

Speciale Editie



Rendez-vous dans le Gard

Rendez-vous dans le Gard

9, 10, 11 en 12 oktober 2003

Lussan, Hameau de Rossière en Fons sur Lussan

Drie verdwaalde musketiers nodigen u uit

Welkom bij Marguerite en Jacques Hackenberg, Peter Derks en Peter Pijlman. Wij kozen ervoor om een deel van ons leven te gaan wonen in het diepe zuiden van La Douce France. Jullie kunnen vanaf nu enkele dagen meegenieten van een manier van leven die ons op verschillende manieren aanspreekt. Elders in dit programmaboekje valt daarover iets te lezen, maar verder kunnen jullie zien hoe het hun vergaat en we krijgen alle gelegenheid om met elkaar te praten en te genieten.

Jullie gaven je Citroën SM of een andere bijzondere mobiel óók de sporen om natuur en cultuur van Frankrijk (opnieuw) te proeven. Tegelijkertijd heeft deze meeting het karakter van een pelgrimage. We bezoeken onder meer namelijk de Mont Ventoux, een berg die door Citroën gebruikt werd om allerlei prototypes te beproeven op hun technische kwaliteiten. Onder die proefmodellen was eind jaren zestig de toekomstige Citroën SM. 'Onze' voiture was oorspronkelijk bedoeld als sportwagen waarmee Citroën de grenzen van de



voorwielaandrijving in combinatie met hydropneumatische vering en stuur-bekrachtiging wilde opzoeken. Onder leiding van Jacques Né werden de technische kwaliteiten ontworpen. Het is jullie natuurlijk bekend dat Magès als de 'vader' van de hydropneumatische vering en besturing wordt aangewezen en dat Robert Opron de vormgeving voor zijn rekening heeft genomen. Tijdens de ontwikkeling van de SM werden, zoals destijds heel gebruikelijk, de doelstellingen van het project

gewijzigd. De SM werd een Grande Routière, een voiture a Grande Vitesse, luxe, razend snel, comfortabel en fraai van lijn. Het team van 'responsables' creëerde samen met een groot aantal minder bekende technici en vormgevers een automobiel die in vrijwel alle boeken over beroemde klassieke automobielen is terug te vinden. En terecht. Want een bijzondere auto is de SM: zeldzaam, met een uitzonderlijke techniek en vormgeving.

We zijn dan ook heel blij dat we Robert Opron en zijn echtgenote, alsmede de neef van Jacques Né tot onze gasten mogen rekenen. En vanzelfsprekend zijn we werkelijk heel verheugd dat we samen met zo'n dertig gasten, jullie, de komende dagen kunnen genieten van onze Franse automobielen, de Franse natuur en cultuur. In dit boekje treffen jullie het globale programma aan, de routebeschrijvingen en enkele korte verhalen: over ons leven hier, over de omgeving, en de ontwikkeling van de Citroën SM. We wensen jullie veel plezier!

Jacques, Marguerite, Peter en Peter.

Globaal programma

NB. De details vertellen we u aan het begin van elke activiteit!

DONDERDAGAVOND:
aankomst van de meeste gasten in Lussan, bij Jacques en Marguerite. Daar krijgen jullie de kamerindeling c.q. de plek waar jullie deze meeting de nacht kunt doorbrengen.

VRIJDAG:
Tijd: tussen 8.00 en 9.30 uur vm. Ontbijt op de lokatie waar jullie hebben overnacht: Huis van Jacques en Marguerite, Hotel Mas d'Aros of huis van Peter P. in Fons sur Lussan.



Tijd: 9.30 uur. Vertrek vanaf het benzinestation bij Lussan (Mas Neuf) voor 'Défilé de Ruoms', een tocht naar en langs de Gorges (rivierkloven) waar dit gebied ondermeer bekend en geliefd door is geworden.

We stappen even uit in Barjac, en lunchen in Bernas aan de Cèze. Na de lunch rijden we nog even langs de Cèze en kunnen dan – afhankelijk van het weer - kiezen voor een stevige afdaling te voet naar een schitterende kloof, Les Concluses, een eenvoudiger wandeling naar de Roque-sur Cèze met watervallen, of een bezoek aan St. Quentin la Poterie waar een flink aantal zeer artistieke pottenbakkers is gehuisvest.

Tijd: 17.00 uur. Verzamelen bij het hotel-restaurant 'Mas d'Aros', op het kruispunt (rotonde!) van de wegen tussen Uzès en Lussan en Bagnols-sur-Cèze en Alès. Daar maken we een groepsfoto, drinken een aperitief en dineren we vanaf 19.00 uur.

ZATERDAG:
Tijd: tussen 8.00 en 9.00 uur. Ontbijt op de lokatie waar jullie hebben overnacht.

