



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

EVENEMENTEN

Voorjaarsmeeting	13 april 2003
CitroMobile	3 en 4 mei 2003, Veemarkthallen Utrecht
SummuM 2003	23, 24 en 25 mei 2003 Emmeloord
Najaarsmeeting	27 september 2003
Zuid-Frankrijk trip	oktober 2003



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 & evenementen-coördinator 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 1 januari jl. heeft zich aangemeld als nieuw clublid, de heer Ivar Jansen, woonachtig te Antwerpen. Hij heeft nog geen SM, maar is zoekende. In februari werd de heer Van der Meer lid van onze club. Hij is eigenaar van een garage in Beneden Leeuwen. Van der Meer bezit een originele grijze SM uit 1973 (tweede eigenaar). Deze injectie is inmiddels wat opgeknapt op het gebied van de distributie, ontsteking en koeling.



Peter Derks contacten

Mocht u Peter Derks nodig hebben voor met name technische vragen dan kunt u hem vanaf heden als volgt bereiken: mobiel op +33 664 978 815 of op thuisnummer +33 497 950 614. E-mailen mag ook altijd: peter.derks@free.fr.



Video "De Ideale Auto" van Maarten van Soest gezocht

Clublid Freek Boersma is naarstig op zoek naar een kopie van de film "De Ideale Auto" van Maarten van Soest waarin Robert Opron de hoofdrol speelt. Heeft iemand deze film, laat het Freek weten zodat hij met u kan afstemmen hoe daar een kopie van te maken. Freek kunt u bereiken via e-mail op fboersma@wxs.nl.



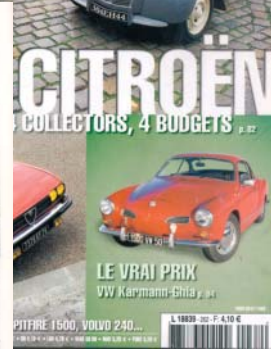
Snelle Maniakken

De ALV liet zien dat het goed gaat met onze vereniging, zowel op evenement- als op financieel gebied en de meeting bij clublid Michel Eugster was zeer geslaagd, zie hiervoor het verslag elders in deze SublieM. Echter, tenminste drie leden hadden enkele weken na deze meeting een wat wrange nasmaak ... zij zijn geflitst op de weg naar huis. Jan-Tjerk Eelkema was goed voor 128 waar 100 was toegestaan, Roland van der Spek zat op 136 waar 100 was toegestaan en het record staat op naam van Ruut Evers met 163 km p/u waar hij slechts 120 mocht. Biedt hier nog iemand tegen op?



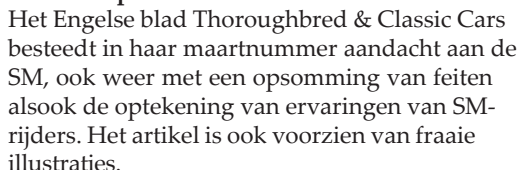
SM in de pers

Het Franse autoblad AutoRétro van februari jl. een uitgebreid artikel over de aanschaf en het bezit van vier Citroën klassiekers, de Traction, de 2CV, de DS en de SM... Kijk op pagina 33 wat Peter Pijlman hierover te melden heeft!



SM in de pers 2

Gazoline, ook Frans, besteedt in haar februari-nummer negen rijk geïllustreerde pagina's aan de SM. Historie, specificaties, problemen, tips & adviezen, etc. de hele bekende winkel komt aan bod. Altijd leuk om de parate kennis op te frissen.



In de Gazoline van maart staan recensies van de boeken "Citroën SM, Sa Majesté" en "Robert Opron, l'automobile et l'art". Het laatste boek komt er zeer goed vanaf, het eerste ook wel al heeft men daar toch wat kritiek op de Franse vertaling. Navraag van de redactie van dit blad bij enkele Franse bestuursleden die het boek gelezen hadden, leerde echter dat deze kritiek niet door hen gedeeld werd. Maar misschien maakt hun door SM's vertoefde blik enigszins dat zij minder kritisch lezen...



Chapron liefhebbers

Heeft u een SM die door Chapron onder handen genomen is (of gaat u iets in die richting ondernemen, zie ook pagina 12)? Dan mag u de internationale Chapron-meeting niet missen. Deze wordt gehouden van 7 tot en met 9 juni a.s. in Frankrijk (Les Gorges du Verdon hetgeen in de Ardeche ligt dachten wij). Afijn, het fraaie affiche met de nog net zichtbare Mylord getekend door Thierry Dubois, spreekt voldoende!



De Panhard Automobiëclub Nederland viert haar 7de Lustrum!

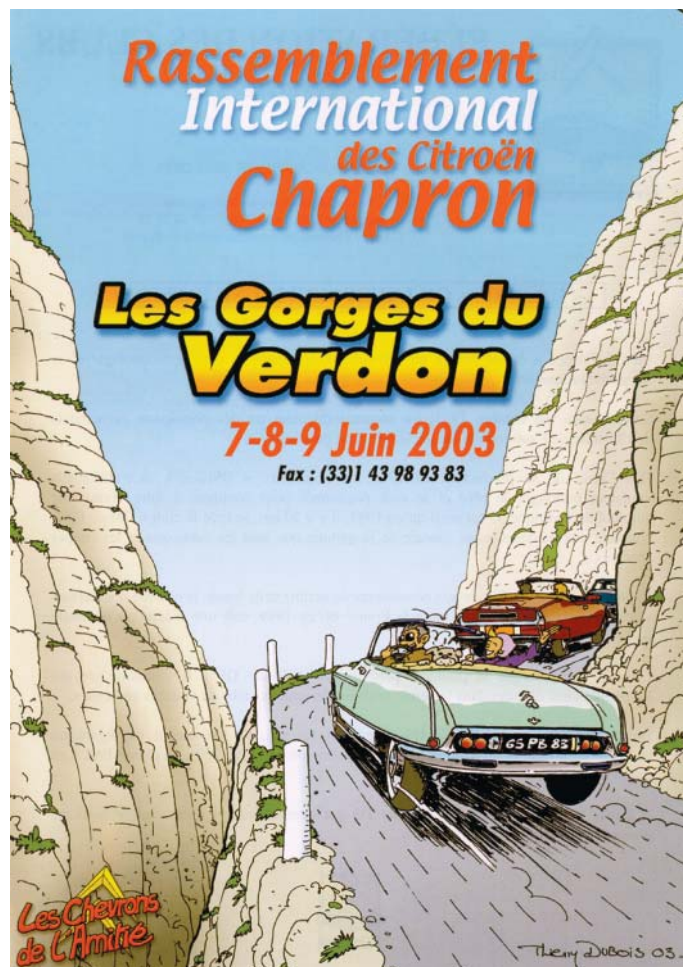
Op zondag 8 juni 2003 (1e Pinksterdag) is het Stadionplein in Amsterdam het verzamelpunt voor Panhard Automobielen uit vele landen van Europa. Eigenaren van deze roemruchte Franse automobielen, die deelnemen aan het 14e Internationale Panhard Treffen, verzamelen zich hier om Amsterdam te verkennen. Dankzij de medewerking van Citroën Nederland staan de auto's de hele middag opgesteld voor het Olympisch Stadion, tussen de gebouwen van Citroën. De auto's zijn die hele middag voor het publiek te bezichtigen.

Zo'n gelegenheid om kennis te maken met dit bijzondere automerk zult u in Nederland niet licht meer meemaken. U vindt hier enkele zeer bijzondere modellen. Een Citroën SM-prototype met Panhard 24CT carrosserie, uitgerust met een speciale 4-cylinder DS motor. Dit model is afkomstig uit de museumcollectie van de Citroën fabrieken. Uit het museum van Le Mans komt een winnaar van Le Mans 1962, een Panhard CD, ook speciaal voor deze gelegenheid over.

Daarnaast staan er ook een aantal zeer bijzondere en vaak unieke modellen, vertegenwoordigers van de vele Europese sportwagenmerken die Panhard-techniek gebruikten: zoals D-B, Rafale, Ghia Aigle, Veritas en anderen. De hele middag is er een informatiestand van de Panhard Automobiëclub Nederland waar u informatie over het merk en de club kunt verkrijgen. Tevens zijn er exposities van Panhard modelauto's en van Panhard documentatie. Een onderdelenbeurs (alleen Panhard) en een boeken- en modelauto kraam (Panhard & Citroën) completeren het geheel. De voertuigen arriveren vanaf 11:00 uur en vertrekken tegen 20:00 uur.

Indien u geïnteresseerd bent in deze bijzondere auto's, moet u zeker een kijkje komen nemen. Op het stadionplein is ruime parkeergelegenheid.

Voor meer informatie belt u met voorzitter Frank van Nieuwkerk op telefoonnummer 0598 – 422557 of u zendt hem een e-mail via info@panhardclub.nl.





SublieM nummer 42
maart/april 2003
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

De eerste SublieM van dit jaar! U heeft, dank daarvoor, gehoor gegeven aan de oproep om meer kopij in te sturen met als gevolg... dat we meer artikelen hebben dan we kunnen plaatsen! Daarom houdt u van ons tegood: Schroot Man deel 4 van Gert-Jaap Span, een artikel over de kosten van het dagelijks rijden in een SM door Paul Paijmans en enkele artikelen van de hand van Peter Pijlman. De volgende SublieM zal een speciale editie worden in het kader van SummuM 2003, ook geheel in kleur en meertalig! U kunt deze editie uiteraard vóór 23 mei a.s. verwachten dan vindt de aftrap van dit spetterende evenement plaats.

Evenementen.....	2
Snelle Mededelingen.....	3
Inhoud.....	7
Van de voorzitter.....	9
ALV 2003 - Komt kleur, komt kwaliteit, komt service, komt... Brabant Coatings.....	10
door Ruut Evers	
Nieuw maar origineel - De geboorte van een Mylord - 1.....	12
door Theo van der Laan jr. met medewerking van Arjo de Jong	
Na-bouwers en kletsmajors - 2 - 'Je me souviens...'.....	17
door Peter Pijlman	
Kombaar rijden: Super Mooi!.....	22
door Peter Snoeker	
Slaapverwekkende Meetings?.....	31
door Joris Bogaard	
Vier verzamelobjecten, vier budgetten - De SM als voiture de collection in het Frankrijk van nu.....	32
door Peter Pijlman	
Smart Talk - Elektrische raambediening.....	36
door Peter Derks	
Rétromobile & FICCSM.....	40
door Roland van der Spek	
SentiMent.....	43
door Roel van Cromvoirt	
SelfMade - Small Matters: aantrekmomenten en borgmiddelen.....	46
door Peter Derks	
Clubshop.....	50

Op de voorpagina een van de vele fraaie foto's geschoten op de kombaar waarop ook u kunt rijden met uw SM tijdens SummuM 2003. Dit fraaie plaatje is door Jan-Tjerk Eelkema geschoten. En omdat we geheel in SummuM-stemming geraken op de middenpagina en beide achterzijden daarvan, de wervende SummuM folder zoals die naar de besturen van buitenlandse SM-clubs is gestuurd. Het ontwerp is van Siebo Brinkerink.

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

Citroën SM:

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

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

ontwerpen lijkt zo eenvoudig...



INDOSS EUROPE

specialist in computernetwerken

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





COLOFON

Eindredactie & vormgeving:

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

Technische rubrieken:

Peter Derks
e-mail: peter.derks@free.fr

Productie:

Drukkerij Meerpaal Tiel

Website:

www.citroensmclub.nl

Verschijsning volgend nummer:

mei 2003

Oplage:

200 exemplaren

Van de voorzitter

Op het moment dat ik dit schrijf geniet Nederland van een voorjaarsachtige stemming. Al twee weken schijnt de zon onafgebroken, eerst in een winters landschap, inmiddels lijkt de aanloop naar de lente begonnen. Bij mij wordt dat gevoel nog versterkt, omdat ik sinds een week weer in mijn SM mag rondtoeren. Technisch weer geheel up to date gebracht, carrosserie weer in de verwarrende kleur Vert des Tropiques (hartstikke blauw!) gespoten, het roestvrij staal weer glimmend gepolijst: zij mag weer gezien worden. Dat de gelukkige berijder redelijk berooid is en dat dankzij Ahold ook nog wel even zal blijven mag de pret niet drukken. Drie maanden in een nieuwe Opel Vectra (met die ellendige richtingaanwijzer-tiptoetshandle -voor de kenners), afgewisseld met een Volkswagen Golf (en foetsje is je indruk, dat de Nederlandse wegen redelijk vlak zijn) overtuigden mij er van, dat een SM van dertig jaar oud qua veercomfort echt nog steeds ongeëvenaard is.



De eerste bijeenkomst van dit jaar hebben we alweer een tijdje achter ons. Een zeer gastvrije Michel Eugster en zijn prachtige bedrijf in het Brabantse land omlijstten een plezierige jaarvergadering, waar het bestuur een in alle opzichten gezonde vereniging kon presenteren.

Daarbij werd met een beetje verdriet en met veel respect afscheid genomen van Peter Pijlman, founding member en 10 jaar bestuurslid van de Citroën SM Club Nederland. Gelukkig blijft hij als (schrijvend) lid aan onze vereniging verbonden.

Tussen haakjes: veel leden hebben nog geen gelegenheid gevonden het unieke en prachtige Opron boek te kopen: lovende recensies in binnen- en buitenland, hoog SM-gehalte, lekker bladeren en lezen en ongetwijfeld een betere belegging dan de SM zelf!

Een gezonde vereniging zei ik: en daarmee geef ik een compliment aan alle leden, omdat ze hun contributie trouw betalen (vergeten? gauw doen!), SublieM en de website waarderen, de artikelen van de clubshop kopen en hun SM's regelmatig naar de club-bijeenkomsten dirigeren. Het is dan ook een genoeg uw bestuur te mogen vormen en dat vond ook Joris Bogaard, die door u werd benoemd in de vacature Pijlman. Joris is jong, enthousiast, begaafd en heeft een prachtige SM. Hij heeft nog veel meer, maar de privacy regels in ons land zijn streng, dus daarover zwijg ik maar. Welkom Joris.

Over prachtige SM's gesproken: regelmatig riepen wij en vooral de organisatie van ons internationale evenement SummuM 2003 u al op om uw SM in topconditie dan wel minimaal in rijdende staat te brengen en haar af te vaardigen naar dat veelbelovende evenement op 23-25 mei a.s. Het wordt nu echt tijd om in actie te komen: u mag zelf ook meekomen, maar wel snel inschrijven en hotel reserveren dan, want het aantal plaatsen is beperkt. Vooral de leden, die er tot nog toe maar zelden toe kwamen om met hun SM een bijeenkomst te bezoeken willen we eindelijk wel eens zien en spreken. Laat deze unieke gelegenheid dus niet voorbijgaan.

Het bestuur wenst u een mooi, aangenaam en actief SM jaar toe.

Paul Paymans

Komt kleur, komt kwaliteit, komt service, komt... Brabant Coatings

Door Ruut Evers

Winterse kou, sneeuw op de straten en af en toe een regendrup: vergeleken met windkracht negen en de slagregens van vorig jaar een hele verbetering van de op ALV's immer aanwezige winterse omstandigheden. Lees hier het relaas...



ALV 2003

We zijn zondag 2 februari jl. ontvangen door Michiel Eugster van "Brabant Coatings", zijn bedrijf dat gespecialiseerd is in de levering van industriellakken en toebehoren. De ontvangst door Michiel en zijn vrouw was op z'n Brabants; gastvrij, koffie en koekjes, de catering en verkoop van modelauto's werd ondersteund door zijn dochters.

Het aantal leden was ondanks het slechte weer boven verwachting maar het aantal SM's was aanzienlijk minder, men heeft het niet zo op smeltende sneeuw en wegzout. Een voorzichtige schatting brengt ons op een stuk of acht exemplaren.

Na de ontvangst startte de ALV: de agendapunten werden in vlot tempo afgehandeld, maar zodra het onderwerp onderdelen aan bod komt gaat de

rem erop en volgen er interessante discussies. Het is nu eenmaal een belangrijk onderwerp, want kijken naar je Diva is leuk, maar er mee kunnen rijden en zeker in de toekomst is minstens zo belangrijk. Een ander agenda punt was onze internationale meeting SummuM 2003; de voorbereidingen voor SummuM blijken voor spoedig te lopen. Maar het hoogtepunt van de ledenvergadering was natuurlijk het aftreden van Peter Pijlman als bestuurslid. Leest u hoogtepunt dus maar als dieptepunt... Met een woord van dank van onze voorzitter Paul Paymans aan Peter werd het traditionele "glaasje" uitgereikt (hierover moet Peter maar eens iets schrijven want inmiddels vertroebelt het hoe en waarom van het geven van een glaasje aan aftredende bestuursleden) en omdat Peter niet drinkt geen wijn als vulling voor het glaasje maar een heuse fles LHM! En natuurlijk een echt nuttig present afgestemd op Peter's interessegebied: een fraai boek over Jan Wolkers en beeldende kunst.

Peter is 10 jaar bestuurslid geweest van onze club (vanaf de oprichting!) en vult reeds vele jaren als (hoofd-)redacteur van SublieM ons fraaie clubblad. Het aantal artikelen dat Peter de afgelopen 10 jaar heeft geschreven is niet meer te tellen en je kunt uit de teksten die hij heeft geschreven "proeven" dat hij dit met hart en ziel heeft gedaan en naar ik hoop in de toekomst, jammer genoeg in mindere mate, zal blijven doen vanuit Frankrijk waar hij nu woont.

Persoonlijk heb ik nog goede herinneringen aan Peter: ik weet nog zeer goed dat nadat ik het motorblok van mijn SM-injection voor de tweede maal in de vernieling had gedraaid zonder een meter gereden te hebben, wanhopig toch maar eens contact heb gezocht met de SM club, Peter mij te woord heeft gestaan en mij met goede adviezen weer op de goede weg heeft geholpen. En natuurlijk ben ik direct lid geworden van de club. Nu Peter Pijlman als bestuurslid is afgetreden, is Joris Bogaard (zie elders in dit blad) bereid gevonden de vacante positie in te vullen en wij wensen hem veel succes binnen het bestuur van onze club.



organisator Michiel Eugster



Na het nuttigen van de lunch die was aangeboden door Michiel Eugster, was er een rit uitgezet naar het automuseum "Automusa" in Bergeijk. Michiel had de route in puzzelvorm beschreven met een soort "bolletjes-pijltje-systeem", het werkte voortreffelijk. Tijdens de rondgang door het automuseum kon men een gevarieerde collectie bekijken. Maar het aantal Citroën's was bedroevend laag, ik heb één Traction en één DS gezien! Overigens waren vrijwel alle getoonde auto's te koop in dit museum dus mocht u nog Bugatti zoeken...

