volgende om toch weer even de markt te verkennen:

Auto 1 wordt te koop aangeboden voor ongeveer 12.000,- euro
Auto 2 wordt te koop aangeboden voor ongeveer 22.700,- euro
Auto 3 wordt te koop aangeboden voor ongeveer 22.000,- euro
Auto 4 wordt te koop aangeboden voor ongeveer 18.000,- euro

Zo zie je, de hobby kost wat geld, maar wordt ook meer waard.

Gijs de Jonge



Nog een SM op TV

In het programma de TV show van 27 september jl. interviewde Ivo Niehe de journaallezer Philip Freriks. Freriks woont al sinds jaar en dag in Frankrijk en kan met recht Francofiel genoemd worden. Een van de mensen die hij bewondert, is oud-president Mitterrand. Toen dat naar voren kwam, moest er uiteraard een stuk beeldmateriaal van Mitterrand op de TV vertoond worden. U mag raden welk fragment de redactie van het programma uit koos. Inderdaad, de reportage waarin Mitterrand een tour maakt in de presidentiële vierdeurs SM (zie ook SublieM 38). De SM (met FM) was een aantal seconden goed in beeld te zien.



Uw ervaringen met APK

De FEHAC (belangenbeharing van klassieke voertuigen) waar onze club ook deel van uit maakt is geïnteresseerd naar de ervaringen met APK keuringen van klassieke voertuigen. Momenteel worden namelijk de huidige ervaringen geëvalueerd en nagedacht over de toekomst van de APK. Problemen met APK kunnen betrekking hebben op keurmeesters die weinig ervaring hebben met klassiekers. Ook in positieve ervaringen is de FEHAC geïnteresseerd. De FEHAC roept eigenaren van klassiekers op om hun ervaringen door te sturen naar het FEHAC-secretariaat, Jan van Eycklaan 2-6, 3732 BC Bilthoven. Vermeld u op de envelop: 'APK-ervaring'.

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: rpek@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.

CLUBSHOP



• 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,-

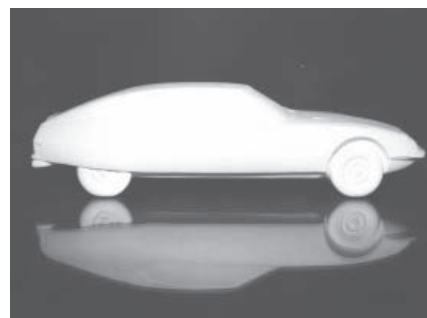
Sticker "Ctroën préfère Total"; herdruk in vier kleuren van de bekende achterruitsticker.



• 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@citroensmclub.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!



• 57,-

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



• 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.



• 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).

• 3,50



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

• 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

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