Tijd: 9 uur exact! Vertrek naar de Mont Ventoux.
Rond 13.00 uur zijn we op de top. Daarna lunchen we in 'Chalet Liotard chez Coco et Mimi'.
Na de lunch vervolgen we de rit rond de Mont Ventoux de 'Route des Vins'. Op de verschillende Chateaux kunt u naar wens inkopen doen. Ongetwijfeld weet u een goede keus te maken en zoniet, dan helpen Jacques en onze Franse gasten u wel even op weg!

Tijd: 17.00 uur. Aankomst in Rossière bij Jacques en Marguerite. Aperitief en daarna een diner, samengesteld door Marguerite en Jacques.

ZONDAG:
Tijd: tussen 8.00 en 10.00 uur. Ontbijt op de lokatie waar jullie hebben overnacht.

Tijd: 10 uur exact! Vertrek naar Avignon voor de Grande Finale.
We lunchen samen bij restaurant 'Le Moutardier', tegenover het Palais du Pape in het hart van Avignon. De auto's worden op het fraaie plein geparkeerd. Met deze uitgebreide lunch eindigt het georganiseerde deel van dit Rendez-Vous!

La Magnanerie de Rossière: "Och" zei de makelaar...

Door Marguerite Hackenberg

"Och" zei de makelaar nadat hij ons in drie dagen ca. 12 al voorgeselechteerde huizen had laten zien. Huizen met zicht op de Mout Ventoux die té groot (20 kamers), te kaal (geen bomen), té dichtbij bij de berg (te toeristisch) of te duur waren.

"Och, ik heb nog een huis in een streek die u niet uitgekozen heeft, maar we kunnen er voor de aardigheid even langs rijden." En zo gebeurde het... Jacques viel als een baksteen voor de Magnanerie; ik zag er veel werk in en had een andere eerste keus.

Een Magnanerie is een zijdenkwekerij. In alle gewelven werden de rupsen gevoed met moerbeiblader. Er staat bij ons een exemplaar van zo'n honderd jaar. Idem bij de burens en een hele rij achter de boerderij. Als pop werden ze naar boven in het huidige 'Bibendum' gesmoord met blad van de micocoulier (een boom die hier als

onkruid groeit) en dan in de huidige zitkamer gesponnen.

De arbeiders woonden in het huidige Maison d'Ami(e)s en de woningen daarnaast. De eigenaar/directeur woonde in Lussan. De eigenaar dhr. Rossière gaf zijn naam aan het geheel en wij zijn met vijf families nu wonend in 'Rossière' waarvan tot zo'n 50 jaar geleden alleen een onbewoonde bouwval was overgebleven.

Maar gaandeweg groeide ik in het huis! Gekocht met alles erin, zoals meubels, kasten, serviesgoed, oude hoeden, elastiekjes en privé post van de vorige eigenaar... In een maand tijd ging alles door mijn handen en kwam tot leven. Ik herschikte, gooide weg, gaf weg en begon met een Nederlandse gewoonte: Koffie! Koffie om 10 uur voor wie er wilde. De eerste dag was dat één beleefde Franse werkmans, want tja, la Patrone had ze uitgenodigd... De tweede dag en tot op heden komen alle werkmensen als ze aanwezig zijn, en





verder een plaatselijke vriend van Christian, en Peter vanuit zijn eigen huis 4 km verderop... Gewoon op zijn Brabants, koffie met koek, speculaas of zoiets. Daarvoor terug kregen wij nieuwtjes, roddels en asperges, courgettes of paprika's uit de tuinen van wie ik soms verstrooid 'mes enfants' noemde.

Ons huis werd ons thuis. De tuin groeide en na twee jaar (dachten wij) was het klaar. Niet dus. Overstromingen en droogte, om niet te spreken van ezels, valken en eenden bleven werk creëren. We hebben Franse gewoontes overgenomen... en er wordt méér gegeten en minder gesnoept. Met het leeftempo hebben we meer moeite... Al die leuke advertenties van oude 'citroenen' jagen Jacques door het land... Skeletten worden herbouwd tot echte voitures, en waarom gaan ze toch steeds kapot? Dus er kwam een garage in stijl met alles erop en eraan... Onze duizendpoot Christian laste daarna ijzers voor de openhaard en poortjes voor de planten. Marie verwerkt fruit én groente uit de tuin en beiden zorgen naast hun eigen huizen voor het onze, en... met overgave en liefde.

Wat wij met ons allen van het huis gemaakt hebben delen we graag met familie, (muziek)vrienden en autogekken.

Wisten jullie dat tot 1960 de bewoners van Rossière hun overleden familieleden in hun tuin begroeven? De graven - niet bij onszelf, maar wel vlakbij - getuigen daarvan. De witte paarden van de boer lopen op de berg, en wij, wij genieten van alles en ontspannen ons binnen een uur na aankomst. Ik hoop dat jullie van de sfeer die hier heerst, genieten. Doe gerust alle deuren open om rond te kijken en vergeet de omgeving niet.