Na een uurtje vervolgden wij de rit door de Brabantse en Belgische Kempen, het "zandpaadje" in de route was na de invallende



dooi veranderd in een modderbaan van pakweg twee kilometer maar met een beetje stuurmanskunst en geluk bleek dit met een SM een gemakkelijk te nemen hindernis. Alleen stroomde de modder uit de wielkasten...

De rit eindigde in het plaatsje Knegsel bij café de Kempen, alwaar wij als afsluiting van deze dag werden getrakteerd op een glaasje Schrobblèr, een lokaal kruidendrankje met de nodige procenten alcohol. Wij danken Michiel Eugster en zijn vrouw van harte voor de gastvrijheid en alle inspanningen die deze dag hebben doen slagen.



De geboorte van een Mylord – 1

Door Theo van der Laan jr. met medewerking van Arjo de Jong (beter bekend als de SM dokter)

Het is half maart en kijk eens naar buiten: een heerlijke voorjaarszon en aangename temperaturen. Rijden in een SM betekent met dit weer de raampjes (langzaam, dat wel) laten zakken. Maar wat dacht u van open rijden in een SM. In de Mylord. Lees hoe een droom verwezenlijkt kan worden!

Daar stonden we dan eindelijk op Rue Aristide Briand in Parijs: de SM dokter en ik. De SM dokter wilde zijn gemiste kans met eigen ogen zien. Zelf stond ik hier 18 jaar geleden ook al. Ik herinner me die barre winter van '84 op '85 nog als de dag van vandaag. Chapron liep toen al een paar jaar op zijn laatste benen. Eigenlijk was het sinds de dood van Henri Chapron in 1978 al een aflopende zaak geweest. Mevrouw Chapron probeerde met goede moed nog wel iets van het bedrijf te maken maar er was in die tijd weinig animo meer voor op maat gemaakte auto's. Uiteindelijk bleek het onvermijdelijk te zijn: de tent werd geliquideerd en openbaar verkocht. Voorbij was de tijd dat je een DS cabriolet kon aanschaffen in de modekleuren van dat specifieke jaar of een DS coupé met een verhoogd dak omdat meneer wat langer was dan de gemiddelde fransman. Ook het bestellen van een DS waarvan de achterportieren scharnierden aan de achterzijde omdat madame dit nu eenmaal gewend was in haar vooroorlogse Delahaye, behoorde niet langer meer tot de mogelijkheden.

Zo onderging ook een aantal SM's een authentieke Chapron behandeling: een paar mooie cabriolets (twee- en vierdeurs), en natuurlijk niet te vergeten die imposante vierdeurs Opera. Daarnaast werden er in die jaren nog enkele standaard SM's aangepast aan de smaak van veeleisende cliënten waarbij de interieurs bijvoorbeeld geheel met leer werden bekleed. Door het dashboard en de hemel van een lichte leersoort te voorzien, kreeg de SM een veel ruimer lijkend interieur. Chromen wielkuiplijsten was een andere, dure optie. Nu walgt iedereen ervan maar in die tijd was het erg stijlvol. Om beter in de stijl van het wagenpark van bepaalde klanten te passen, werden er nog aantal nieuwe SM's in een andere, niet originele kleur gespoten. Op bestelling werd er zelfs een aantal SM's tweekleurig gespoten. Dus de purist die bij het zien van een tweekleurige SM meteen al met walging in zijn stem wil uitroepen dat dat niet origineel is, doet er goed aan eerst maar eens te informeren of hij toevallig niet met een Chapron van doen heeft.

De SM dokter werd gek van de verhalen die ik hem in de afgelopen jaren over de faillissements-verkoop van Chapron vertelde. Hij wilde erg graag weten wat daar dan allemaal lag aan onderdelen, mallen, sierlijsten, bekleding, bouwtekeningen en kapmechanieken. Iedere keer moest ik hem weer vertellen dat daar eigenlijk alles wat een mens kan verzinnen voor het oprapen lag. Zelf was ik met mijn oude heer, mijn broer en de welbekende Philip van der Velde naar

Nieuw maar origineel



de faillissementsverkoop gegaan om te kijken of we spullen konden verzamelen om een eigen SM cabriolet te bouwen. Toen we om 8 uur in de ochtend eindelijk naar binnen mochten, troffen we een bedrijf aan waar het leek alsof de werknemers zo binnen zouden komen om het werk van de vorige dag weer op te pakken. Echt eeuwig zonde om een bedrijf dat sinds de jaren 20 de mooiste auto's heeft gemaakt, zo in stukken te verkopen. De faillissementsverkoop werd drukbezocht. De hebzucht stond bij een aantal lieden in de ogen en het was leuk om te zien hoe ze tegen elkaar op stonden te bieden totdat ze helemaal berooid eindelijk een pallet waardeloze DS cabriolet deurlijsten mee naar huis mochten nemen. Nee, mijn broer en ik waren wat slimmer en gingen op zolder kijken waar de veiling meester als laatste zou komen. Hier vonden we de spullen die we zochten. Een kapmechaniek van een Mylord, de bouwtekeningen, en wat sierlijsten. Terwijl beneden iedereen koopgeil de bodem van zijn portemonnaie snel in zicht zag komen, lachten wij ons een bult. Uiteindelijk hebben wij voor twee keer helemaal niets onze 'goodies' meegenomen. Met een aantal Fransen hadden we vooraf al de afspraak gemaakt dat wij niet op de carrosseriemallen zouden bieden. Eén van hen zou ze kopen en we hadden afgesproken dat wij ze zouden mogen lenen. Dus dat was ook mooi geregeld.

Op onze strooptocht door de tekenkamer kwamen mijn broer en ik een wat oudere man tegen. Hij keek enigszins agressief en vroeg in niet mis te verstaan Frans wat we daar te zoeken hadden. De man bleek al sinds 1935 bij Chapron te werken en kon het niet verkroppen dat die snotapen aan zijn spullen zaten. "Wat mot je hebben dan?" vroeg hij kribbig. Ons antwoord dat wij op zoek waren naar tekeningen van Citroëns en SM's in het bijzonder,



stemde hem nog treuriger. Dat was in de standaard uitvoering al een klote wagen, brulde de oude baas. "Grandeur durfde Citroën dat toen te noemen. Een lachertje!! Om te beginnen die koelingsproblemen. Had je een proefrit met een geïnteresseerde klant gemaakt in de stad, stond



dat ding hier voor de deur al zijn koelwater eruit te kotsen. En dan die fijne elektra met die hope-loos te kleine dynamo." Mijn broer en ik consta-teerden dat de man er duidelijk behoefte aan had zijn gal te spuwen. We probeerden door te lopen maar hij ging nog even door: "zo'n cabrio met een elektrische kap. Die trok na twee keer heen en weer halen de accu al leeg. Ga dat maar eens uitleggen aan een klant die twee keer de nieu-w-prijs van een standaard SM heeft betaald. En breek me al helemaal de bek niet open over dat juweeltje van een motor. Ging zo'n klant naar zijn huis in Spanje in een Opera en trappen natuurlijk. Alle meters in het rood. Kon ik hem weer ophalen in de buurt van Barcelona met een koppakking of nokkenas. Als je het mij vraagt is die kar de ondergang van ons bedrijf geweest. Je raakte gewoon trouwe klanten kwijt die normaliter elke drie jaar een auto bestelden. Een nagel aan Chaprons doods-kist, dat was het. Hij is niet voor niets vlak na de aflevering van de laatste SM overleden." Hierna volgde een relaas van de man over zijn geweldige baas en de fantastische hoogstandjes op carrosserie gebied die in de loop der jaren in het gebouw waren gerealiseerd.



Gelukkig kalmeerde hij langzamerhand en het leek ons een goed idee om de letters 'SM' maar niet meer uit te spreken. In een laatste poging de man verder tot rust te laten komen lieten mijn broer en ik hem nog wat verhalen vertellen over Delahaye's, Delage's, Gregoire's, en andere auto's van hoogwaardigheidsbekleders, waaraan hij zijn bijdrage had geleverd. Mijn broer had in de tussentijd de bouwtekening van de SM cabrio op een voor de veiling strategische plek gelegd. Hierna zijn we maar naar beneden gegaan. De oude man bleef met tranen in zijn ogen achter.

"Dus die tekeningen heb jij" vroeg de SM dokter? Ik kon niet anders dan hem te antwoorden dat dat inderdaad het geval was en dat ik nog wel meer heb: sierlijsten, kapconstructie, achterbank, het enige wat nog mist, is de kofferklep. De hersenen van de SM dokter ratelden op volle toeren. Het cabrio-virus had hem al een tijd in een niet aflatende greep. Verleden jaar hadden hij en ik nog een SM cabriolet in Annecy gekocht voor een Nederlander die al een paar jaar naar zo'n ding een aan het zoeken was. Na een paar proefritjes in deze auto was de SM dokter verkocht; hij moest en zou er ook één hebben. Helaas zijn alle SM cabriolets in liefhebbershanden en staat er ooit één te koop dan vragen ze er een fortuin voor. Er zelf

een bouwen zou de enige optie zijn. Daar voor de deur van het voormalige Chapronfabriekje besloot de SM dokter dat hij zijn droom ging waarmaken. Maar hoe gingen we dat aanpakken? Met mijn spullen zouden we een heel eind komen maar de finesses bij de versteviging en afwerking van zo'n project, tja, daar komt wel wat meer bij kijken.

Het mooiste zou zijn als we een oud werknemer konden vinden die ons de fijne kneepjes van de ombouw tot cabriolet zou willen bijbrengen. Ik heb de stoute schoenen aan getrokken, heb een telefoonboek bij een kiosk geleend en ben lukraak Chaprons gaan bellen. Wonder boven wonder had ik binnen 10 minuten mevrouw Chapron aan de lijn. Helaas was ze niet van zins om mij enige informatie te geven, zelfs niet eens een naam van een oud medewerker. Teleurgesteld droop ik af maar bedacht mij ineens dat werknemers van de Citroënfabriek een eigen stamkroeg hadden. Misschien was dat bij Chapron ook wel het geval geweest.

Aan de overkant van de weg was naast de Ferrari-dealer Pozzi een kroeg en aangezien de SM dokter en ik wel trek hadden, konden we het nuttige met het aangename verenigen. De uitbater achter de toog vertelde ons dat zijn kroeg destijds inderdaad door de Chapron werknemers werd bezocht. Sterker nog, Frederique Lejeune, één van de oud-werknemers, kwam nog elke dag om 12 uur zijn borreltje halen en zijn krantje lezen en dat voor een 89-jarige. Bingo!! Nog een uurtje wachten en we zouden beet hebben. De SM dokter vergat van de zenuwen te eten en ik moet zeggen dat ik zelf ook niet helemaal ontspannen was. Wat zouden we gaan aantreffen? 89 is niet niks, wie weet of de man nog wel bij zinnen zou zijn? Stipt om 12 uur zwaaide de deur open en kwam er een kwieke oude man binnenstappen. Meteen herkende ik de man van de tekeningenzolder waar ik 18 jaar geleden op de veiling mee had gesproken. Helaas was dat wederzijds: hij riep meteen "daar heb je die Nederlanders weer die ons hele Franse cultuurgoed verkwanselen. Voor een paar rot centen mijn hele levenswerk uiteen gerukt." De barman greep gelukkig in en zei tegen Frederique dat we best wel meevielen en dat Chapron buiten de schuld van de Nederlanders om failliet is gegaan. De man werd rustig en we mochten zelfs bij hem aan zijn stamtafel komen zitten. Na wat keuvelen over koetjes en kalfjes kwamen wij op ons plan uit. Frederique wilde er niet van weten. "Ik geef mijn geheimen niet prijs" hield



Frederique vol. Na twee uur proberen, gaven we het op en met achterlating van mijn kaartje gingen wij weer naar huis, een illusie armer.

De SM dokter liet zich zoals altijd niet uit het veld slaan en kocht meteen bij thuiskomst een goede SM carrosserie en ging aan de slag. Het werk vorderde gestaag en de bouwtekeningen boden wel wat uitkomst maar in de praktijk bleven we toch met vragen zitten.

Totdat op goede avond de telefoon ging, het was niet te geloven: Frederique aan de lijn. Hij had er nog eens over nagedacht en vond het toch zonde dat zijn kennis verloren zou gaan voor de volgende generaties. Na een gesprek met zijn zoon had hij zelfs besloten om ons met een bezoek te vereren!! De SM dokter kon zijn geluk niet op want hij zat erg in zijn maag met het maken van de achterklep van zijn cabriolet. De volgende zaterdag stond Frederique al bij de SM dokter voor de deur. Hij was helemaal in zijn Citroen Visa uit 1984 van Parijs naar Nederland komen rijden. Het bleek een geweldige vent te zijn. Hij stortte zich meteen op de achterklep. Wat een vaardigheid en een kunde had hij in huis. Het was een lust om zo'n man bezig te zien. Daarnaast heeft hij de SM dokter alle geheimen uit de doeken gedaan waar hij op moet letten om een zo identiek mogelijke SM Mylord te bouwen.

Frederique is een hele week gebleven en we hebben het ontzettend leuk met hem gehad. De SM dokter heeft hem nog de bijnaam "Opa Fred" gegeven. De man vond het allemaal prachtig. De cabrio nadert nu zijn voltooiing en de afspraak met de spuijterij is inmiddels al gemaakt.

Misschien dat hij volgend voorjaar gereed is: een naar mijn mening originele SM Mylord zoals Chapron het heeft bedoeld.



Na-bouwers en kletsmajors – 2

Door Peter Pijlman

De SM, GS en CX (creaties van de stylist Opron) zijn in het brandpunt van de belangstelling komen te staan van Citrofielen. Velen van hen gaan op zoek naar zoveel mogelijk informatie over hun liefde en slaan aan het praten, oordelen en veroordelen. Dat mag allemaal. Waarom niet! Maar toch: enkele gedachten over wat er gebeurt als je je liefde bekend aan zo'n auto. Nadat ik in nummer 36 van ons clubblad een stukje had geschreven over een klein maar luidruchtig deel van het Citroënwereldje - van liefhebbers van Citroën zoals het ooit was - las ik iets dat mijn betoog over kletsmajors, nabouwers, 'deskundigen' en het geheugen van sommige mensen goed illustreerde.

Je komt de gekste dingen tegen. Ook hele leuke dingen. Zo las ik een artikel van LEMAL in het clubblad van de Citroën ID/DS Club Nederland (september). LEMAL is al jaren columnist in het ID/DS clubblad La Bombe. Zijn betoog ging dit keer over de film van Maarten van Soest waarin Opron een belangrijke rol vervult. Ik geniet altijd van LEMALs stukjes; ze zijn humoristisch, ironisch, kritisch, en hebben meestal een kop en een staart. Ze zijn soms fors provocerend en daarmee maakt hij allerlei reacties is. Zo ook bij mij. LEMAL ging de film van Maarten van Soest bekijken met een heleboel ideeën over wat hij zou gaan zien. Hij leert omstandig z'n eigen vooringenomenheid. En ach, wat een deceptie werd die film voor hem. Hij vond hem slaapverwekkend saai en viel van z'n stoel van verbazing. Hij zag dat Opron plaatsnam in 'zo'n Japans of Koreaans truttenschuddertje' (redactie: een Suzuki Wagon R+). 'Sans gene liet hij zich filmen in z'n verrijdbare telefooncel.' Hij constateert dat de film 'Geen woord over ontwerpen, geen visie op de ideale auto' geeft. En dat er 'met geen woord werd gerept over fenomenen als Bertoni en Lefebvre'. En zo gaat LEMAL nog even door. Die film? Volgens LEMAL een 'gemiste kans'.

Ja, zo kun je er over denken. Iedereen heeft recht op z'n eigen perceptie.

Je komt de gekste dingen tegen. Ook hele leuke dingen. Zo las ik een artikel van Arnold Hoek in Gazette Spéciale, het clubblad van de Citroën GS/GSA Vereniging (december). Zijn verhaal ging ook over de film van Maarten van Soest waarin Opron een belangrijke rol vervult. Ik kan niet zeggen dat

ik altijd van Hoeks stukjes geniet; het was namelijk de eerste keer dat ik bewust iets van hem las. Arnold Hoek had de film bekeken en hij doet daar verslag van, evenals van zijn ontmoeting met Opron. Zo vertelt hij dat hem de opmerking van Opron dat Maarten van Soest 'de ideale vrouw (sic!)' had gevonden, zeer had aangesproken. Hoek: 'Zo persoonlijk is ideaal en dat gaat ook op voor een automobiel. Opron rijdt zelf in de urbane omgeving van Parijs in een vierkante Suzuki; een auto met alle kwaliteiten die daar gevraagd zijn. Functioneel, want klein en ruim, handelbaar, snel, comfortabel maar zonder pretenties qua vormgeving. (...) Zijn SM heeft een heel andere functie (...). Grappig en verhelderend was het om te horen hoe hij zich afvroeg wat zo'n 4 x 4 (terreinwagen) in de urbane omgeving te zoeken heeft. Daarmee opnieuw aangevend wat ideaal is en hoezeer de moderne mens van zijn voertuig en de functionaliteit ervan vervreemdt.' En hij citeert met instemming een van de laatste opmerkingen van Opron in de film: 'La voiture idéale, c'est la voiture individuelle'.

Kijk, zo kun je ook over die film spreken. Hoek zag en hoorde heel andere dingen dan LEMAL.

Leuk, zulke diametrale meningen over iets dat op magneetband ligt opgeslagen en dus nog honderd keer bekeken kan worden. Als je dat doet, dan komt er honderd keer hetzelfde op je televisie. Maar zie je dan ook honderd keer hetzelfde? Nee. Je ziet telkens wat anders, of in ieder geval: je ziet telkens andere dingen naast de dingen die je van de vorige keer nog herinnert. Dat komt onder andere doordat je gedurende het leven steeds nieuwe dingen leert. Dat nieuwe sla je in je geheugen op en je verwerkt het, voegt dingen samen met andere ervaringen en dat wordt dan allemaal tot een interessante soep, een soep waarvan je je uiteindelijk meestal de ingrediënten niet meer herinnert. Het komt óók doordat iedereen met z'n eigen gekleurde bril naar de wereld kijkt. Daaraan moest ik denken, toen ik het vervolg ging schrijven op 'Je me souviens' deel 1. 'Ik herinner mij' is de letterlijke vertaling van dit Frans. En de herinnering van de mens is super-individueel.