Werken in Frankrijk, een rijke ervaring en een ervaring rijker

Door Peter Derks

Zoals de meeste van jullie weten ben ik verhuisd naar Zuid-Frankrijk, voor m'n werk, dus het leek me aardig m'n belevenissen van het werken in een relatief klein Frans bedrijf, en het werken op de Franse markt te beschrijven.

Nadat ik een achttal jaren voor Nederlandse bedrijven gewerkt had, na mijn studie, waarbij ik ook al internationaal bezig was en regelmatig met voornamelijk Amerikaanse leveranciers in contact was, kwam de mogelijkheid langs om voor een Amerikaans bedrijf uit California te gaan werken. Mijn eerste jaar werkte ik direct voor een Amerikaan, maar zowel met Amerikaanse als Europese collega's. Daarna twee jaar voor twee verschillende Europese directeurs marketing, allebei Engels, totdat ik ging werken voor de in Parijs gebaseerde directeur verkoop Europa, een Fransman die 25 jaar bij IBM en andere Amerikaanse bedrijven als manager gewerkt had. En dus was de werksfeer redelijk on-Frans.

Ik werkte eerst meestal in Duitsland en centraal Europa en later in Zuid-Europa, van Portugal tot Saudi-Arabië. Toen ik bij dat bedrijf ging werken, waren er 2500 werknemers, toen er nog 600 over waren vond ik het tijd te vertrekken. Op zoek naar ander werk kwam ik een jong Frans bedrijf tegen in het zuiden van Parijs. Mensen met een duidelijke visie, en ik dacht bij mezelf: Na de Amerikanen lijkt een echte start-up me een echte uitdaging, ik werd de 13e employee, en begon met een assistente aan de taak om de marketing en verkoop op touw te zetten. O ja, en toen ik ja gezegd had, werd me verteld dat ze het hele bedrijf naar Sophia Antipolis in Zuid-Frankrijk gingen verplaatsen, en of dit een probleem was. Na een korte raadpleging van m'n Franse ex-collega's was het me duidelijk, ze waren jaloers, dus zo'n kans liet ik me niet ontschieten. Zo gezegd zo gedaan, de eerste maanden in een hotel geleefd en daarna een appartement gevonden.

Hoe werkt dat nu in Frankrijk. We kennen allemaal de clichés, laat beginnen, lange lunches etc. en die berusten natuurlijk op een kern van waarheid. Wat de clichés niet vertellen, is dat er in Frankrijk in de kleinere bedrijven hard gewerkt wordt, er veel uren gemaakt worden en dat er van managers verwacht wordt dat ze tot laat op kantoor blijven, dus als je op z'n Nederlands op

tijd begint en op z'n Frans eindigt maak je lange dagen.

Wat me het meeste opviel was de gewendheid aan een paternalistische stijl van het management: je doet wat de baas zegt en de echte beslissingen worden door de PDG (president directeur general) genomen. Hoewel het nu bij grote bedrijven niet meer normaal is, is de baas in Frankrijk vaak zowel de directeur (directeur general of algemeen directeur) als de president (voorzitter van het Conseil d'Administration, de bestuursraad, niet helemaal te vergelijken met onze raad van commissarissen) en meestal de geldschieters die niet



direct met de dagelijkse gang van zaken te maken hebben. Een PDG is een spin in

het web omdat hij de informatiestroom vanuit het bedrijf naar de CdA bepaald en meestal een paar vriendjes in de CdA heeft zitten. De baas is dus nog echt de baas, wat meestal de meer Latijnse aanpak van een bedrijf wordt genoemd. Niet te verwarren met de Duitse vorm: in Frankrijk is het gezag van de baas sterk persoonsgebonden, in Duitsland is het gezag van de baas meer afhankelijk van z'n hiërarchische positie.

Werken in een hightech bedrijf leert je ook veel over de Franse ingenieurs: Wim Kan zou het nogmaals zeggen, "het zijn zeer capabele mensen", dat wil zeggen met een zeer goed opleidings- en kennisniveau. Maar er zijn natuurlijk rangen en standen die voornamelijk veroorzaakt worden door het Franse schoolsysteem: de zogenaamde Ecoles Supérieures hebben toegangsexamens en dus een relatief strenge ingangscntrole zodat ze in vergelijking tot de algemene universiteiten beweren een hoger niveau te halen. Ook de middelbare school werkt anders, want voor toegang tot de universiteit of het toelatingsexamen heb je een BAC nodig, een diploma dat je behaalt door na de middelbare school nog twee jaar hard te werken in een specifiek kennisgebied. Het zijn dan wel bijzonder bekwame mensen, maar je zou wel kunnen zeggen, hoe bekwamer, hoe groter de oogkleppen, en dan bedoel ik niet de "ingenieurs-oogkleppen" maar de Franse.