Even terug naar dat artikel in nummer 36 van SublieM. Ik heb het er even op nageslagen, omdat ik me wel de strekking, maar niet meer alle ingrediënten herinnerde. Ik herinnerde me dat ik

'Je me souviens...'

schreef over Noël van Wilgenburg die ooit een artikel schreef in het CX Clubblad. Hij had Jean Giret geïnterviewd over z'n werk aan de CX. Het artikel bevatte flarden van een interview, maar vooral Van Wilgenburgs eigen opvattingen. Zo zou Giret gezegd hebben: 'Ik heb het volledige concept van de vorm en de typische lijnen die we nu kennen bedacht.' En verder zegt Van Wilgenburg: (citaat) 'Het ontwerp van de CX wordt heel vaak aan Robert Opron toegeschreven. Natuurlijk was Opron in de geboorteperiode van de CX chef van het Bureau d'Etudes van Citroën: hij had dus zeggenschap in het kapittel. Maar Jean Giret wordt zelden genoemd, terwijl de opmerkelijke lijnen van onze geliefde CX helemaal aan zijn creatieve geest zijn ontsproten'.

In de twee geciteerde zinnen wordt maar liefst vier keer pertinente onzin beweerd en omdat het clubblad door zo'n 850 clubleden gelezen wordt, heeft het tot gevolg gehad dat velen de woorden van Van Wilgenburg nu nog steeds nabouwen. Kletsmajors doen dat vaak. Dat is meestal geen ramp, maar soms wel jammer. Lees mee.

Ik ga maar meteen duidelijkheid scheppen. Eén: Giret heeft niet het concept, en dus al helemaal niet het volledige concept van de vorm van de CX ontworpen. Twee: Opron was niet chef van het Bureau d'Etudes van Citroën in de geboorteperiode van de CX, niet daarvoor en niet daarna. Drie: de opmerkelijke lijnen van de CX zijn niet aan de creatieve geest van Giret ontsproten, en al helemaal niet 'helemaal'. En vier: Opron had niet, zoals Van Wilgenburg stelt, 'zeggenschap in het kapittel in het Bureau d'Etudes, hij was responsable de style, 'verantwoordelijke' voor de vormgeving. De interviewer Van Wilgenburg heeft zich laten meeslepen door de herinneringen en wensen van Giret om de geschiedenis naar eigen hand te zetten (zeer menselijk, zoals eerder betoogd). Hij heeft zich niet goed georiënteerd op de controleerbare feiten voordat hij Giret onder-vroeg. Dat leidde tot uitspraken die niet houdbaar zijn en dat is jammer. Het maakt hem tot kletsmajoor in de zin zoals ik die eerder beschreef. Een ongetwijfeld goedbedoelende kletsmajoor, dat wel. Maar het heeft bovendien geleid tot uitspraken van allerlei nabouwers. En kan je die iets kwalijk nemen? Ik neem het ze niet kwalijk, we maken allemaal fouten, maar een beetje kritische zin kan geen kwaad. En het siert mensen als ze terugkeren op hun schreden en van hun 'fouten' leren.

Is Giret de schepper van de vormen van de SM en de CX? Het kan best zijn dat Jean Giret inderdaad tegen Van Wilgenburg gezegd heeft dat hij 'het volledige concept van de vorm en de typische lijnen die we nu kennen' heeft 'bedacht'. Het zou me niets verbazen, temeer als ik de aantekeningen die ik maakte van mijn eigen interview met Giret er nog eens op nalees.

En het wordt nog veel aannemelijker als ik nalees wat Giret toevertrouwde aan menig journalist die hem interviewde over de vormgeving van de SM. Giret zegt regelmatig over de SM dat hij 'iedere vierkante centimeter van de SM in z'n vingers heeft gehad', daarmee de interviewers in de mond leggend dat hij de lijnen van de SM heeft ontworpen. Giret wordt dan ook in meerdere tijdschriften en boeken aangeduid als de ontwerper van de SM en de CX. Maar is dat ook meteen 'waar'?

Hoe kwam een Citroënmodel destijds tot stand?

Tijdens het interview dat ik in 1996 in bijzijn van drie leden van de Citroën SM Club met Giret had, toonde hij vol trots een klein mapje met officiële Citroënfoto's van de CX. Meerdere malen stapte hij, na een vraag over de SM, snel over op z'n rol bij de ontwikkeling van de CX. Omdat ik destijds meer geïnteresseerd was in het proces van de ontwikkeling van een automodel dan in het uiteindelijke resultaat (het resultaat kun je zien, het creatieve proces dat daaraan vooraf ging is onzichtbaar geworden), probeerde ik de werkwijze van het Bureau d'Etudes boven water te halen en de rol die bijvoorbeeld Giret en Opron daarin vervuld hebben. Door daarnaar te vragen, kon een beeld ontstaan van de onderscheiden rollen en werkzaamheden van mensen als Giret, Harmand, Opron en hun vele collega's die werkten aan de ontwikkeling van de vormen van de komende automodellen. En dat beeld kwam er, bevestigd door drie onafhankelijk van elkaar sprekende mannen.

Toen ik daarna ook nog eens het belangwekkende boekje van Broustail en Greggio* over Citroën had gelezen, werd het me pas goed duidelijk. En: werden meer dan vijfentwintig jaar oude herinneringen van mensen die hadden samengewerkt aan de creatie van drie schitterende auto's (SM, GS en CX) gecorrigeerd en aangevuld, en durfde ik daarover iets op papier zetten zonder al te veel fantasie van mijn kant eraan toe te voegen. En dan

nog blijft het risico dat je fouten maakt, omdat er in iedere creatie, en dus ook in iedere tekst, altijd sprake is - hoe miniem ook - van eigen interpretaties. Dat is niet erg; juist dat feit maakt sprekers en schrijvers, vertellers en filmers, kwetsbaar en ...boeiend. Anders had ik over het werk van Van Wilgenburg, over Opron, Giret en Harmand ook nooit iets aardigs kunnen schrijven.

Herinneringen vervagen in de tijd en ze veranderen constant. De tekenaar en ontwerper Harmand (die de studies naar het interieur van onder meer de CX deed en daarmee een belangwekkende bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de CX leverde) gaat zorgvuldiger en bescheidener met de geschiedenis om dat Giret. Toen hij nu ongeveer een jaar geleden geïnterviewd zou worden over z'n herinneringen aan zijn werkzaam leven, belde Harmand Opron op en vroeg naar diens herinneringen over het tot stand komen van de 'lunule', het instrumentenpaneel in de CX. 'Het was toch zo, Opron, dat jij die vorm hebt bedacht?' 'Ja', antwoordde Opron, 'ik maakte van hout een basebal en heb je die gegeven om uit te werken'. Harmand bevestigde die gang van zaken.

Is het zo gegaan? Vermoedelijk. Het zijn de herinneringen van twee oud-collega's en ze waren het met elkaar eens. Maar is het dan ook zo gegaan?

Wie deed wat? Giret begon het interview waarover ik het hier heb met de inmiddels van hem bekende stelling dat de vormen van de SM en de CX van hem afkomstig waren. Maar na lang aandringen, kwam er helderheid over zijn werk onder leiding van Opron. En in gesprekken met Opron werden Girets uiteindelijk uitgesproken woorden bevestigd en later deed Harmand er nog eens een schepje bovenop zodat het proces van ontwikkeling van een model aardig in beeld is gekomen. Het was Opron die bij Citroën de basislijnen voor de auto's schetste die in de schaal 1:1 in gips gebouwd zouden gaan worden.

Om zijn ideeën voor z'n medewerkers duidelijk te maken, gebruikte hij eerst kleine vellen papier en nadat het hem voor ogen staande model uitgekristalliseerd was, schetste hij op ware grootte op zwart papier de basislijnen van de toekomstige model. (Zo doet hij dat ook vandaag de dag nog). Die grote tekening kwam niet zomaar tot stand: hij sprak dagelijks met de technici (voor de afmetingen, de motorisatie, de wielophanging, de hydraulique, de constructie van de carrosserie, et cetera). Dat zwarte papier werd op de muur gehangen en de modelleurs

gingen aan het werk, evenals een aantal andere medewerkers die kleine schaalmodellen en tekeningen gingen maken om details uit te werken en variaties aan te brengen, bijvoorbeeld van het interieur, maar ook de grille, het stuur, de wiel-doppen enzovoorts. Zo ontstonden al werkende talloze variaties op een en hetzelfde thema, de structuur. Zo ook ging Giret als modelleur aan de slag, geholpen door een drietal handwerklieden die het houten skelet maakten en spatels en vijlen voor het gips hanteerden.

Je kunt zonder meer zeggen, dat Giret in dit kleine team verantwoordelijk was voor de totstandkoming van het 1:1 gipsen schaalmodel want de ambachtsslieden werkten onder zijn leiding. Maar heeft Giret daarmee ook het model ontworpen? Is Giret daarmee ook verantwoordelijk voor het definitieve gipsmodel dat aan de directie werd voorgesteld? Niets is minder waar. Giret: 'Opron leidde de afdeling als de Président' (hij vergeleek Opron met de president van de République). En nogmaals Giret zelf: 'Opron ontwierp de lijnen van de SM en CX', wij voerden zijn minutieuze aanwijzingen uit'.

Het kan natuurlijk ook anders. Opron werkte bij Renault heel anders, vanuit een andere rol en in heel andere omstandigheden. Maar dat gaat in dit bestek te ver om uit de doeken te doen. Het wordt hier alleen maar vastgesteld omdat de werkwijze van een stylist die de eindverantwoordelijkheid draagt, ook heel anders ingevuld kan worden. Wat met het bovenstaande aangeduid wil zijn, is dat herinneringen heel sterk onderhevig zijn aan de wens om de eigen rol in een ontwikkelingsproces groter te maken dan ze in werkelijkheid was. Ik geef u een voorbeeld uit eigen ervaring.

Toen ik bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen werkte, schreef ik onder meer tientallen beleidsnota's. Veel van die nota's kwamen onder mijn naam óf in de publiciteit, óf in de archieven van het Ministerie óf in een anonieme bureaulade. Ik herinner me veel van die nota's. Op sommige ben ik trots, voor meerdere schaam ik me tot op de dag van vandaag. Maar het zijn allemaal 'mijn kindjes', althans: in mijn herinnering. Want daar draait het om. Als je met hart en ziel aan iets hebt gewerkt, is het alsof jij dat individueel tot stand hebt gebracht. (Ander voorbeeld? Kijk naar de plagiaatkwesties in de wetenschap (René Diekstra), de literatuur (Adriaan van Dis), de schilderkunst (Rembrandt). Allemaal schiepen ze iets en hadden ze

de grootste moeite om te erkennen dat hun scheppingen niet geheel aan hun eigen brein en handen waren ontsproten. Kijk ook naar de auto die door sommigen als inspiratie gezien wordt voor de CX, de BLMC van PininFarina, die is overigens niet van PininFarina zelf is maar van een medewerker...).

Maar hoe kwam zo'n nota tot stand? Vaak na intensieve gesprekken met 'meerdere' die iets voor ogen stond dat in een nota verwoord moest worden. Als ik dat dan gedaan had - meestal met heel veel plezier, want mooie zinnen, mooie redeneringen en mooie structuren bedenken en op papier krijgen is iets wat ik destijds erg leuk vond om te doen - dan was zo'n nota mijn nota geworden. Bovendien stond er ook nog eens mijn naam boven, dus was 'ie van mij. Maar was het gedachtegoed in de nota van mij? Zelden, en meestal slechts ten dele. Ik was - gelukkig niet altijd, maar meestal wel - slechts de uitvoerder van iemand die mij die opdracht had gegeven. Natuurlijk zat er iets van mij in: typische zinsconstructies, bepaalde woorden die ik graag gebruikte en noem maar op.

Het is als met leerlingen van beroemde zestiende-eeuwse schilders: ze schilderden een tafereel, met hun penseelstreek, maar de essentie van de compositie was van de meester himself, en niet zelden had die meester met z'n eigen kwast of penseel de finishing touch aangebracht waardoor kenners het meesterwerk voor een echte Rembrandt aan hebben gezien. Zo bracht Opron eigenhandig de glooiing in het achterspatbord van de SM (tussen de vouwlijn en de C-stijl) aan. De kathedraalbouwers uit de middeleeuwen hadden honderden ambachtslieden in dienst, en als dan een beeldhouwer met z'n kinderen langs de kathedraal liep, dan wees papa trots op 'zijn kathedraal'... Papa, heb jij dat gemaakt? Ja, mijn zoon!

Het is allemaal geschiedenis. Als je de geschiedenis wilt achterhalen, is het raadzaam veel mensen te interviewen, maar dat levert altijd gekleurde geschiedenis op. Heel boeiende geschiedenis, misschien wel de boeiendste soort die er bestaat, maar de zogenaamde feiten blijven allemaal gebaseerd op herinneringen. En herinneringen zijn hoogst onbetrouwbaar gebleken. Het is daarom raadzaam om je ook te oriënteren op de omstandigheden waarin de mensen leefden en

werkten; dan krijg je een breder en zorgvuldiger beeld van wat er zich vroeger heeft afgespeeld. Het is bovendien belangrijk documenten uit de tijd van de te beschrijven geschiedenis te raadplegen; daarmee haal je weer iets anders boven water, iets wat we meestal 'feiten' noemen, maar dat zijn ook niet meer dan aanwijzingen die een 'feit' meer of minder aannemelijk maken.

Zo kan je op foto's van tekeningen van Opron zien dat hij reeds in 1963 werkte aan de ontwikkeling van de derde neus van de ID/DS. Dat was dus in een periode dat Bertoni nog verantwoordelijk was voor de stijl van nieuwe modellen. Bertoni stierf plotseling, in 1964, en Opron kreeg de leiding over de afdeling. In 1967 kwam de derde neus van de ID/DS op de markt. Opron is verantwoordelijk voor de vorm van die neus, omdat hij aantoonbaar de essentie van de nieuwe vorm op papier heeft gezet, maar vooral omdat hij het was die als 'responsable de style' de definitieve vormen aan de directie toonde en deze beslissers wist te overtuigen.

Opron borduurde voort op een idee van Bertoni (die een kale carrosserie in z'n atelier zette, een voorhamer pakte en de spatborden aan de voorzijde in elkaar sloeg), en voltooide de wijzigingen van deze voorzijde van de ID/DS: spatborden, motorpak, keienvanger en bumper kregen een andere vorm. Daarmee is de ID/DS niet een ontwerp van Opron. Alleen de wijzigingen in het front (zonder het wezenlijke karakter daarvan aan te tasten!), zijn toe te schrijven aan Opron.

Het gegeven dat ongeveer tegelijkertijd bij Panhard een enigszins vergelijkbare vorm van spatborden werd ontwikkeld, doet daar niks aan af. Iedere goede ontwerper neemt notie van wat er om hem heen gebeurt en een industrieel ontwerper is geen knip voor de neus waard als hij dat niet zou doen. Er zijn talloze creatieve geesten die de meest schitterende stijlstudies kunnen presenteren, maar een ontwerp zodanig uitvoeren dat het produceerbaar is, commercieel bruikbaar of zelfs succesvol is, in productie wordt genomen en in groten getale verkocht wordt, dat is 'de kunst'!

Kletsmajoors en nabouwers: het zijn allemaal mensen. Wat kletsmajoors en nabouwers doen, is niet misdadig, is niet verwerpelijk, is hooguit wat kortzichtig. En, jammer. Maar wat iemand wél is kwalijk te nemen, is een bewering op papier

zetten op een manier alsof het de enige waarheid is, zonder gedegen onderzoek te plegen en zich te verantwoorden. Dat getuigt niet zelden van vooringenomenheid en meestal van goedgelovigheid. Nee, geef mij dan maar een columnist als LEMAL: die begint heel zuiver met z'n vooringenomenheid over de film van Maarten van Soest breed te etaleren. Dat is eerlijk. Dan weet je wat je voorgeschoteld krijgt. Dat is ook de functie van een column.

Terzijde, beste collega LEMAL: die film ging volgens mij nou juist wél over ontwerpen en gaf een fraai beeld over de ideale auto. Maar dat is een kwestie van interesse, van zien en luisteren en een beetje weten wat het vak van ontwerpen allemaal met zich mee brengt. Arnold Hoeks verslag van de film plus zijn herinneringen aan z'n gesprek met Opron zijn glashelder, zuiver en ook heel persoonlijk. Het getuigt bovendien van een puur gevoel voor verslaggeving (onder meer citaten opschrijven in hun context) en hij toont dat hij gevoel heeft voor de essentie van de verhaallijn zoals in de film geboden werd. De film ging niet over de ideale auto van Opron. De film werd vertoond in het kader van 'Jongensdromen' zoals de VPRO aangaf. De film ging over de zoektocht van Maarten van Soest naar de ideale auto; Opron werd slechts geraadpleegd. En het ging – zoals mijn overbuurman zei – over schoonheid. Tenslotte voegt Arnold Hoek er allerlei (interessante!) persoonlijke noten aan toe die hij strikt scheidt van de verslaglegging. Dat hoort bij de codes die we ontwikkeld hebben voor een verslag. Maar ach, dat is een opvatting die ik deel met anderen en wat is dat waard?

LEMAL en Hoek: het zijn geen kletsmajors en nabouwers. Ze geven hun persoonlijke visie op één en hetzelfde fenomeen: een film. Ze tonen aan dat ieder mens ziet wat hij kan en wat hij wil zien. En daar heeft iedereen recht op. Iets anders ligt het met Van Wilgenburg. Hij praat een ijdele kletsmajor na en neemt wat die beweert voor zoete koek aan. Hij verbindt er ook nog eens conclusies aan die volstrekt bezijden de feiten liggen of niet zijn na te trekken of te staven met andere gegevens. Girets waarheid is Van Wilgenburgs waarheid geworden. Zonder kritische zin, zonder raadpleging van andere bronnen. Op zichzelf is dat ook nog niet erg; er zijn in de wereldgeschiedenis altijd kritiekloze volgelingen geweest van predikers van de waarheid. Dat is

meestal niet kwalijk, maar soms heel gevaarlijk gebleken en in veel gevallen wel een beetje jammer, want zo ontstaan altijd langdurige misverstanden. De Aarde als pannenkoek, Eva die uit een rib van Adam is geschapen, de Citroën SM als Super Maserati... Kletsmajors en nabouwers.

LEMAL doet naar aanleiding van de film van Maarten van Soest een meesterlijke suggestie aan het eind van z'n column: (...) 'Volgend jaar wordt Opron zeventig. Ik stel voor dat we daar een feestje van maken. Dan krijgen we misschien een herkansing'. Ik zou zeggen: grijp die kans, want die komt er. En beste Noël van Wilgenburg: geeft niks man, de wereld is niet vergaan en ik herinner me dat je dan toch maar een leuke cd over de CX hebt gemaakt. Maar dat is mijn opvatting.

Kombaan rijden: Super Mooi!