De Franse ingenieurswereld is een echte Francophone ingenieurswereld met taal en culturele barrières en op technisch gebied maken ze hoogstandjes (zie de TGV en betaalkaarten) maar ook zeer Franse oplossingen, met name in de telecommunicatie waar er een innige samenwerking bestond tussen Franse telecom en de docenten/onderzoekers. Als dus in een ander land de zaken er anders voor liggen dan wordt dat al snel gezien als “wij doen het op de beste manier, geen discussie, ze doen het maar als bij ons”. U kunt begrijpen dat Duitse en Engelse ingenieurs daar geen boodschap aan hebben en misschien wel hetzelfde denken maar het is een zeer goede zaak dat er vanuit Brussel Europese standaarden opgelegd worden, want we hebben een sterke Europese markt nodig. Al was het maar omdat een grote thuismarkt (zie de Japanners en de Amerikanen) een belangrijk voordeel is voor technische ontwikkelingen. Kijk maar naar de ontwikkeling van GSM, en de leidende positie wereldwijd van Europese bedrijven bij mobiele telefonie.

Nederlanders zijn wat dat betreft heel nuchter, wij weten maar al te goed dat zodra we de grens overgaan er andere waarden en normen gelden, en als er wat gedaan, lees verkocht, moet worden, dan is het aanpassen geblazen. Zelfs de Amerikanen begrijpen dat beter: het is er niet zoals hier, nou dan kijken we wel wat er anders moet.

De Franse lunch: hier moet ik zeggen dat er de laatste tien jaar veel veranderd is. Zo kan ik me nog m'n eerste bezoek aan Rennes (een Franse “technopole”) herinneren voor een beurs. Aangekomen om elf uur dacht ik dat ik voor de lunch nog wel even de helft van de opbouw van de beurs kon doen, het waren per slot van rekening maar een paar apparaten. Maar m'n Franse contactpersonen dachten daar anders over toen ze om 11.30 uur aankwamen. Ze gingen eerste een rondje maken en kwamen om 12.15 terug met de mededeling dat het lunchtijd was. Dat duurde dus twee uur en met een fles wit en een fles rood die ze samen vrijwel helemaal wegwerkten, was het eten een waar Frans genoegen geworden. Het mag duidelijk zijn dat ik tijdens de verdere opbouw weinig hulp had.

Zoals reeds vermeld is dat nu duidelijk veranderd: er is in Frankrijk een complete cultuur van “dejeuneren” bij restaurants die s'avonds niet eens geopend zijn en er alles aan doen om binnen een uur voor een schappelijke prijs de Franse variant van een “eenvoudige doch voedzame” maaltijd te serveren. Vergeet daarbij niet dat Franse kinderen tussen de middag op school overblijven en daar een warme maaltijd krijgen, en het patroon wordt duidelijk, de middagmaaltijd is de hoofdvoeding voor Fransen. Natuurlijk zijn er noch altijd de uitgebreide zakenlunches en die duren noch steeds twee uur, en zijn er inderdaad aan het begin voor de koetjes en de kalfjes, maar tegen het einde moet er zaken gedaan worden. Overigens zijn in Frankrijk het werk- en privé-leven meer gescheiden als in Nederland, dus ook aan de lunchtafel wordt er veelvuldig over 't werk gesproken!

Om af te sluiten nog een kort woordje over het Frans nationalisme: de meeste Fransen zijn trots op hun land en hun wijn is nog steeds de beste van de wereld, Frankrijk is een groot en rijk land, met een rijke historie en dat merk je ook vandaag nog. Als ik dat vergelijk met de Duitsers, de Engelsen en de Amerikanen die ik ontmoet heb, valt me voornamelijk op dat Nederlanders niet zo nationalistisch zijn en de bewoners van grotere landen wel. De dominee, de schoolmeester en de handelaar lijken zich met voorrang in onze genen genesteld te hebben en zo voelde ik me als Nederlandse katholiek in Frankrijk, meer protestant dan de Franse protestanten. Het is nu al duidelijk: “een rijke ervaring” om niet te missen.



Rust, avontuur, natuur, cultuur

Door Peter Pijlman

Als je op je achtenvijftigste besluit een andere wending aan je leven te geven, verklaren sommige mensen je voor gek, anderen bewonderen je lef en weer anderen snappen er niks van. Maar velen profiteren er inmiddels een beetje van mee en dat is goed.

Na drieëndertig jaar in Amstelveen gewoond te hebben en de andere jaren in Amsterdam, is een verhuizing naar het platteland van Frankrijk niet vanzelfsprekend.

Als je ouder wordt, zoeken veel mensen een plek om echt oud te worden: met comfort, verzorging, de kinderen in de buurt en vaak met allerlei culturele en sociale voorzieningen om de hoek. Ik koos voor een andere weg. Toen eenmaal het besluit gevallen was om in een warm gebied te gaan wonen (gezondheid, behaaglijkheid, rust, ruimte waren de kern-

woorden), nodigden Jacques en Marguerite mij uit om in hun Maison d'Ami(e)s te komen wonen en van daaruit te zoeken naar een huis en omgeving die mij aan zouden spreken. Tien maanden heb ik van hun gastvrijheid genoten en uiteindelijk – na vele huizen te hebben bekeken en ruim tienduizend kilometers te hebben gereden – kwam dit huis mij onder ogen en het was een keuze uit het hart. In anderhalve dag was de beslissing geno-

men en na enkele maanden kon ik er intrekken. Vanaf de eerste dag was het 'mijn' huis, al wilde en wil ik er nog veel aan veranderen om het te verfraaien, comfortabeler te maken en mijn persoonlijke stempel erop te drukken, ook al is het nu al voor een groot deel de uitdrukking van mijn hart en hoofd.

Fons sur Lussan is een boerendorpje met 171 inwoners en een épicerie om de hoek. Ik kan er straks met m'n driepootje naartoe om m'n brood en andere dagelijkse behoeften aan eten en



drinken aan te schaffen. De mensen zijn erg gastvrij en open. Nieuwsgierig ook. Ik ken er nog maar een paar mensen maar iedereen schijnt mij te kennen. Onlangs schoof er iemand met een stapeltje tijdschriftenartikelen mijn trap op: Citroënartikelen. Uiteraard zou je bijna zeggen. In de directe omgeving is alles te bezoeken waaraan ik behoefte heb: de Cèze om te zwemmen en weg te dromen, Uzès om even de sfeer te

proeven van een typisch, ietwat chique Frans stadje waar Amerikanen, Japanners, Engelsen, Zwitsers en Belgen, en ook Nederlanders lucht van hebben gekregen. De wekelijkse markten (marché aux puces, lokale culinaire producten) zijn kleurrijk, geurig en levendig. Avignon is een klein uur rijden en deze Zuid-Franse stad met allure geeft me de kans om het stadsleven (cultuur, evenementen waaronder het rijke theaterleven!) te ervaren. Nîmes is echt een stad met veel commercie, en een fraai hart. Montpellier, anderhalf tot twee uur rijden, kent de levendigheid van een studentenstad en vlakbij zijn de beroemde Stranden aan de Middellandse Zee.

Voorlopig vertoef ik nog veel op mijn eigen erf. De gastenkamer heeft hoge prioriteit en – het zal jullie niet verbazen! – daarna iets van een garage. Werk genoeg, en omdat ik na een leven van werken met het hoofd graag m'n handen gebruik (timmeren, zagen, metselen, noem maar op) verveel ik me geen seconde. En daarna komt het schrijven en boetseren weer. Tijdens de wintermaanden hoop ik het Citroën CX-boek af te maken.

Als ik in Nederland terug ben - en dat is dit jaar nog vaak het geval geweest - dan verlang ik vanaf de tweede dag alweer naar mijn eigen stek, hier. Rust, geen lawaai, gezonde lucht, veel te doen, leuke mensen in de buurt, en zomers veel bezoek uit Nederland. Dat dat wat beter gereguleerd moet worden, heb ik de laatste maanden ervaren: ik ben nog geen enkele week echt helemaal alleen geweest. En ik kan goed alleen zijn, want: genoeg ambities, plannen en wensen om dingen te maken, te veranderen, te creëren.

Inmiddels is mijn Citroën SM zo goed als klaar. Ditmaal heb ik het meeste LATEN doen. Dat is nieuw, maar ook wel errug lekker, al zou ik het zelf misschien allemaal wat perfecter hebben willen doen. Maar nu eerst het huis en de tuin. Ik heb wel een accubooster aangeschaft, want tja, als deze Diva even geen zin heeft, - en dat gebeurt nog al eens zoals jullie weten – dan moet je haar wat adrenaline toedienen. Voorlopig heb ikzelf adrenaline genoeg om alsmäär door te gaan.

Ik vind het werkelijk heel erg leuk dat jullie even kunnen proeven aan deze nieuwe manier van leven. Van de Bulderbaan bij Schiphol naar de eenmaal-per-jaar-luidende-bronzen-klok-van-de-Temple in Fons sur Lussan. Een overgang waaraan ik in een mum van tijd gewend was en waarvan ik geniet. Ik geniet van de rust, de omgeving, mijn

nieuwe huis met al zijn uitdagingen, van de mensen en vrienden in de buurt en van de velen die me het afgelopen halfjaar al hebben weten te vinden uit het verre en toch heel dichtbij Nederland.