Door Peter Snoeker

En U, lezer, maar denken dat het behoren tot het organisatiecomité van SummuM 2003 alleen maar hard werken is! Nou nee, er zijn zo van die voordeeltjes... Want, voor wat mooie plaatjes van een SM of twee op het circuit in Lelystad (heeft U ze op de site bekeken?), en echt alleen daarvoor hoor, zouden Gies Aalberts en ik op 9 januari jl. op het circuit gaan genieten met onze Diva's.

Maar wat was het koud die dag, -10 tot -15, en zelfs ik vond dat ik dat mijn koplamprieten niet moest aandoen, nog afgezien van de pekel op de Nederlandse wegen.

Op 22 januari jl. de herkansing. En wat was het nat en donker die dag, en wat zat ik als een opgewonden schoolkind al bij voorbaat te genieten. Nu waren wij al eerder door Mark Maaskant van het ingeschakelde bureau PRO-DRIVE in een bedrijfs-Volvo over de kombaan gegaan en wat is dat eng. Want je hangt op zo'n 65 graden (vergeef deze alfa) tegen het asfalt aan en als de bestuurder dan ook nog eens de snelheid terug laat zakken van 100 naar langzamer, langzamer, wellicht speciaal voor die SM-praatjesmakers, krijg je/toen kreeg ik, het Spaans benauwd. En dit gaan wij dan nu beleven in de eigen SM, ik aan de bovenrand, en Gies er met zijn SM onder (als U begrijpt wat ik bedoel).

Na toestemming van de RDW-er in de verkeersstoren, reden we langzaam het vlakke stuk van de baan op, en harder en harder en harder, recht op de eerste kombocht af. Snelheid 120 of zo, keek weinig op de snelheidsmeter. Je wordt in je stoel gedrukt maar de Dame uit 1973 blijft prachtig vlak en oh, wat is dit eng en oh wat eng en oh wat gaaf. Hier heeft Opron voor staan tekenen, hier heeft Alfieri in de bedrijfsvakantie in 1969 voor doorgewerkt, perfectie. Bij een goeduitgelijnde SM kun je gewoon je stuur los laten, blijft ze prachtig in het spoor (al durfde ik dat pas later), of kan dit niet kloppen en gaat mijn gevoel van toen met me op de loop? Het vlakke tussenstuk door, harder, geen camera's of KLPD'ers of jaloerse BMW's of iets anders waar je voor op moet passen, en dan de tweede kombocht in. Toen pas durfde ik naar rechts te kijken, en daar reed Gies majestueus in zijn ook al zo blauwe schoonheid. Gies, die al eens eerder de kombaan had gedaan maar dan in zijn XM, zei me later dat hij toch ook even

had moeten slikken om onder me te gaan rijden; je weet maar nooit...

Weer een keer hard het vlakke stuk over en nog één keer door beide bochten. Gies nu precies onder mij, wat zijn dit prachtige sierlijke creaties. Wat een beeld om deze auto in haar element zonder gevaar te zien doen wat die auto zo mooi kan. Kicken, om nooit te vergeten, clubleden, dit moet/mag je niet missen!

En toen was het al weer voorbij, snik, maar pas op, toen door naar de slalom-op-waterbaan en naar de slip/uitbreek-cirkel, allebei op superglad asfalt. Ook daarop is het rijden een sensatie, want nu voel je heel snel wat een SM doet in extreme situaties, zonder dat extreme gevolgen intreden, want het gaat alles slijtagevrij door de gekozen asfaltsoort en dan daarop het water.

Op de cirkelbaan bijvoorbeeld tot 80 km p/u of zo geen vuiltje aan de lucht, maar daarboven weet je ineens hoe een SM uitbreekt, hoe je reactie zou moeten zijn etc. Datzelfde op de slalombaan, lekker pionnetje-pestten. Nou, natuurlijk willen we geen schade dus niet er dwars overheen, maar near misses, ach nix mis mee. Ontzettend instructief. Dan merk je hoe goed gebouwd onze auto's zijn, wat een voorbeeldig weggedrag. En dan krijgen we straks ook les in zo slijtage-vermijdend-mogelijk rijden enzovoort.

Wat wordt het op 25 mei geweldig, met een heel aantal SM's dit soort dingen gaan beleven. En met de Citroen Airdream op kop van het peloton voor officiële foto's??? Het wordt gefluisterd want Citroën Nederland .. sstt... geheim. Wat wordt het moeilijk om op die zondag na drie uren spelen, van het circuit at te gaan, omdat de tijd gevlogen zal zijn en zoiets niet terug komt. Maar hé, het is niet al voorbij, het moet nog beginnen, het feest. Kom erbij!

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





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 € 120,- 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





SummuM 2003
23, 24 & 25 MAY MAI MEI
EMMELOORD • HOLLAND PAYS-BAS





SummuM 2003 brings Citroën SM enthusiasts together at an international event. On 23, 24 and 25 May, the Dutch polder landscape will be the venue for the majestic creation which Robert Opron gave to Citroën, to you, to us and to the world. An international event based on national inspiration: Citroën SM devotees will happily drive hundreds of miles in their car. No doubt about that. But they want to see a few sights, have an exciting ride. SummuM 2003 offers it all.



SummuM 2003 rassemble les amateurs de la Citroën SM à un événement international. Le paysage de polders néerlandais sera le décor les 23, 24 et 25 mai pour la création majestueuse qu'a offert Robert Opron à Citroën, à vous, à nous et au monde entier. Un événement international avec une inspiration nationale: les amateurs de Citroën SM parcourent volontiers des centaines de kilomètres dans leur voiture. Certes. Mais, ils veulent voir et vivre des choses. SummuM 2003 offre tout cela.

SummuM 2003 brengt liefhebbers van de Citroën SM bijeen op een internationaal evenement. Het Nederlandse polderlandschap wordt op 23, 24 en 25 mei decor voor de majestieuzelijke creatie die Robert Opron schonk aan Citroën, aan u en ons en aan de wereld. Een internationaal evenement met een nationale inspiratie: Citroën SM liefhebbers rijden graag honderden kilometers in hun auto. Zeker. Maar ze willen dan wel wat te zien krijgen en beleven. SummuM 2003 biedt het allemaal.

Die SummuM 2003 führt Liebhaber des Citroën SM im Rahmen einer internationalen Veranstaltung zusammen. Vom 23. bis 25. Mai bildet die niederländische Polderlandschaft die Kulisse der majestätischen Kreation, die Robert Opron Citroën sowie Ihnen und uns und der ganzen Welt zum Geschenk gemacht hat. Eine internationale Veranstaltung mit heimatbewusster Inspiration: Liebhaber des Citroën SM fahren gerne über weite Strecken in ihrem Auto, gewiss. Aber sie wollen dabei auch etwas sehen und erleben. Die SummuM 2003 lässt diese Wünsche in Erfüllung gehen.



On Saturday evening we will exchange the still contemporary interior of our SM for the party castle, with its atmosphere and ambience of days gone by. These stairs lead to... no, let's not spoil the surprise. Well okay, we'll give you a hint: try your luck in the casino or try to learn some tricks from a table magician, who "beats" the casino like a true professional.

Le samedi soir, nous échangerons l'intérieur encore contemporain de notre SM pour le château de fêtes à la bonne ambiance où revit le souvenir de temps passés depuis longtemps. Cet escalier conduit en haut. Pas de surprise, mais nous ne le dirons pas. Ou pourtant, nous soulevons un coin du voile; vous pouvez mettre votre chance à l'épreuve au casino ou vous pouvez copier l'art à une "table magicien" qui montre comment il "en finit" avec professionnalisme avec un casino.

Op zaterdagavond verruilen wij het nog altijd eigentijdse interieur van onze SM voor het sfeervolle partykasteel waar de herinnering aan lang vervlogen tijden herleeft. Deze trap voert naar boven. Geen verrassing, maar die geven we niet prijs. Of toch, een tipje van de sluier: u kunt uw geluk gaan beproeven in het casino of u kunt de kunst afkijken bij een 'table magician' die laat zien hoe hij professioneel met een casino 'afrekenet'.

Am Samstagabend tauschen wird das immer noch aktuelle Interieur unseres SM gegen das festliche Party-Kastell, wo die Erinnerungen an längst vergangene Zeiten wieder aufleben. Diese Treppe führt Sie nach oben. Keine Überraschung, aber wir geben es trotzdem noch nicht preis. Oder doch, zumindest einen Zipfel des Schleiers: Sie können im Casino Ihr Glück versuchen oder einem Variete-Zauberer, der Ihnen vorführt, wie er auf professionelle Weise mit einem Casino „abrechnet“, in die Karten schauen.

The restaurant offers a view of "sa majesté". But do not let your SM block your vision and think that the sea is merely a scenic backdrop. The Netherlands is a sea nation of old, which in modern days is reflected in its significant fishing industry and water recreation. And, of course, fine seafood cuisine.

Le restaurant offre une vue sur "sa majesté". Mais, regardez surtout plus loin que le bout du nez de votre SM: par nature, les Néerlandais sont des marins. Et cette nature se trahit au jour d'aujourd'hui par la pêche et des loisirs. Et ces deux choses stimulent l'appétit.

How a small country can be big: at the beginning of 1600 the search for unknown trade routes took Willem Barentz to places where he hoped to find India. His heroic but hellish journey led him to Nova Zembla and Spitsbergen where he spent the winter in harsh conditions. On Saturday we will bring the Golden Age to life, although the road will not lead to Nova Zembla, but from Lemmer to Urk.

Où un petit pays peut être grand: la recherche de destinations commerciales encore inconnues, conduisit Willem Barentz, début 1600, en des lieux où il espérait trouver les Indes. Son voyage infernal héroïque le conduisit à la Nouvelle-Zemble et au Spitsberg où il hiverna dans des conditions effroyables. Le samedi, nous faisons revivre l'Age d'or. L'excursion ne va pas à la Nouvelle-Zemble, mais de Lemmer à Urk.



Het restaurant biedt uitzicht op 'sa majesté'. Maar kijkt u ook vooral verder dan de neus van uw SM lang is: Nederlanders zijn van nature zeelui. En die natuur verradt zichzelf vandaag de dag in visvangst en recreatie. En beide zaken stimuleren de eetlust.

Das Restaurant bietet einen eindrucksvollen Ausblick auf „Sa Majesté“. Lassen Sie Ihren Blick jedoch einmal an der Frontpartie Ihres SM vorbei gleiten: Niederländer sind von Natur aus Seeleute. Und diese Natur kommt heute noch im Fischfang und in der Freizeitgestaltung zum Ausdruck. Beides Dinge, die den Appetit anregen.

Waarin een klein land groot kan zijn: de zoektocht naar nog onbekende handelsbestemmingen voerde Willem Barentz begin 1600 naar plekken waar hij Indië hoopte te zullen vinden. Zijn heroïsche helletocht bracht hem op Nova Zembla en Spitsbergen waar hij onder barre omstandigheden overwinterde. Op zaterdag laten wij de Gouden Eeuw tot leven komen. De tocht gaat niet naar Nova Zembla, maar van Lemmer naar Urk.

Bereiche, in denen ein kleines Land eine führende Rolle spielen kann: Zu Beginn des Jahres 1600 führte die Suche nach noch unbekannten Handelsrouten den niederländischen Seefahrer Willem Barentz in Gebiete, in denen er hoffte, Indien zu finden. Seine heldenhafte Fahrt durch die eisige Hölle der Arktis brachte ihn nach Nova Zembla und Spitzbergen, wo er unter furchtbaren Umständen überwinterte. Am Samstag lassen wir dieses Goldene Jahrhundert der niederländischen Geschichte noch einmal aufleben. Unsere Entdeckungsreise führt Sie jedoch nicht nach Nova Zembla, sondern von Lemmer nach Urk.



In the end, however, you will want to be in the driving seat. Be sure you know what you're doing, as this battleship requires more steering skills than your SM.

Eh bien, finalement vous préférez prendre la barre. Sachez bien à quoi vous vous engagez, car ce navire de ligne exige véritablement plus d'adresse que votre SM.

Tja, u neemt tenslotte het liefst zelf het stuur in handen. Weet waar u aan begint, want dit slagschip vergt toch echt meer stuurmanskunst dan uw SM.

Ja, Sie nehmen das Steuer am liebsten in die eigenen Hände. Seien Sie sich jedoch bewusst, an welche Aufgabe Sie sich heranwagen, denn dieses Kreuzer verlangt zweifellos etwas mehr Steuerkunst als Ihr SM.

Have you found your sea legs yet? The Dutch took the land you see around you from the sea in the form of the Flevopolders. The IJsselmeer has become the biggest inland lake of the Netherlands. Lemmer is a harbour city on a sea that no longer exists. In that respect, the Dutch are sea robbers. Literally.

Avez-vous le pied marin? Les terres que vous voyez autour de vous ont été conquises sur la mer par les Néerlandais sous la forme des Flevopolders. Le IJsselmeer est maintenant le plus grand lac intérieur endigué des Pays-Bas. Lemmer est une ville portuaire d'une mer qui n'est plus. Tout compte fait, les Néerlandais sont des pirates.

Heeft u al zeebenen? Het land dat u om u heen ziet is door de Nederlanders veroverd op de zee in de vorm van de Flevopolders. Het IJsselmeer is nu het grootste ingedijkte binnenmeer van Nederland. Lemmer is een havenstad van een zee die er niet meer is. Nederlanders zijn goed-beschouwd zeeroovers.

Haben Sie bereits den schwankenden Gang eines richtigen Seebären? Das Gebiet, das Sie um sich herum erblicken, wurde dem Meer von den Niederländern in Form des Flevopolders abgerungen. Heute ist das IJsselmeer das größte eingedeichete Binnenmeer der Niederlande. Lemmer ist eine kleine Hafenstadt an einem Meerbusen, den es heute nicht mehr gibt. So betrachtet, sind Niederländer Seeräuber.





The sea gives, the sea takes away. The people still have great respect for the sea and the nature around it. Religion is also still very important to the local population.

La mer donne, la mer prend. La population, ici, a encore un respect profond de la mer et de la nature qui l'entoure. La foi joue aussi un rôle important pour la population locale.

De zee geeft, de zee neemt. De bevolking heeft hier nog altijd diep respect voor de zee en de natuur die haar omringt. Groot is ook de rol die het geloof speelt voor de plaatselijke bevolking.

Die See gibt, die See nimmt. Die Küstenbewohner haben auch heute noch großen Respekt vor der See und den Naturgewalten, die sie umgeben. Groß ist auch der Stellenwert des Glaubens in den Gemeinschaften an der Küste.

The entrepreneurial spirit not only carried the Dutch across the world seas, it also brought out the discoverers in them. Those who are fascinated by technology and innovation (and what Citroën SM lover is not?) will be fascinated by this steam pumping-station.

L'esprit d'entreprise n'a pas conduit les Hollandais seulement sur les mers du globe, il libéra aussi les inventeurs qui étaient en eux. Les amateurs de technique et d'innovation (et quel amateur de Citroën SM ne l'est pas?) n'en croient pas leurs yeux près de cette machine d'épuisement à vapeur.



De ondernemerszin voerde Hollanders niet alleen over de wereldzeeën, het maakte ook de ontdekkers in hen los. Liefhebbers van techniek en innovatie (en welke Citroën SM-liefhebber is dat niet?) kijken bij dit stoomgemaal hun ogen uit.

Handelsgeist hat die Holländer nicht nur die Ozeane erobern lassen, sondern auch den Erfindergeist in ihnen geweckt. Liebhaber von Technik und Innovation (und welcher Liebhaber des Citroën SM ist das nicht) können sich an diesem Pumpwerk nicht satt sehen.



We are excellent drivers, aren't we? Show us what you can do: you and your SM. You determine your limits under the supervision of professional instructors. Driving on the top ring of the concave track (be sure to keep moving, you will have the feeling that you are falling over), on the extremely slippery circuit (ideal: slipping without wear and tear on tyres or undercarriage) or seeing when your SM front tyres start sliding on the equally slippery circle (from approx. 60 km/hr).

Rijden kunnen we als de beste, toch? Laat maar zien wat u kan: u, met uw SM. U bepaalt de grens van wat u onder begeleiding van professionele instructeurs wil beleven. Rijden op de bovenste ring van de kombaai (u moet wel doorrijden, want u krijgt beslist het gevoel dat u omvalt), op het spekgladde circuit (ideaal: slippen zonder banden of onderstel te verslijten) of kijken wanneer uw SM over zijn voorwielen begint te glijden op de al even gladde cirkel (vanaf circa 60 km/u).



Nous pouvons conduire comme pas un, n'est-ce pas? Montrez ce que vous savez faire: vous, avec votre SM. Vous fixez les limites de ce que vous voulez réaliser avec l'assistance d'instructeurs professionnels. Rouler sur la piste ci-dessus de la cuvette (vous devez poursuivre votre route, car il est certain que vous aurez la sensation que vous allez vous renverser), sur le circuit très glissant (idéal: dérapage sans user les pneus ou le châssis) ou regarder quand votre SM commence à dérapage sur ses roues avant sur le cercle tout aussi glissant (à partir d'environ 60 km/h).

Hinter dem Steuer sind Sie doch unschlagbar, nicht wahr? Zeigen Sie uns, was Sie können: Sie bestimmen zusammen mit Ihrem SM, wo die Grenze liegt von dem, was Sie unter Anleitung professioneller Fahrlehrer erleben möchten. Nehmen Sie den obersten Ring des Motodroms (Sie müssen allerdings auf dem Gaspedal bleiben, denn ansonsten bekommt man das Gefühl umzukippen), schleudern Sie über den „Eis-Circuit“ (ein idealer Schleuderkurs: Schleudern, ohne Verschleiß von Reifen oder Fahrwerk) oder stellen Sie fest auf der ebenso glatten Kreisbahn fest, wann Ihr SM beginnt zu untersteuern (etwa ab 60 km/h).

Would you like to register for SummuM 2003?
Visit www.summum2003.com and register.

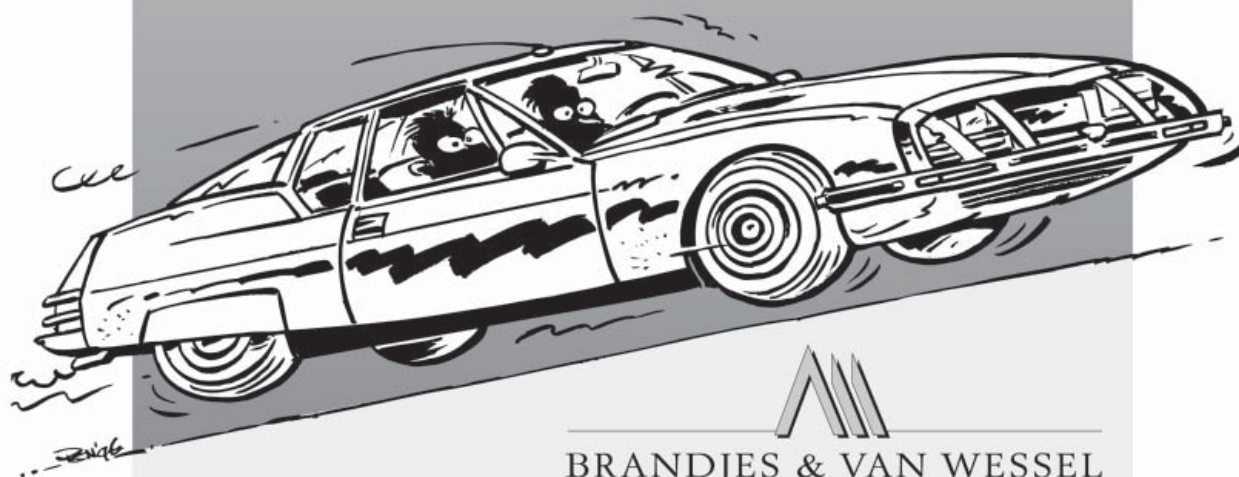
Inschrijven voor SummuM 2003?
Bezoek www.summum2003.com en meld u aan.

Inscription au SummuM 2003?
Visitez www.summum2003.com
et inscrivez-vous

Haben wir Ihr Interesse an der SummuM 2003 geweckt?
In der Website www.summum2003.com können Sie sich zur Teilnahme anmelden.

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

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL
PENSIOENADVISEURS

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

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,-		
Koppelingssset (3 delig)	380,-		

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

Slaapverwekkende Meetings?

Door Joris Bogaard

Aangezien niet alle leden aanwezig waren op de laatste ALV, waar ik in het bestuur ben gekozen, leek het mij nuttig om via deze weg iets over mijzelf te vertellen. U heeft overigens wel een mooi evenement gemist. Ik wil daarom nog even Michel Eugster feliciteren met zijn organisatietalent! Bravo!

Wel nu; mijn naam is Joris Bogaard. Ik ben 36 jaar oud en woon in Bussum. Ik ben van heel jongs af aan al geïnteresseerd in techniek. Mijn moeder heeft, toen ik 4 was eens hals over kop een kapperszaak moeten verlaten omdat ik met een haarspeld een stopcontact had kortgesloten en alle lichten daarmee uit deed... Dat is waarschijnlijk ook de reden geweest dat ik elektrotechniek ben gaan studeren in Delft. Nog op de middelbare school leerde ik mezelf sleutelen aan mijn brommer. Later ben ik ook de 2CV van mijn moeder gaan onderhouden. Toen ben ik waarschijnlijk besmet geraakt met het Citroën virus, maar had daar toen nog geen last van.

Dat begon toen ik net in Delft woonde. De OV-kaart was nog niet ingevoerd en alle studenten hadden auto's. Dat leverde een leuk zakcentje op. De meeste studentenhuizen leken (en waren) wel garages. De Delftenaren moesten ook alle auto's op de weg houden voor hun vriendinnetjes uit Leiden! Dat jaar (1986) kreeg ik een Dyane cadeau van een vriendin van mijn moeder. De APK was verlopen en er zat een gat in de bodem. Het was toen nog toegestaan om de bodem van polyester te maken en na twee weken zwoegen reed ik 'eindelijk' in m'n eigen auto. Ik heb acht jaar in deze auto gereden, waarvan zes op LPG. Het arme beestje is in Kopenhagen doormidden gebroken, maar heeft me nog wel thuis gebracht! Nog tijdens mijn studie ben ik via en met een kennis samen met een goede maat een garagebedrijf begonnen in "oude" Franse auto's. Zo kon ik mijn eigen schicht op de weg houden en sparen voor iets beters... Dat beters diende zich aan in de vorm van een Ami6 berline uit 1963. Hij had veel schade maar kostte ook maar 240 gulden! Ik heb deze auto nog steeds. Iets later bleef er een ID19 uit 1969 bij ons staan met een vastgelopen motor. De eigenaar zag af van reparatie. Na een motor revisie heb ik hier vijf jaar in gereden.

Uiteindelijk is het garagebedrijf door allerlei oorzaken niet geworden wat wij ervan dachten. Ik heb toen, al solliciterend, veel gewerkt bij DS

Advies in Amsterdam. Daar heb ik de roestige ID ingewisseld voor een DSuper5 uit 1973. Dit is tot op de dag van vandaag mijn dagelijks vervoermiddel. Inmiddels heeft ze een 2300cc motor en ben ik plaatwerk aan het sparen.

Zo'n beetje drie jaar geleden kwamen m'n vriendin en ik in Frankrijk een Ami6 tegen met een kapotte koppeling. Voor de 2000 FF konden we hem niet laten staan... Het wagen park kwam vorig jaar compleet met de aanschaf van de SM, maar dat heb ik in vorig SublieM al verteld.

Ik ben na mijn garagebaantjes uiteindelijk in de ICT terecht gekomen. Daar had ik tenslotte voor doorgeleerd. Ik werk nu bij een klein bedrijf dat internet oplossingen verkoopt en bedenkt voor mobiele apparaten zoals GSM's en PDA's. De auto's zijn gelukkig weer hobby in plaats van werk.

Het is mijn bedoeling om als technisch bestuurslid in ieder geval het aanspreek punt te zijn voor technische zaken, met aandacht voor de onderdelen voorziening, de SM specialisten in Nederland en alles wat met de techniek van onze Saloppes Majestueuse te maken heeft.

A bientôt bij een technisch Spannende Meeting!



De SM als voiture de collection in het Frankrijk van nu

Door Peter Pijlman

AutoRétro van februari jl. bevatte een aardig artikel van Thibaut Amant en Daniël Denis over Citroëns die het verzamelen waard zijn: de Traction Avant, de 2 CV, de DS en de SM. Een collectie op zijn Frans, maar die ook regelmatig is terug te vinden in ons land. Hier een bewerking van het artikel, en ... enfin, lees de zin en stoort u zich niet aan de onzin.

Traction Avant, de pionier!

De Traction Avant (1934) is de eerste auto die vorm heeft gegeven aan de mythe rond het merk Citroën. Het is bijna niet te geloven, maar toch is het zo: 67 jaar na dato is ze nog steeds verleidelijk. Nooit eerder in de geschiedenis van het merk was er een auto die zoveel innovaties tegelijk bevatte. Hoewel het niet de eerste auto met voorwiel-aandrijving was, werd ze wel als enige automobiel toentertijd op zo'n grote schaal geproduceerd. Bovendien: ze had een zelfdragende en heel lage carrosserie waarmee heel sportief gereden kon worden. Een helemaal platte bodem, en een motor en versnellingsbak die er als één geheel uitgehaald kon worden en dus vervangen konden worden. Binnen korte tijd verkreeg ze de bijnaam 'Reine de la route' (koningin van de weg). Daar kwamen natuurlijk beruchte gangsters op af maar in de Tweede Wereldoorlog gebruikten ook het verzet en de Wehrmacht haar veelvuldig voor speciale missies. Niet verwonderlijk dat de TA in Frankrijk één van de eerste auto's werd die verzamelaars trok.

Vergeet de coupés en de cabriolets maar, want die zijn heel duur geworden. De '15' (Quinze) met zescilinder motor is het meest geliefd en ligt rond de 15.000 Euro. De gewone 7 of 11 légère of normale (klein, resp. groter, bij ons 'sport' of 'normaal' genoemd) liggen rond de 6000 Euro als ze in zeer goed staat verkeren. Vergis je niet, het sturen is net zo zwaar als een maag na een stevige maaltijd en ook de versnellingshandel in het dashboard vergt enige kracht. Voor de rest is het bijna een moderne auto (sic!). U zult verbaasd staan over haar wegligging en remmen, maar pas op voor de motor, die is op zijn minst een halve eeuw geleden gebouwd en dus moet u er niet hetzelfde van verwachten en vergen als van uw Xsara HDi.

SUPER!

Algehele betrouwbaarheid (ze rijden dwars door Australië en de VS!)
Beschikbaarheid van onderdelen
Niet te ontkennen charisma
Prestaties (voor die tijd)

HOEWEL...

De laatste modellen zijn esthetisch gezien wat overdadig (wat mij betreft)
Voor dagelijks gebruik twijfelachtig
Bediening van de versnellingsbak

IN HET KORT:

Historisch interessant	***
Hanteerbaarheid	**
Onderdelenvoorziening	**
Onderhoudskosten	**
Waarde	**

auto retro
FEBRIER 2005

Triumph TR3 A
Par Jose Rosinski p. 84

RACING
Mercedes 300 SL
"Panamericana" p. 76

CITROËN
4 COLLECTORS, 4 BUDGETS p. 82

ALFASUD ti
Guide d'achat complet p. 18

LE VRAI PRIX
VW Karmann-Ghia p. 84

MAIS AUSSI : FORD CAPRI II, TRIUMPH SPITFIRE 1500, VOLVO 240...

L 18839 - 202 - F. 4,10 €

2CV, soeur sourire!

Was Soeur sourire niet een Belgische non die in de jaren zeventig een hit scoorde en hippe maar geestelijke liedjes zong? Met wie het overigens slecht afliep toen ze de liefde voor Jezus verruilde voor de wereldse - lesbische - liefde? Dat wist de schrijver van dit artikel niet. Maar volgens hem is de 2CV een glimlach waard. En meer dan dat, het is haar misschien niet af te zien, maar aan haar conceptie (van de 2CV bedoel ik) ging een superintelligente afweging vooraf van alle aspecten die een auto licht, comfortabel, gemakkelijk te onderhouden en spotgoedkoop maken. Een rudimentair vehikel dat vier personen met een snelheid van 50 km/uur kan vervoeren, en een mandje met eieren heel over een hobbelweg kon transporteren. Anno 1936 (!) was dit de opdracht die Boulanger (de opvolger van André Citroën) aan zijn superingenieur Lefèbvre meegaf. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd er in het geheim aan verder gewerkt en in 1948 werd voor het publiek een geciviliseerde versie van de Deux Cheveaux onthuld. Ze riep meewarig gelach op, een lelijke eend met een rare bek. Daar staat tegenover dat de eerste gebruikers meteen voor haar charme bezweken. De vering met schok-absorberende trommels, helemaal nieuw, zorgde voor een totaal onverwacht goede wegligging en comfort. De luchtgekoelde tweecilinder startte altijd, ongeacht de weersomstandigheden en vroeg geen enkel onderhoud. Het interieur was in no time volledig te wijzigen en het dak was tot aan de achterbumper open te maken. Iets praktischer bestond er niet. En dat voor de prijs van een superkoopje. Vanaf dat moment werd de 2CV een auto voor mensen die het niet naar het hoofd is gestegen, en lachend door het leven gaan. Ze is gediensig, sociaal en wat dat betreft kunnen sommige mensen een voorbeeld aan haar nemen. Vandaag de dag is het niet slechts een oud autootje, maar een manier van leven. Wilt u uw vrouw een plezier doen, uw kinderen, anderen en uzelf? Geef een 2CV en bied ze in het voorjaar allemaal een picknick aan. Echt een gezond en eenvoudig pleziertje. Zelfs een heel gezonde Eend kost weinig, op één voorwaarde, het chassis moet goed zijn (dat kost ongeveer 1000 Euro, en is het meest etterige onderdeel om te vervangen). De motor is niet kapot te krijgen, maar let wel even op de ventilator. Plattelandsgaragisten sleutelen er graag aan omdat het allemaal zo eenvoudig is. Achter het stuur zult u echt versteld staan van haar wegligging: die is

geen fabeltje, maar echt 'Citroën'. Daarentegen is de verwarming 'nul' ('nuul' zoals de Fransen zeggen als het werkelijk helemaal niks voorstelt) en in de zomer klapt het klapruitje van de deur geheld op uw vingers als u de deur dichttrekt. En wat de isolatie betreft, noch de frisse lucht, noch vocht, noch de motorgeurtjes worden buiten de deur gehouden. Geniet daarom maar van het karakteristieke boxergeluid van de motor. Kort en goed: bezint u voordat u een Pluriel bestelt. De lol is namelijk hetzelfde, maar dan voor 10 % van de kosten. Tel 1.500 tot 2.500 Euro neer voor een recent model. De oudjes zijn gewilder en dus duurder.

SUPER!

Betrouwbaarheid
Beschikbaarheid van onderdelen
Een enorm kapitaal aan sympathie
Zeer acceptabele waarde
Multi inzetbaar

HOEWEL...

Achterhaalde prestaties
Geen airco, geen ABS, geen ESP, niks!
Dikwijls erg, ge(of mis)bruikt

IN HET KORT:

Historisch interessant	***
Rijplezier	**
Onderdelenvoorziening	**
Onderhoudskosten	***
Waarde	**

DS, best car of the universe!

U wilt in de klasse 'Pullman' reizen? Dan is er niks beters dan een DS. Maar let op, de achterpassagiers hebben vaak de neiging over te geven, maar dat is altijd het geval als je in een lange afstandsvliegtuig reist...

Rolls Royces schijnen de 'beste auto's ter wereld' te zijn, maar dat is alleen maar omdat de bultengewone DS al de titel 'beste auto van het heelal en alle tijden' heeft gekregen. Minder puur dan de eerste versies, maar de ultieme DS'en met de laatste neus zijn niets meer en niets minder dan de meest majestueuze en gewaardeerde reismotoren die je kunt voorstellen. Aanvankelijk zou de 'VGD' (voiture de grande diffusion) slechts een eenvoudige modernisering van de Traction Avant voor na de oorlog worden, maar de VDG werd uiteindelijk de meest formidabele automobiel die ooit gemaakt is. Het is de totale 'heruitvinding'

van de auto geworden. Zeker, ze heeft nog altijd vier wielen, een stuur en een interieur, maar daarmee is ook alles gezegd. Hét grote idee achter de DS is de 'oléopneumatique': het wilde doe-het-zelfwerk van de Professor Zonnebloem van de Dubbele Chevrons, Paul Magès, is een mix van veerbollen, leidingen, buizen, afdichtringen en groene of rode olie. Het doel? Comfort, functionaliteit, precisie en een enorm toegenomen soepelheid. Veiligheid ook. Met een lekke band blijft de DS in het spoor en dat is niet alles. Na de restyling in 1967 heeft men haar zelfs twee ogen gegeven die 's nachts de weg volgen, en tegelijkertijd de wielen... En dan is er de lijn, het 'meesterstuk' van Flaminio Bertoni. Een zuivere synthese tussen twee tegenover elkaar liggende werelden: de kunst en de fysieke werkelijkheid. De DS is mooi en aërodynamisch tegelijk en bovendien, ze heeft geen enkele andere autovorm geïnspireerd. Niemand heeft geprobeerd haar te kopiëren. Onnodig om hier nog op haar politieke en sportieve carrière te wijzen. Blijft over dat Roland Barthes (zie hiervoor 'Robert Opron, l'automobile et l'art') de auto de kathedralen van de 20ste eeuw heeft genoemd. Ach, wat een droefenis voor Peugeot, die in 1955 toen de DS werd onthuld, haar 403 presenteerde... Een andere wereld.

Je moet echt gemotiveerd zijn om een DS te kopen. Haar techniek is met door een 'zondagsbricoleur' (doe-het-zelf) te repareren en veel Citroëngarages willen niet eens over haar horen praten. Je moet je tot specialisten wenden om haar te onderhouden. De DS is geen populaire auto, ze is gewoon heel duur, zowel om te onderhouden als om te kopen. In perfecte staat (en dan hebben we het al helemaal niet over de zeldzame cabriolets) kost ze gemiddeld 6000 Euro (we hebben het niet over de ID's, goede auto's maar minder extreem complex). Maar de meeste DS's zijn niet meer dan de helft waard. Inspecteer de wagen en rijdt ermee. Olielekkage? Neem die maar op de koop toe en voor lief. Nee, ik maak een grapje, dat kan natuurlijk gerepareerd worden, maar niet door een gewone garage en ook niet door een loodgieter. Mechanisch zijn ze zeer solide, daarom moet je je concentreren op het roestprobleem: bodem, lengtebalken en de onderkant van de kofferbak. Op z'n minst moet u een restauratiedossier overhandigd krijgen. Alleen op grond daarvan raad ik u aan ermee te gaan rijden en dan... dan rijdt u in de meest bijzondere auto die er ooit is geproduceerd. De beste van het heelal, beloofd, zelfs op Mars vindt u ze niet!

SUPER!
Rijgedrag
Mythe
Desian
Technologie
Altijd bekijks op de weg...
Verkrijgbaarheid van onderdelen

HOEWEL...
Ingewikkeld en dikwijls achterstallig onderhoud
In goede staat zeldzaam
De Hollanders kopen de mooiste exemplaren!

IN HET KORT	
Historische interessant	***
Rijplezier	***
Onderdelenvoorziening	**
Onderhoudskosten	*
Waarde	**

SM, Super DS!