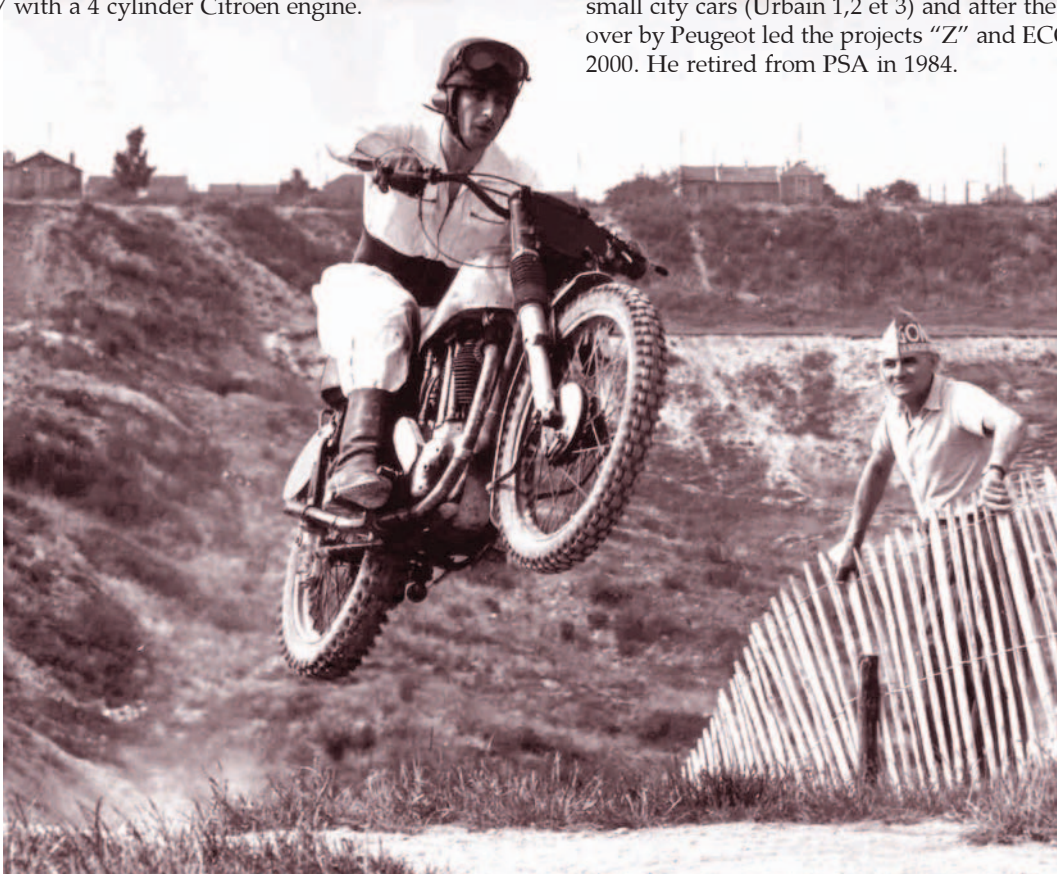
Some words on Jacques Né

By Michel Sivirine, President of the SM Club de France and nephew of Jacques Né

Jacques Né was born in 1925 in Le Havre (France) and grew up in that city. He joined the French Air Force at the end of World War II and was ready to start his pilot training in the US when all courses were cancelled. He then started working and in 1948 joined Citroën as a draftsman in the development team (the "Bureau d'Etudes"), rue du Théâtre in Paris. Two years later, he was assigned by André Lefebvre, chief engineer, to design the disc brakes for the DS which he did successfully.

Driving had always been his passion and he became quickly test driver for the cars he was designing. In parallel he would spend his week ends in motocross racing and eventually won the Normandy championship in 1954.

At that same time, André Lefebvre was thinking of a DS based sports car and asked Jacques Né to work on this project (project "S"). In 1959 he was given full responsibility to find out how much power a front-wheel drive car would stand. Jacques Né was by then an expert on the design of platforms (front end geometry, suspension, steering and overall road handling problems). This program "S" led to the development of several prototypes, the last one reaching 200 km/h in 1967 with a 4 cylinder Citroën engine.



The V6 Maserati engine was introduced at the end of 1966 and the first S.E.R. prototype (DS body on an SM platform) was developed in the team of Jacques Né in 1967, leading to the production of the SM in 1970.

He would spend a lot of time testing his prototypes but also testing cars from competitors. The Autoroute du Sud was the best test bed for high speed cars and was also leading to the Mont Ventoux, one of his favourite places where he also had relatives. It was also leading to Italy and to Modena (Italy) where he enjoyed working with Giulio Alfieri.

He also liked to work with the Citroën Competition team led by René Cotton and later by Marlène Cotton. He would in particular drive his cars in the reconnaissance circuits (Rallye des Cévennes, Rallye du Maroc) to find out by himself the capabilities and problems of his designs.

When the design of the SM was basically complete (1972) he became in charge of a project for small city cars (Urbain 1,2 et 3) and after the take over by Peugeot led the projects "Z" and ECO 2000. He retired from PSA in 1984.



SAUTADET: de watervallen bij LA ROQUE-SUR-CÈZE

Door Peter Pijlman

Les habitants de la Roque-sur-Cèze rapportent beaucoup d'histoires autour des cascades du Sautadet. Lieu de tragédie, on dit que la propre fille d'Hannibal y trouva la mort. Lieu d'aubaine, en raconte que les habitants de la Roque, déjouant les labyrinthes de ses grottes sous-marines, y ont amassé un trésor. Légendes et histoire se mêlent autour de ce lieu dont les terribles remous fascinent, encore et encore...

Aldus de krant Midi Libre in een artikeltje van zondag 24 augustus jongstleden.

De Cèze kan woest en wild zijn. Dat is normaal: het gedrag van een bergrivier is meestal onvoorspelbaar. Vorig jaar september heb ik dat zelf meegemaakt. Vierentwintig uur stromende regen, onafgebroken. In die vierentwintig uur acht uur hevig onweer, ook onafgebroken. De gevolgen waren voor velen indrukwekkend, triest en tragisch. Hoewel de overstromingen van de grotere Gardon, even zuidelijker, voor de omwonenden ronduit rampzalig zijn geweest, heeft de Cèze laten zien dat ze een echte bergrivier is die zich gedurende eeuwen een weg heeft gebaand door klei en kalksteen. Met een allesverwoestende kracht stortte het water zich in de smalle en dichtslibbende kloof. Alle strandjes waar je zo heerlijk kon zonnen, uitrusten en waarna je je kon laten afkoelen door het glasheldere en langzaam stromende water, zijn vernietigd. Binnen vierentwintig uur was de bedding van de rivier onherkenbaar en... voor een groot deel simpelweg veranderd in een rand vol omgevallen bomen, met restanten van auto's, huizen, huisraad

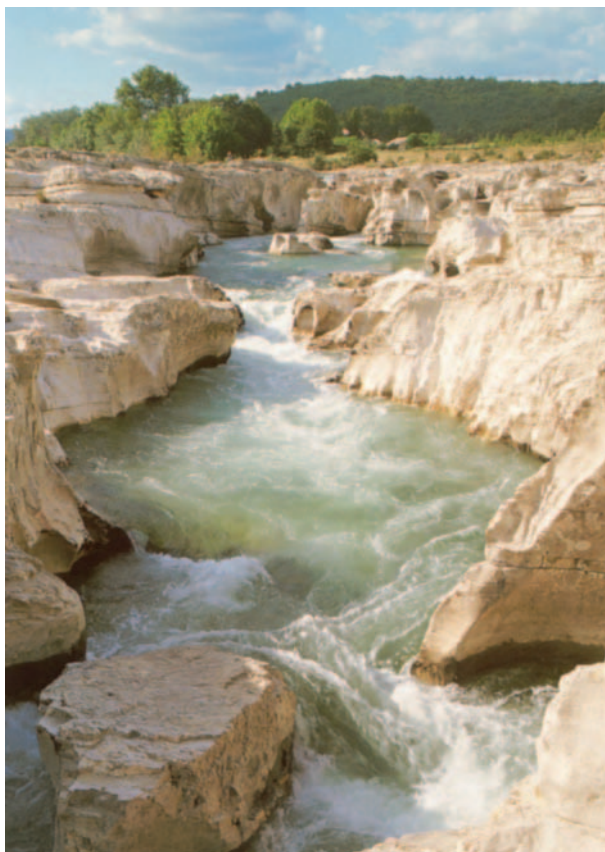
en zeg maar rustig rotzooi van mensen. Het niveau steeg in korte tijd met maar liefst acht meter en op enkele plaatsen zelfs twaalf meter. Dat werd gezegd, en het was waar. Want toen ik enkele dagen na dit noodweer mijn geliefde plekje bij Montclus opzocht, lag er een huisbrandgastank ruim acht meter boven het inmiddels gezakte water in een boom. Afschuwe-

lijk gezicht. Nu, een jaar later, is er nog betrekkelijk weinig van te zien. Het was weer heerlijk zwemmen in de rivier!

De Cèze staat bij toeristen vooral bekend om z'n lieflijkheid en rust. Ze is niet zo indrukwekkend en rauw als de Ardèche met z'n tientallen meters hoge bergkammen aan beide kanten, maar toch zijn er genoeg plekken die duidelijk aangeven dat we hier in het gebied van de Gorges zijn. Iets daarvan kunnen jullie zien (of hebben jullie gezien). De 'galeries' (rotsformaties aan de oevers) zijn typisch voor deze streek van voornamelijk kalksteen. Het water spoelt daar fraaie gaten in, zelfs onderaardse grotten en gangen, die op sommige plaatsen leiden tot draaikolken

waarin je maar beter niet terecht kunt komen. Elk jaar verdwijnen er zo'n vijf badgasten om nooit meer terug te keren: onvindbaar in de onderaardse labirinth. Het is oppassen geblazen als je in de rivier wilt baden, maar er zijn plaatsen genoeg waar dat veilig (en verrukkelijk!) kan.