Rectificatie! Er is iets beters dan een DS, er is de SM! Bedoeld als een 'super DS', maar de SM is veel meer dan dat, technisch en qua afwerking. Met bovendien een Latijns trekje! De SM heeft een heel originele lijn, zijn grote zusters waardig. Ze is nog steeds van deze tijd en daarmee de meest bijzondere Citroën die ooit is gebouwd. De indrukwekkende voorkant met een lampenbatterij van maar liefst zes stuks harmonieert perfect met de achtersteven, ook al vinden sommige chagrijnen die wat zwaar. Het interieur is voldoende voor twee personen, maar de achterzitplaatsen zijn totaal onbereikbaar voor een volwassene die die titel waardig is. In tegenstelling tot de andere drie auto's, is de SM noch het werk van André Lefèbvre, noch van Flaminio Bertoni. Nee, beter gezegd, ze is de flamboyante erfgename van hun werk. Ze is getekend door de getalenteerde 'leerling' Robert Opron en werd in 1970 gelanceerd en betekende een moedige zet van Citroën. De firma met de dubbele chevrons was sinds 1968 eigenaar van Maserati. Een spannende situatie, want de bestemming van beide firma's was alles behalve gelijk. Echter, Maserati beloofde iets goeds voor Citroën, een prestigieuze motor met een hoog rendement. In de 'inboedel' van Maserati zat ingenieur Alfieri, vader van een aantal knappe 'motori' en vooral een 'très sexy' V8. (Nu volgt het bekende kletspraatje van de twee cilinders die er afgezaagd zouden zijn ... PP). De zescilindermotor werd in een verkorte versie van de DS, een soort coupé, getest, maar de definitieve vormen van de echte

coupé SM zijn zonder meer origineel te noemen en een heuse GT waardig. Talloze mensen waren ervan overtuigd dat de SM de terugkeer betekende naar de glorieuze tijd waarin Frankrijk prestigieuze automobielen maakte. En meteen verschenen de eerste roadtests in de pers. 'De SM is doodeenvoudig ex-tra-or-di-naire!' Van een veiligheid en een ongeëvenaard rijgedrag, de 'rijSupreMatie gematerialiseerd!'. De oliecrisis zou helaas weldra een einde aan de droom maken. Pas op, als u eenmaal het model van uw keuze hebt aangeraakt, valt u onmiddellijk voor haar charme en dat is zonder meer de valstrik van de SM. Ze is echt onweerstaanbaar. Haar rijgedrag is verbluffend, vooral op de autoroute waar haar veiligheid reëel is. Maar vergeet niet dat de SM zowel een Citroën als een Maserati is, met alle kwaliteiten van beide merken, maar ook met ieders grote zwakheden. Denk aan de hydrauliek bijvoorbeeld en vergeet niet de motor die nooit een sterke reputatie heeft genoten. Talloos zijn de SM's met een DS-motor. Heiligschennis! Zo'n reputatie is er niet voor niets, zeker, dat is de realiteit, maar toch is het vooral een kwestie van onderhoud. De V6 vergt een fluwelen voet en aandacht. Het zorgvuldig op bedrijfstemperatuur brengen en om de 5000 kilometer olie ververset is van levensbelang, evenals het om de 40.000 kilometer vervangen van de kettingspanner (sic!). Daartoe moet de hele motor uit de auto gehaald worden, en tja, dat kost een paar centen. Vandaar dat men het nogal eens een keer wilde overslaan! Er is eigenlijk niks wat gemakkelijk gaat aan een SM. Om de accu te vervangen, moet men het voorspatbord demonteren. Ander zwak punt betreft de sodiumgepulverde uitlaatkleppen die vervangen moeten worden door massieve exemplaren. Kortom, het betrouwbaar maken van dat geheel kost zo'n 4500 Euro. Bij de aanschaf hoort dus absoluut een fatsoenlijk dossier van verrichte werkzaamheden. Een in perfecte staat verkerende SM kost iets minder dan 15.000 Euro, vandaar dat een SM echt iets is voor pietluttige gepassioneerde mensen, maar iemand die van schoonheid houdt en bereid is om vol te houden, zal het onvergelykbare genoeg scheppen om Sa Majesté te berijden. La SM kiest haar meester, het is aan u om haar te domineren!

SUPER!

Buitengewone wegvastheid

Design

Hedendaagse prestaties

Prestige

Waarde tegenwoordig interessant

HOEWEL...

Onderhoud te gek voor woorden

In goede staat zeldzaam

Twijfelachtige betrouwbaarheid

Onderdelen zeldzaam en duur

KORTOM...

Historisch interessant

Rijplezier

Verkrijgbaarheid onderdelen

Onderhoudskosten

Waarde

*

*

DOSSIER

Super DS !

Rectification, il y a mieux que la DS, il y a la SM !

Voulez comme une "super DS", Sa Majesté l'est sur tous les plans : technique, dynamique, finition...

Avec un côté latin en plus !

SUPER !

- ▲ Comportement routier extraordinaire
- ▲ Design
- ▲ Performances d'actualité
- ▲ Prestige
- ▲ Côté actuellement intéressant

QUOIQU'...

- ▼ Entretien de folie
- ▼ Rare en bon état
- ▼ Fiabilité aléatoire
- ▼ Pièces rares et chères

Présentant un dessin original digne de ses grandes sœurs, la SM impressionne d'emblée avec sa batterie de six projecteurs sous verre. Elle est encore à l'heure actuelle, la Citroën la plus extraordinaire jamais produite...

L'autostrade est le domaine de prédilection de la SM. Vitesse de croisière "prohibée", sécurité de conduite, niveau de sécurité d'utilisation élevé...

EN BREF...

Intérêt historique	★★
Agrément de conduite	★★★
Disponibilité des pièces	*
Entretien	*
Cote	★★

Contrairement aux trois autres, la SM n'est ni l'œuvre d'André Lefèvre, ni celle de Flaminio Bertoni. Et pourtant, elle est l'héritière flamboyante de leurs travaux : dessinée par le talentueux "élève" Robert Opron, la SM est lancée en 1970 et constitue un pari audacieux pour Citroën. La firme au double chevron se retrouve en effet propriétaire en 1968 de Maserati. Une situation étonnante, car le destin des deux marques n'a alors rien de commun. Et pourtant... Très mal en point, Maserati constitue surtout pour Citroën une manne sérieuse pour concevoir un moteur "prestigieux" à fort rendement : parmi les "meubles" cédés, il y a en effet l'ingénieur Alfieri, père de quelques "motors" d'anthologie et surtout

d'un V8 très sexy. Depuis quelques années, Citroën planche sur une "super DS", à empattement court, carrossée en coupé et dont les performances seraient optimisées. Malheureusement, chaque tentative de conception d'un six cylindres tombe à l'eau. Alfieri se voit donc confier la tâche : peu enthousiaste, il se contentera de tronçonner deux cylindres à son V8, histoire de le faire rentrer sous le fin capot du futur coupé. Un coupé aux lignes tout à fait originales, car l'idée d'un

coupé DS n'est pas forcément bonne (image de la voiture peu en corrélation avec celle d'une GT...). La SM est : ainsi dévoilée en 1970 : nombreux sont ceux à y voir le retour du prestige automobile français des grandes heures. Et puis viennent les premiers essais de la presse : la SM est tout simplement extra-or-di-naire ! D'une sécurité et d'un confort de conduite inouïs, la SupreMatie routière matérialisée ! La crise pétrolière viendra malheureusement mettre fin au rêve.

Elektrische raambediening

Door Peter Derks

In het kader van de behandeling van de elektrische installatie van onze SM's heb ik vorige keer gezegd dat we in het volgende artikel zouden doorgaan met de zekeringen en het laadcircuit. Ik heb echter ook nog direct een kort intermezzo: we hebben al eens over de raambediening geschreven, en met name over de mechaniek, maar ook aan het elektrisch systeem valt nog iets te verbeteren. Dus eerst maar eens een praktisch voorbeeld, en dan gaan we volgende keer weer verder met de uitleg.

Raambediening verbeteren

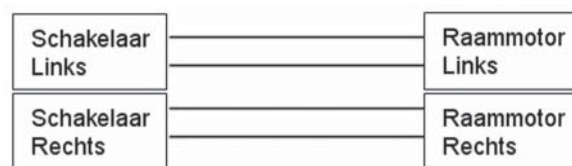
Onze SM's waren een van de eerste auto's die af fabriek uitgerust werden met elektrische raambediening. Dat was toen nog een noviteit die in de klasse "grote luxe" thuishoorde. Nu na 30 jaar is het gemeengoed, en daarbij hebben de automakers nu zo'n 35 jaar ervaring met elektrische ramen, en hebben dus ook veel geleerd over hoe je elektrische ramen goed laat werken bij koud weer, en wat er gebeurt als een auto wat ouder wordt en de elektrische contacten een beetje oxideren. Hoeveel SM rijders helpen niet letterlijk een handje met het sluiten van de ramen, schijnbaar omdat de motors de kracht missen? U heeft die motortjes al eens gedemonteerd, de raamhefbomen gesmeerd en de "loopgootjes" schoon-gemaakt en opnieuw gevet, en nog gaan de ramen niet echt soepeltjes open, en met name bij een beetje koude gaan de ramen tergend langzaam, terwijl u ook merkt dat ze met lopende motor beter dichtgaan (dat doen we allemaal hoor, eerst ramen dicht dan contact uit).

Wat kunnen we doen bij onze SM's om de ramen soepeler te laten openen en vooral sluiten? Er zijn twee oplossingen: de eerste is om vrijwel de complete elektrische bekabeling te vernieuwen en de schakelaars te vernieuwen zodat de raammotors weer de volle spanning krijgen. De tweede is om de techniek een handje te helpen door de stroom direct naar de raammotors te leiden, hetgeen wil zeggen: extra draden en een relais aanleggen. Het resultaat zal u verrassen, want een raammotor kan gemakkelijk zo'n 20 ampère stroom gebruiken bij blokkering, vrijwel hetzelfde als vier koplampen, dus dan begrijpt u dat een kleine extra weerstand desastreuze gevolgen kan hebben.

Als we dus stroom zo direct mogelijk naar de raammotoren voeren, winnen we veel. We kunnen direct stroom toevoeren en de draaddikte aanpassen aan het maximum verbruik. Als we dan ook nog een oplossing creëren die we kunnen monteren zonder grote wijzigingen aan de bestaande bekabeling, dat wil zeggen met extra componenten die we ook weer kunnen verwijderen, dan hebben we veel gewonnen.

Hoe gaat dat in z'n werk: we maken een extra kabelboom met twee omschakelrelais aan iedere zijde, gevoed door een extra draad direct vanaf het 12 volt verdeelblok bij de relais. Hoe werkt het: normaliter wordt de motor geschakeld met een omschakelaar en met die omschakelaar gaan we in de nieuwe situatie de relais bedienen die dan de stroom naar de motor schakelen. Het ene relais schakelt als het raam dicht moet, het andere als het raam open moet. Zie het schema. Voordeel: directe stroomlevering vanaf de accu via de relais naar de raammotor, zodat we de sterke stromen die nodig zijn om de motoren te schakelen niet via het contactslot, de zekeringen, terug naar binnen naar de schakelaar en dan pas naar de raammotoren te sturen, maar direct. Het effect: uw raammotoren gaan "soepeler" open, en vooral sneller. Verwacht natuurlijk geen wonderen, als uw mechanische raammechaniek vast zit of in slechte staat is helpt dit niet, maar in die andere gevallen wel.

Tekening 1: Schema SM

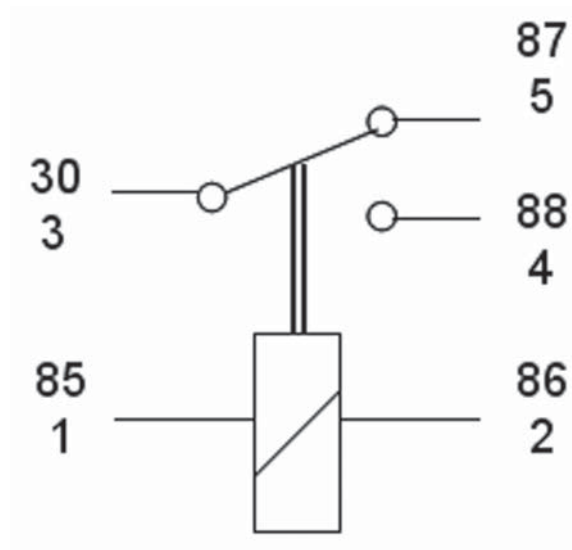


Wat hebben nodig om dit ideetje te verwezenlijken?

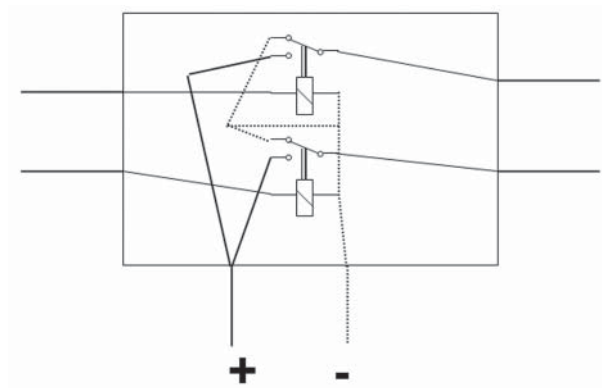
Twee omschakelrelais aan iedere zijde (je hebt echt omschakelrelais nodig, niet alle 5-polige relais zijn omschakelrelais!). Je herkent omschakelrelais aan de vijf polen en aan de nummering van de polen: 1, 2, 3, 4, 5 op z'n Frans of volgens de Duitse DIN norm 30, 85, 86 en 87 en 88. En dan als volgt: 1, 85 en 2, 86 zijn de aansluitingen die het relais

bekrachten, 30 en 3 zijn de input van de relaisschakelaar, 5 en 87 zijn het schakelend contact en 4 en 88 zijn het rustcontact.

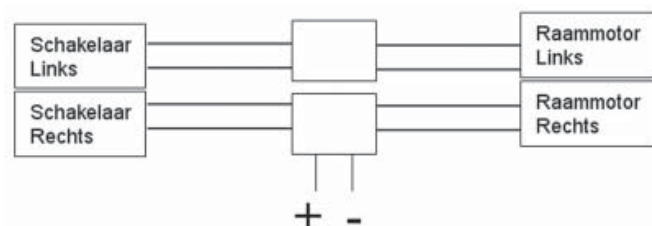
Tekening 2: Schema relais



Tekening 3: Relais detail



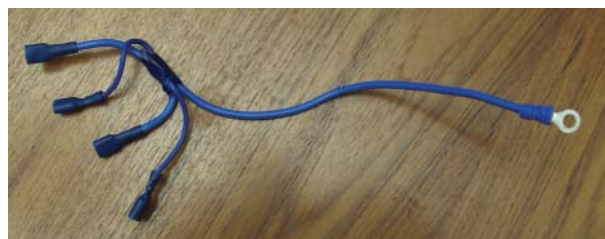
Tekening 4: SM met relais



De volgende extra draden zijn nodig aan iedere zijde:

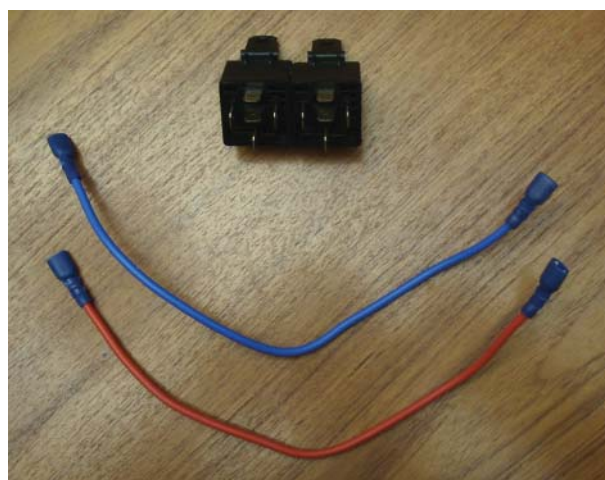
Massakabelboom (zie foto onder)

Een Massa kabelboom met een ook voor de massa-aansluiting en 4 massakontakten, 2 "lichte" voor de relais-schakeling, en 2 "zware" voor de motoren.



Verlengkabeltjes (zie foto onder)

Twee verlengkabels om de relais aan de raammotoren aan te sluiten. De bedieningsdraden worden direct op de relais aangesloten.

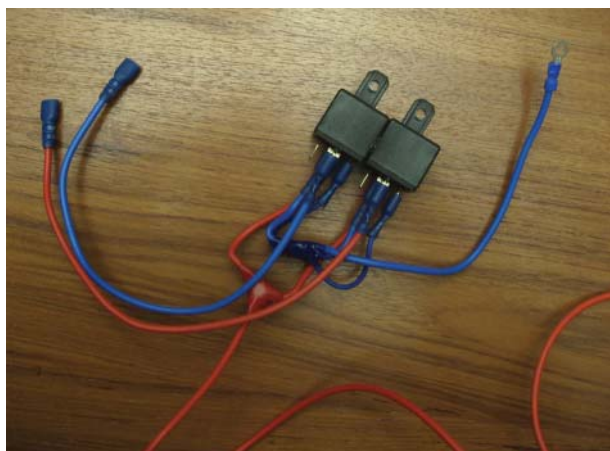


Plus/voedingsdraad (zie foto onder)

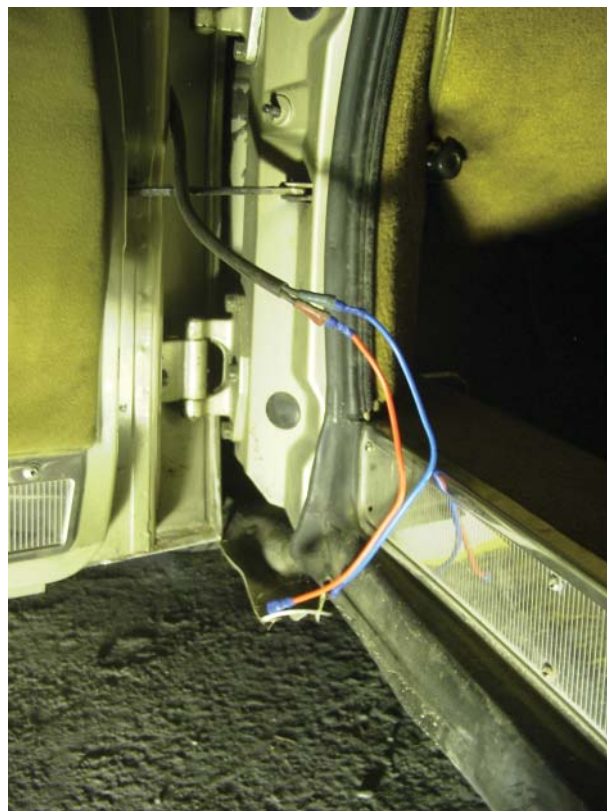
Een draad van de accu-plus met een zekering, die de voeding van de relais verzorgt, links ongeveer 140 cm, rechts 260 cm, want die draad moet ook nog van links naar rechts.



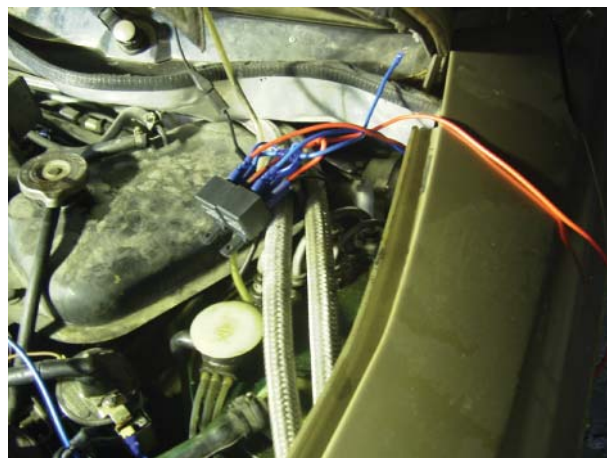
Je kunt hier kiezen voor een zekering van 35 ampere en die gebruiken voor beide raammotoren, of 2 zekeringen van 20 ampere, een voor iedere zijde.



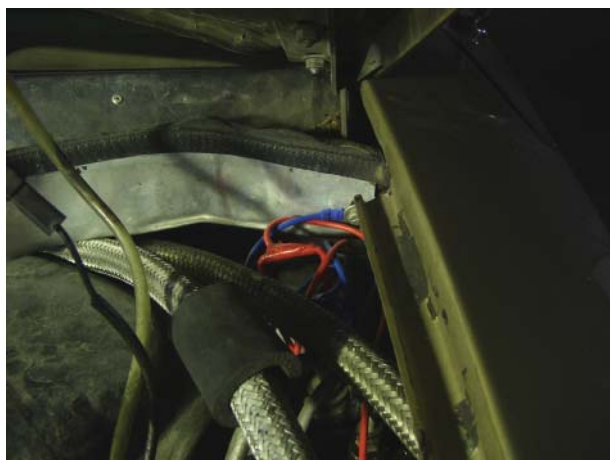
Monteren



Draden aan raammotor deur links



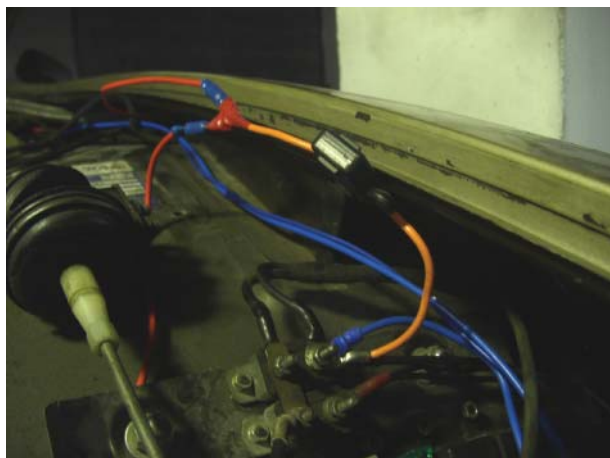
Relais LV montage



Relais LV gemonteerd



Relais RV gemonteerd



Zekering in draad

De zekeringen worden direct aangesloten op de verdeelblokken die we links vooraan boven de oliekoeler en tussen de relais vinden (bij mijn voorbeeldauto zaten de relais hoger, bij uw SM zitten ze veel lager!).

Aansluiten met een "oog" met een 5 milimeter groot gat

De massakabels kunnen we direct aansluiten op de M5 boutjes die het tussenschot vasthouden. De enige draden die een beetje gepuzzel nodig maken, zijn de draden naar de raammotoren. Aan de motortjes zit een kabel van z'n 35 centimeter die met platte stekkertjes verbinding maakt met de draden die van de schakelaar komen. Even zoeken voor bij de deur en goed opletten dat beide rode stekkertjes aan hetzelfde relais gemonteerd worden. De extra draden die de motor met de relais verbinden, zijn vooral voor het gemak z'n 25 centimeter lang. De draden die van de schakelaars komen, worden direct op de relais aangesloten. Als u dan nog de kleuren goed bij elkaar houdt, gaat het goed en dan werken de schakelaars ook nog de goede kant op, anders verwisselen.

Op de foto's ziet u de diverse componenten en de montage. Als u een beetje begrip heeft voor auto-elektriciteit komt u er zeker uit. Zorgt u er voor dat u de draden met tape aan de bestaande kabelbomen vastmaakt! Op de foto's liggen ze los om het duidelijker voor u te maken. Gebruikt u als kleur ook liever zwarte draad en voor de extra draad aan de relais zwart en rood: kijkt u goed naar de foto's welke stekkertjes gebruikt zijn (meestal vrouwtjes, maar er zijn een paar uitzonderingen). De draaddikte: voor de Plus voedingsdraad, de massadraad en de draden naar de raammotoren gebruikte ik 2,5 mm² draad, voor de overige draden 1,5 mm.

Voor vragen kunt u altijd een email sturen naar peter.derks@free.fr. Mocht u dit alles een beetje te complex vinden dan kan ik u van harte aanbevelen dit door uw SM specialist te laten uitvoeren. Van der Laan in Abbenes bijvoorbeeld monteert de relais vrijwel op dezelfde wijze.

Rétromobile & FICCSM

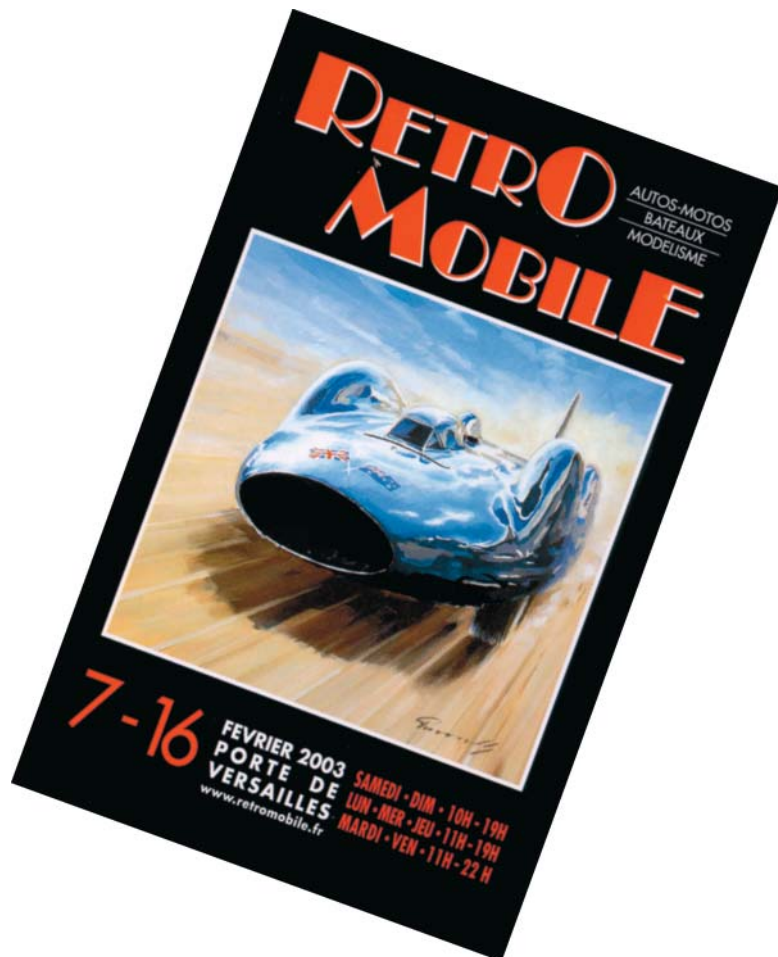
Door Roland van der Spek

Een jaarlijks terugkerend evenement, Rétromobile. Deze beurs annex tentoonstelling gericht op klassieke automobielen, motoren en boten wordt elk jaar aangegrepen om de Citroën SM clubs in Europa bijeen te brengen om onderling informatie uit te wisselen. Deze clubs zijn verenigd in de Federation Internationale des Clubs Citroën SM, kortweg FICCSM dus. Hierbij een impressie van Rétromobile en de vergadering van de FICCSM 2003, bijgewoond door Jan-Tjerk Eelkema en bovengetekende uit het bestuur...

Rétromobile is elk jaar een afgeladen hal met vele Franse clubs en internationale autofabrikanten alsmede handelaren, verkopers, bedrijfjes etc. voor onderdelen, schaalmodellen, boeken, tijdschriften, poetsmiddelen, smeermiddelen en ga zo maar door. Dit jaar waren er maar liefst drie Franse Citroën SM clubs aanwezig!

Natuurlijk was er de Citroën SM Club de France die voor deze gelegenheid de recordauto van Jerry en Sylvia Hathaway (waarover later meer) hadden laten overvaren en pontificaal op hun stand hadden geplaatst.

Daarnaast was er de Euro SM club, een initiatief van een heerschap die niet meer welkom was in de Franse club en derhalve zelf een club is gestart. Overigens niet zonder succes want hoewel het aantal leden van die club ons niet bekend is, hadden ze net als vorig jaar een aanzienlijke stand. En die werd dit jaar opgesierd door de SM van de voormalige consul van Frankrijk in Duitsland; een gitzwarte SM met twee Franse vlaggen op het voorplecht en uitgerust met TV en telefoon waarvoor dan ook twee prominent aanwezige antennes op de achterzijde waren gemonteerd. Een miniatuur (1 op 43) van deze auto, in zeer



gedetailleerde vorm werd hiervan op de stand verkocht. Overigens, mocht u denken dat het echte haat en nijd is tussen die twee Franse clubs, op een dusdanige wijze waarop alleen Fransen dat kunnen, dan heeft u het mis: de nieuwe voorzitter van de Franse club (Jean-Pierre Devlaeminck) stond gemoedelijk te babbelen met de voorzitter van de Euro SM club (Pierre Philipps)! Misschien dat de on-Franse achternamen van beide heren hiertoe een steen bijdragen...



De derde Franse SM club is de club van een afvallig Frans clublid genaamd Ginioux. Hij had een van zijn SM's, z'n Opera, ter beschikking gesteld aan de stand van Chapron-adepten. Hoe zijn club gaat heten en of het werkelijk van de grond komt is ons vooralsnog niet bekend.

Los van onze aanwezigheid, en die van Peter Pijlman (want woonachtig in Frankrijk is dat een thuiswedstrijd) had Rétromobile nog een Nederlandse tint; de klassieke autocollectie van wijlen Alfred Heineken werd door Christie's ter veiling aangeboden. Hij bezat echter geen SM.

Aan het eind van de Rétromobile-zaterdag volgt dan de vergadering van de FICCSM, dit maal bijgewoond door bestuursleden de Franse, Engelse, Duitse en Italiaanse clubs. Wat mij direct opviel, is de gemiddelde leeftijd van de buitenlandse bestuursleden, die ligt aanmerkelijk hoger dan die van de Nederlandse bestuurders (en dat is al tijden zo als ik de onze leeftijd van ook onze oud-bestuursleden in herinnering breng). Maar dit terzijde. De vergadering ving aan met een presentatie van Jerry en Sylvia Hathaway, beiden waren, nu ze toch in Frankrijk waren, door de Franse club gevraagd een verhaal te houden over de vele recordpogingen met hun spacy race-SM. Het zou een verhaal apart worden om hun belevenissen te melden maar een overzicht van de records en prijzen die zij hebben behaald zal ik u niet onthouden (hetgeen overigens op hun website in uitgebreidere vorm ook is vermeld, kijk maar op www.infoweb.nl/smworld):

Concours d'Elegance:

1977 Le Cercle Concours, 1ste plaats
1978 Long Beach Grand Prix Concour, 1e plaats
1979 Newporter Invitation Concour, 1e plaats
1984 Citroen Car Club Concour, beste van show
1985 Palm Springs 1st Annual Concours, 1e plaats

Prestaties:

1979 Bonneville Land Speed Trial
record met 151,249 miles per hour

1980 Bonneville Land Speed Trial
record met 148,773 miles per hour
1981 El Mirage Racing Season
record met 175,430 miles per hour
1985 Bonneville Land Speed Trial
record met 200,002 miles per hour
1987 Bonneville Land Speed Trial
record met 202,301 miles per hour

Hoewel hun laatste record van 1987 nog niet overtroffen is, zijn ze inmiddels begonnen met de voorbereidingen om het record in 2005 naar 220 miles per uur aan te scherpen. Bedenk daarbij dat



een mile 1,609344 kilometer is dus dat record moet een duizelingwekkende vaart van 354,05568 kilometer per uur opleveren. En dat met een SM! Geen wonder, zie de foto met het buizenframe, dat enige versteviging van het gevaarte wenselijk was om nog een enigszins veilig gevoel te behouden. Als u trouwens goed door het frame en de achterruit op de foto kijkt, ziet u Sylvia Hathaway nog zitten.



voorstel was overigens ook in eerdere bijeenkomsten reeds door onze club aangedragen maar waar men voor iets betaald, wenst men natuurlijk ook inspraak op of op z'n minst controle over te afgedragen gelden. Op dit punt liep dat eerder gedane voorstel destijds spaak maar wellicht dat de inbreng van de Duitse club hieromtrent tot nieuwe inzichten leidt. Wij zijn zeer benieuwd!

Natuurlijk hebben wij als Nederlandse club SummuM gepromoot met een fraaie folder zoals deze ook op de middenpagina's van deze SublieM is afgedrukt. Zeker met het circuit in aantocht (lees daarover het met groot enthousiasme doorspekte

verhaal van Peter Snoeker elders in dit blad!) zal een groot aantal buitenlandse deelnemers acte de presence geven. En zo hoort dat ook.

De vergadering werd besloten met een diner waar we voor de verandering nu eens wel bij aanwezig waren, smoking was niet verplicht, en dit leidt tot leuke gesprekken die qua inhoud variëren van de waarde van SM's, de kwaliteit van de Franse vertaling van de boeken van Peter Pijlman en het werkelijk aantal geproduceerde Opera's tot de vraag of 220 km p/u in een SM verantwoord is (in technisch opzicht, de gezondheid wordt daarbuiten gelaten). Al met al een aardige trip!

Dan de feitelijke inhoud van de vergadering: de doelstelling, hoewel nergens vastgelegd, is het uitwisselen van informatie omtrent ledenaantallen, evenementen en andere algemeenheden van de clubs. Zo meldt de Franse club, in dit doen zij jaarlijks, dat de onderdelen schaarser worden, moeilijker produceerbaar en derhalve ook meer kostbaar. De Engelse club heeft een heel concreet plan gevat om een echt Engels SM clubblad uit te brengen (nu hebben ze periodiek ruimte in een algemeen Citroën clubblad), niet alleen voor de Engelse markt bedoeld maar ook voor de Amerikaanse, Australische en Nieuw-Zeelandse markt. En wellicht dat enkele fanatici onder u zich ook op dit blad willen abonneren. Zodra meer bekend is over prijzen, verschijningsfrequentie en andere relevante informatie, zullen wij u daarover berichten.

De Italiaanse club heeft, onder voorbehoud, al een programma van de door hun in 2004 te organiseren internationale meeting. Deze wordt georganiseerd in Genua, dat jaar de culturele hoofdstad van Europa. Noteer maar in uw agenda: 28, 29 en 30 mei 2004.

De Duitse club zal op zoek moeten naar een nieuwe voorzitter: Friedrich Sögtrop legt na een periode van maar liefst 15 jaar zijn functie neer. Hij stelt ook voor om de clubs een kleine bijdrage per clublid te laten afdragen aan de Franse club ten behoeve van de onderdelenvoorziening. Dit



SentiMent

Door Roel van Cromvoirt

Als nieuw lid van de Citroën SM club voel ik me niet alleen geroepen om mijzelf in het kort aan de leden voor te stellen, maar wil ik als verse SM eigenaar ook gehoor geven aan de aanmoediging om redactionele bijdragen te leveren ten behoeve van het clubblad.

Ik weet hoe “ondankbaar” werk het is om voor een clubbestuur te werken. Dit bedoel ik niet negatief, maar feit is dat de werkzaamheden door het bestuur, redactie en alle anderen die bergen vrije tijd besteden aan het wel en wee van de club, niet altijd in verhouding staan tot het respons wat vanuit het ledenbestand terug komt. Ik zal, na korte onderstaande introductie over mijzelf, proberen om mijn kennismaking met de SM tijdens mijn jeugd en latere belevenissen met deze auto met de lezers te delen.

De schrijver van dit artikel is een 39e jarige “Hagenees”, van beroep onteigeningsadviseur en bedrijfsmakelaar, getrouwd en vader van een zoon van twee. Ik heb mij de afgelopen tien jaar gespecialiseerd in advisering van bedrijven die plaats moeten maken voor ruimtelijke ontwikkelingen. Denk hierbij aan herstructurering bedrijfsterrainen, aanleg Hoge Snelheidslijn, stadsvernieuwing e.d. De bedrijven hebben in dat geval recht op een speciale schadeloosstelling (op basis van de Onteigeningswet), waarbij ik tegelijkertijd mijn cliënten begeleid bij de benodigde herhuisvesting. Genoeg over mijn commerciële activiteiten; het clubblad is hier immers niet voor bedoeld.

Het Citroën-gevoel heb ik overgenomen van mijn vader die in 1974 met zijn eerste (van de vijf) Citroën CX'en naar huis kwam. Vader Cees, bouwer van beroep met als hobby Frankrijk, kocht begin jaren '70 een boerderij in Belle Raze, een gehucht in de Minervois-streek, vlakbij St. Jean de Minervois en bekend om zijn dessertwijn. Het dorp ligt midden in de 'Montagnes Noire', ten westen van Beziers. Ook het nabij gelegen St. Chinian is voor de (wijn)kenners geen onbekende plaats. Dit departement (Aude) is een absolute aanrader.

Terwijl mijn vader zijn kennis- en vriendenkring in Frankrijk verder uitbreidde, was ik inmiddels als 14-jarig ventje naar een internaat gestuurd, om er voor te zorgen dat ik in ieder geval een diploma zou halen wat verder reikte als 'LTS-zwakstroom

en 2 danslessen'... Het was een vrij streng internaat geleid door paters (Montfortanen), waarbij ik slechts om de week een weekend naar huis mocht. Bij speciale evenementen tijdens de verplichte internaatweekeinden, werd het internaat opengesteld voor bezoek van familie en vrienden. De reden dat ik dit vertel is dat ik tijdens één van deze weekeinden kennis zou maken met de meest bijzondere auto die ooit op deze aardbol vervaardigd is, de Citroën SM.

Het was op een zaterdagmiddag en overal liepen blijde ventjes met hun ouders over het terrein. Zelf bedroefd en mokkend, want mijn ouders zouden niet komen, want die zaten, ja waar anders, in Frankrijk. Mijn aandacht werd echter getrokken door een grote groep mensen die reikhalzend naar iets uitkeken. Ik kon onmogelijk zien wat het was, maar het gat in de 'mensenmassa' (ja, zo ervaar je dingen op die leeftijd) zou wel eens de omvang van een auto kunnen hebben. Totdat ik een 'mevrouw' uit de menigte zag komen die wel eens de omvang van mijn moeder zou kunnen hebben (deze beeldspraak heeft overigens geen enkele relatie met het postuur van mijn moedertje, want volgens mij is daar niets mis mee). De blijdschap bij het zien van mijn moeder werd al gauw opgeslokt door mijn nieuwsgierigheid naar het voertuig, waaruit zij stapte en dat al die mensen in beroering had gebracht. Mijn vader stak zijn hoofd uit het raam en zei: 'Jullie hebben me al zoveel geld gekost, dat ik nu maar eens een souvenir'tje voor mezelf heb meegebracht'.

Daar stond ie dan, een ravenzwarte SM (zie foto). Ik was sprakeloos. Een auto met zo'n uitgesproken lijn, dat had ik nog nooit gezien. Ik kroop er in en keek natuurlijk als eerste naar het laatste getal van de snelheidsmeter (260!). Ook zou ik het futuristische interieur en de welriekende lucht van het (mokka-kleurige) lederen interieur niet meer vergeten. Het type SM betrof een Franse 1970-carburateur-versie, 2,7 L met 170 pk en met de opties getint glas en airco.

De auto is gekocht van een 76-jarige oude baas uit Aigues-Vives, (Aude). De man reed nog dagelijks met veel plezier met zijn SM. Nu is dit in het uitgestrekte gebied niet zo'n probleem, maar er moest ook wel eens een boodschap gedaan worden in de grote stad. Na lang aandringen door de lokale Gendarmerie, zijn vrouw en overige familie, was de oude baas uiteindelijk gezwicht

voor het feit dat het niet meer verantwoord was om op 76-jarige leeftijd in zo'n snelle sportauto 'comme la SM' te rijden en vond de oude baas het goed dat de SM werd verkocht aan mijn vader, die bevriend was met zijn zoon Serge. Serge deed voor mijn vader het nodige timmerwerk.

Het grappige aan deze auto waren de twee van binnenuit elektrisch verstelbare buitenspiegels op beide voorschermen. Ik sluit niet uit dat deze spiegels speciaal voor het kleine oude baasje op de auto waren gemonteerd (zie tevens foto).

Zo had Serge op verzoek van pa een prachtige, maar loodzware hardhouten voordeur vervaardigd, die bestemd was voor onze woning in Zoeterwoude (NL). Pa had zonder meer liefde voor de SM, maar het was tegelijkertijd volgens hem gewoon maar een auto op vier wielen met een dak en dat dak was uitermate geschikt voor het vervoer van de voordeur. Pa was gek op passen en meten, echter altijd op het randje. Zo reden we met het hele gezin in de SM met een eiken voordeur van ca. 75 kilo op het dak, ondersteund door iets wat op een imperial moest lijken, terug naar Nederland. In Zuid-België kregen we echter te maken met hevige sneeuwval zodat er nog maar één spoor berijdbaar was. We reden met ca. 50 km p/u (...) achter een Belgische veewagen met een felrode mistlamp op zijn achterbumper. Met slecht zicht door sneeuw en mist wordt dat visueel één grote rode wolk, waar je na een uurtje met zo'n lage snelheid behoorlijk duf en mistig in je hoofd van wordt. Ik zag dat pa zijn beide onderarmen op het stuur had gelegd terwijl zijn ogen traag knipperden. Slaap maakte zich bijna van hem meester, toen hij zei: 'Nou ben ik het zat!'. Hij gaf zijn zes kameraden de sporen en stuurde

de auto de andere rijbaan op. Het hele gezin veerde op met een gevoel van als-dat-maar-goedgaat. Mijn broer en vonden prachtig; eindelijk een beetje actie! Totdat het opeens stil werd en de auto leek te zweven... Stille die werd veroorzaakt door het verlies van grip van de banden en het diensten-gevolge loslaten van het gaspedaal. Tijdens zo'n geval is er maar één regel: zorg dat de auto blijft rollen, dus gas los en niet remmen. Het was al te laat, de auto had nauwelijks grip meer, maar wel, SM-waardig, de wil om rechtuit te blijven koersen. Tergend langzaam gleden we naar links, centimeter na centimeter... Totdat de auto de vangrail raakte en er een kort raspand geluid ontstond en de auto (gevuld met 'ietwat bleekgetinte' personen) vervolgens weer centimeter na

centimeter terug gleed in het juiste spoor en zijn weg vervolgde. Eén ding stond vast: de Van Cromvoirtjes hadden geen last meer van slaap, hetgeen zou duren tot en met de 'voordeur' in Zoeterwoude!

Destijds niet gehinderd door enig verstand van techniek realiseer ik mij nu dat de vooruitstrevende techniek van de SM wel eens een belangrijke bijdrage kan hebben geleverd aan het voorkomen van erger.

Ook zal ik nooit vergeten dat ik tijdens een vakantie in Frankrijk een toer ging maken met mijn vader

richting de Pyreneeën. We zouden eerst een bezoek brengen (via de N113 v.a. Narbonne) aan het Il Cité in Carcassonne, een volledig intact gebleven middeleeuws stadscentrum rondom een authentiek kasteel, omringd door stadswallen (aanrader). Hierna vervolgden we onze toer via de D118 richting Font Romeu, een redelijk bekend skioord. Ondanks het voorjaarsseizoen lag er hier en daar wat sneeuw langs de weg en naarmate we hoger kwamen, ontstond er zelfs enige ijsvorming op het wegdek. Geen zorgen, zei pa, er moet heel wat gebeuren voordat een auto van anderhalve ton gaat glijden en zolang dat kleine Renaultje voor ons naar boven gaat kunnen wij dat ook. De weg werd wat smaller en gladder en we voelden



soms dat de auto zoekende was naar grip. Gaat goed, gaat goed, waren zijn woorden (bij pa was immers altijd de fles 'half vol' in plaats van 'half leeg'). Op een gegeven moment stopt het autootje voor ons langs de kant, pa en moe stappen uit en knikken vriendelijk lachend naar de 'Hollandais' met zo'n mooie Franse auto om



vervolgens doodleuk de sneeuwkettingen om te binden en wederom vriendelijk groetend en grijnzend hun weg te vervolgen (zie foto). Na een aantal "Gdvrrr....., de Gdvrrr..-ers" en een glibberig stukje achterwaarts steekwerk, moesten we zonder Font Romeu gezien te hebben, weer terug 'en bas' naar veilige temperaturen.

Het zijn deze en vele andere gebeurtenissen die een dusdanige indruk op mij hebben gemaakt dat mijn hartenwens, het ooit zelf kopen van een SM niet alleen gestoeld is op de schoonheid van de auto maar ook op emotie, want dat maakt de SM in mij los. Terwijl ik vandaag de dag in mijn eigen SM rijd, worden de gebeurtenissen uit mijn jeugd weer in mijn hoofd afgespeeld, krijg ik een kick van de kracht en souplesse van de motor en snuif ik de geur op van het leer. Rijden in een SM is een feest!

Tot zover mijn jeugdhervindingen met de SM.

Mijn voorliefde voor het merk Citroën heb ik dus niet van een vreemde. Op mijn 21e kocht ik mijn eerste GSA en vervolgens versleet ik drie CX-en. Gelet op mijn budget waren dit natuurlijk geen concours-auto's. De dag dat ik als assistent-makelaar ging solliciteren met een groen-gele CX break diesel van 15 jaar oud, had ik 'm beter niet voor de deur kunnen zetten. Gelukkig kon mijn

toekomstige werkgever er wel de humor van inzien, maar de boodschap was wel duidelijk. Eerlijkheidshalve moet ik bekennen dat mijn Citroënvorliefde zich inmiddels beperkt heeft tot de SM, waar ik nu eindelijk de trotse eigenaar van ben geworden.

In een volgend artikel wil iets vertellen over het aankoopproces en de herkomst van mijn SM dus wordt vervolgd...

Small Matters: aantrekmomenten en borgmiddelen

Door Peter Derks

Onder de titel Small Matters wil ik ten eerste tegengas geven aan de verfransing van SublieM (nee, ik ga voorlopig geen Duitse koppen maken). Ten tweede, Small Matters zijn relatief eenvoudige zaken die in 't kort behandeld kunnen worden en bruikbaar zijn voor de zelfmaker. Deze keer: aantrekmomenten en borgmiddelen.

Iedereen begrijpt dat moeren en bouten goed vast moeten zitten en de meeste van u hebben ook wel eens van het aanhaalmoment gehoord: de kracht die nodig is om moeren of bouten vast te zetten. Minder bekend is echter waarom het juiste aanhaalmoment zo belangrijk is en waarom borgmiddelen niet te pas en te onpas gebruikt moeten of hoeven te worden.

Als de bouten met het juiste aanhaalmoment aangetrokken zijn, hoeft je niet bang te zijn dat ze los komen en alleen als dat niet mogelijk is worden borgmiddelen toegepast. Te onpas kan ook, want vergeet niet dat bijna alles wat vastzit ook nog een keer los moet dus “we doen er wel borgmiddel aan dan komt het niet los” is niet de goede methode.

De ingenieurs die met name de motor, de versnellingsbak, de remmen, de aandrijving en de wieldraagarmen ontworpen hebben, hebben alle bouten doorgerekend en daarbij het juiste aanhaalmoment bepaald.

Om een voorbeeld te geven: de wielmoeren moeten met 80-100 Nm (vroeger heette dat 8-10 kgm) vastgezet worden. Met dat aanhaalmoment zitten de tapeinden op “spanning” en zitten de velgen echt goed vast. Met minder kracht vastzetten kan er toe leiden dat de wielmoeren onderweg loslopen of dat de tapeinden afbreken, hoe vreemd dat ook mag klinken, en met meerkracht vastzetten kan betekenen dat je de schroefdraad beschadigt of een tapeind kapot draait of dat de velg te veel vervormd wordt!

Om een moer of bout met het juiste moment vast te zetten, gebruikt u een momentsleutel, en voor de wielmoeren heeft die nog een bijkomend voordeel: de meeste momentsleutels zijn vrij lang, dus daar kunt u goed kracht mee zetten.

Nog een laatste opmerking over de aanhaalmomenten: u moet de wielmoeren met één haal aanhalen. Niet eerst op 60 Nm en dan naar 70 en dan naar 80, maar het laatste stuk van zeg maar de helft van het moment naar het volle moment in een keer aantrekken.

Waarom? Omdat we anders ook rekening moeten houden met de wrijving tussen de wielmoer en de velg en het schroefdraad, en dat wordt erg complex!



Een meester minder

Een mens wordt vaak geleid door zijn emoties. Hierdoor kunnen de mooiste creaties tot stand, waarvoor in enkele gevallen dan zelfs een club wordt opgericht, maar emotie kan een mens ook danig in de weg zitten, met in bepaalde gevallen extreme gevolgen. Zo ook voor Bernard Loiseau, die zichzelf op 52-jarige leeftijd met een jachtgeweer van het leven beroofde. Onder de titel "Meester ontmoet Meester" in SublieM 35 (pagina 33) berichtte we nog over hem omdat Robert Opron in een van zijn sterren-restaurants had gedineerd hetgeen, met de SM van Opron op de achtergrond, is gefotografeerd en door ons is afgedrukt. Een van de restaurants van Loiseau, door Michelin met drie sterren gewaardeerd, was in de waardering van de tegenhanger van Michelin, GaultMilleau, van 19 naar 17 punten gedaald (op een maximaal aantal te behalen punten van 20) en dat kon Loiseau waarschijnlijk niet verkroppen. Met de zelfverkozen dood tot gevolg. Een mens is soms onnavolgbaar in zijn emoties...

...onderduizend C...
rezen naar het Indonesië
West-Timor.

Zelfmoord Franse topkok na lagere waardering

AFP, ANP
PARIS

In de Franse culinaire wereld is geschokt gereageerd op de dood van topkok Bernard Loiseau. De 52-jarige Loiseau pleegde maandag zelfmoord, een week nadat zijn restaurant van vooraanstaande critici een lagere waardering had gekregen.

Loiseau schoot zichzelf maandag met een jachtgeweer in de keel. Hij was een van Frankrijks meest geliefde koks.

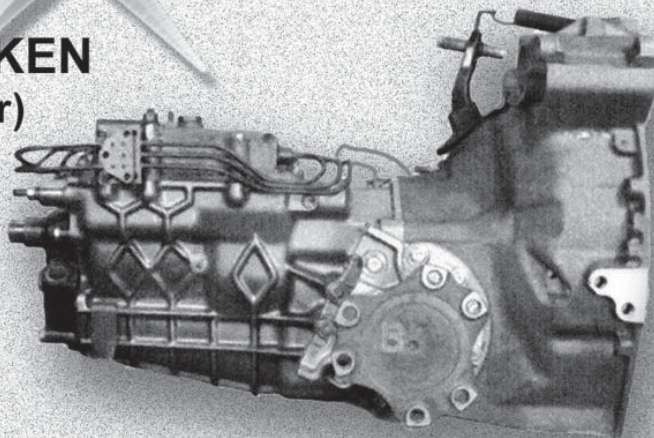
Harry Martens Limmen

ID/DS & SM

VERSNELLINGSBAKKEN

(uit voorraad leverbaar)

onderdelen
reparatie
revisie



De Wieken 22
1906 DC Limmen
072 505 55 70

www.ds-vitesse.com



Internationale meeting

Moet u zich nog inschrijven voor de internationale meeting van 2003, SummuM, is de aankondiging voor de internationale meeting in 2004 er al! De Italiaanse club is aan de beurt en organiseert het internationale treffen in de culturele hoofdstad van 2004, Genoa. Noteer maar alvast in uw agenda, 28, 29 en 30 mei 2004. U krijgt na SummuM van ons een programmabeschrijving...



32e Nacht van Weesp: Speuren naar valstrikken bij nachtelijke autotocht

Autosportvereniging "De Vechtstreek", opgericht op 10 september 1949 en Koninklijk goedgekeurd op 26 juni 1954, organiseert in de nacht van 10 op 11 mei voor de 32e keer de "Nacht van Weesp". De auto-oriëntatierit (ook wel: puzzelrit) is één van de grotere autosportevenementen van Nederland. In vier trajecten van elk circa 65 kilometer leggen de deelnemers twee kaartleestrajecten, één routebeschrijvings- en één bolpijltraject af. De route van dit jaar voert over de fraaiste wegen van Noord-Holland. De Nacht is geen snelheidsrace, maar een razendspannende vaardigheidsrit.

Op maandag 5 mei om 20.00 uur wordt een instructieavond gehouden. Met behulp van dia's wordt uitleg gegeven over de reglementen en navigatiesystemen en kunnen vragen worden gesteld. Aan de eerste 150 snelle inschrijvers worden twee rallyschilden per equipe uitgedeeld. Locatie: "City of Wesopa", Herengracht 23, Weesp.

Wanneer, wat, waar:

Maandag 5 mei, 20:00 uur	Instructieavond	City of Wesopa, Weesp
Zaterdag 10 mei, 18:00 uur	Start rit	Sportvereniging W.V.G.V., Weesp
Zondag 11 mei, 04:00 uur	Einde rit	Sportvereniging W.V.G.V., Weesp
Zondag 11 mei, 20:00 uur	Prijsuitreiking	City of Wesopa, Weesp

De complete Nacht inclusief buffet, per equipe van twee personen, kost bij inschrijving vóór 21 april 67,50 euro. Na deze datum kost de deelname per equipe van twee 75 euro, extra passagiers kunnen routeboeken kopen à 10 euro en aansluiten aan het buffet à 15 euro.

Aanmelding via internet op www.nachtvanweesp.nl of per e-mail inschrijven@nachtvanweesp.nl; aanvullende informatie vanaf internet www.nachtvanweesp.nl of per e-mail info@asvdevechtstreek.nl of telefonisch bij Martin Fierlier (036 – 531 22 06) of Wim den Doop (0346 – 564 114). De starttafel van de Nacht bevindt zich in de kantine van Sportvereniging W.V.G.V. aan de Papelaan 154 in Weesp, telefoon op 10 mei vanaf 16.00 uur: 0294 – 411 993.

Secretariaat: Sjaak Visser
Tobias Asserlaan 189
1111 MJ Diemen
Telefoon 020 – 416 49 00



In de schuur

Han Arts, geen clublid maar wel overtuigd CX-rijder (uiteraard serie 1 zoals hij ons per mail meldt), was voor een stage in Frankrijk en kwam in de kelder onder een huis in de Bourgogne deze SM tegen. Snaarstrak volgens hem, met een prachtig zwart leren interieur én... niet te koop. De doos Pastis op de achterklep was de wekelijkse dosis van madam zo dacht hij dus wie weet dat een praatje met een goede fles onder de arm zin heeft: vraag maar aan clublid Harrie Brunklaus hoe dat werkt...



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

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
Joris Bogaard (Technisch coördinator)
telefoon: (06) 21 54 14 50
e-mail: joris.bogaard@unixs.com
Roland van der Spek (Clubarchief & eindredactie SublieM)
telefoon: (06) 53 83 72 74
e-mail: rspek@indoss.nl

CONTRIBUTIE:

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

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

Membre de coeur: Robert Opron, France

Kamer van Koophandel Noordwest-Holland: 40626199

AANMELDING NIEUW LID:

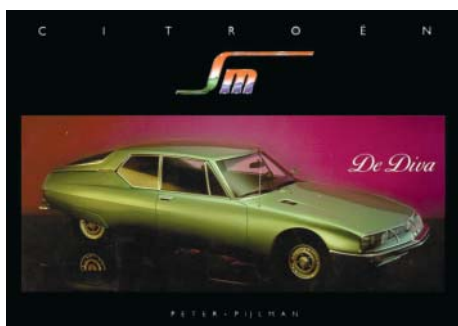
Bij de penningmeester/ledenadministrateur (zie: bestuur). De contributie kunt u over maken op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 t.n.v. de Citroën SM Club Nederland te Rotterdam. Na retour-ontvangst van het ingevulde inschrijfformulier en na ontvangst van uw inschrijfgeld en contributie, bent u lid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

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

CLUBSHOP



• 80,-

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



• 3,50

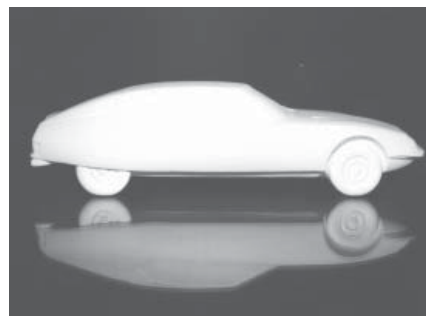
Mok met clublogo, wit porselein. Bij aanschaf van 6 stuks betaalt u er 5!



• 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 geglazuurd 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 passende 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. Bestellingen kunnen telefonisch worden doorgegeven via 010 - 282 94 34 of per fax via 010 -



• 20,-

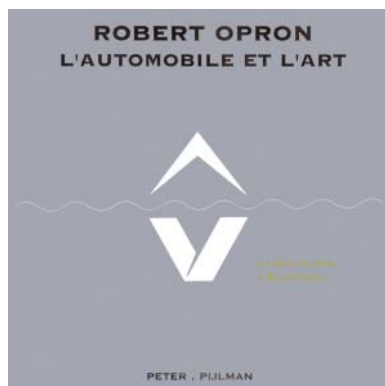
Schaalmodellen van de SM (1:40), in zwart
geglazuurd aardewerk van ca. 15 cm.



• 57,-

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

• 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 boek-
handel 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).



• 150,-

Litho van de Citroën SM inclusief passe-partout
en fraaie lijst op een formaat van 50 cm x 50 cm.
Dit fraaie kunstwerk mag niet ontbreken in uw
huis!



• 5,-

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