Sautadet? De naam lijkt afkomstig te zijn van 'Saut d'Hades', de Griekse naam voor de onderwereld en het dodenrijk. De watervallen bij Sautadet, naar schatting al zo'n vijf miljoen (!) jaar oud, zijn bijzonder fraai: niet hoog, maar wel woest en prachtig van kleur. En bovenal: ze staan bol van historie. Zo zou er een van de dochters van Hannibal



Waarheid en verzinzel...

verdrongen zijn. Hannibal? Hij was de Carthager die de strijd aanbond met de Romeinen en het Rijk inviel met een leger van olifanten. Een inwoner van Roque-sur-Cèze beweert dat zijn vader in de jaren dertig met eigen ogen bij de watervallen een steen heeft gevonden met Laijnse inscripties die de dood van het meisje beschrijven. De steen is helaas in de jaren veertig verdwenen en omdat er geen bewijs voor het bestaan van de steen is gevonden, mag aan de vondst getwijfeld worden. Overigens circuleren er in deze streek nog steeds verhalen over de tocht van Hannibal en consorten. In de Cave van Saint-Maurice vinden we afbeeldingen van olifanten, die het passeren van de Roque-sur-Cèze door Hannibal ondersteunen. En de dochter, Tunit genaamd? Ze schijnt verliefd te zijn geworden op een Gaulois. En wat doen verliefden in hun overmoed? Ze nemen maar al te vaak een duik in het diepe. In dit geval van de Cèze dus, met haar onderaardse tunnels.

er ergens een verborgen schat moet liggen. Bij volle maan dansen de geesten van overleden Roque-sur-Cèzers rond de schat. Zal wel Roque-and-rollen zijn. De schat zou verborgen liggen in één van de muren van het kerkhofje en (alweer) het verhaal gaat dat op een dag Hollanders (ja, het stond in de krant en dus is het waar!) met een metaaldetector de muren hebben afgestroopt. Ze vonden de schat niet. Overigens liggen er ook geen Citroëns op het kerkhof. Dit om u gerust te stellen.

La légende comporte toujours une part de vérité.
Reste à savoir laquelle...



Les Concluses

Andere overlevering: een visser die z'n geluk beproefde in de watervallen, viel van een steen, werd meegesleurd door het briesende water, kwam in een onderaardse grot terecht en bleef daar enkele dagen wegens onweer en stromende regen, totdat hij weer licht zag. Hij wist met een enorme duik en lang ingehouden adem weer terug te komen, en... kwam op z'n eigen begrafenis terecht. Nog net op tijd, zou je zeggen. Tenslotte verhalen dorpsgenoten ook nu nog dat

Colofon

Gelimiteerde uitgave van SublieM ter gelegenheid van de meeting "Rendez-vous dans le Gard" op 9, 10, 11 en 12 oktober 2003.

Aan dit nummer werkte mee: Jacques en Marguerite Hackenberg, Peter Derks, Peter Pijlman, Michel Sivirine en Roland van der Spek.

De tekening op de omslag is gemaakt door Laure "de Lussan".

Oplage: 35 exemplaren

Lijst van deelnemers:

Gies en Sees Aalberts
Harrie en Gerian Brunklaus
Erik Bruinsma en Henk Busink
Peter Derks
Jan-Tjerk Eelkema
Georges, Mumu en Giorgio Giorgi
Jacques et Marguerite Hackenberg
Henk Leferink en Claartje van Rijen
Robert et Geneviève Opron
Peter Pijlman
Sascha Rathnow
Michel Sivirine
Peter Snoeker
Roland van der Spek
C.A.G. Warmerdam en partner
Kees en Hannie Zorge



D'ORO automobielen

Een selectie uit de voorraad:
CITROEN SM automaat 1974
CITROEN XM V6 excl. NIEUW!
CX 2000 1976 48.000 km
CX 20 TRE 1984 86.000 km
CX 22 TRS 1987
CX 25 RD Turbo 1986
CX GTI Turbo 1984
CX GTI Turbo II 1988
CX GTI automaat 1988
CX PRESTIGE 25 serie 1
CX PRESTIGE Turbo 1985
DSuper 1970 met 5-bak
GSA 1982 24.000 km

Rondven 21c Maarheeze (NB) Geopend vrijdag & zaterdag 030-2947050/06-15096181 www.doro.nl

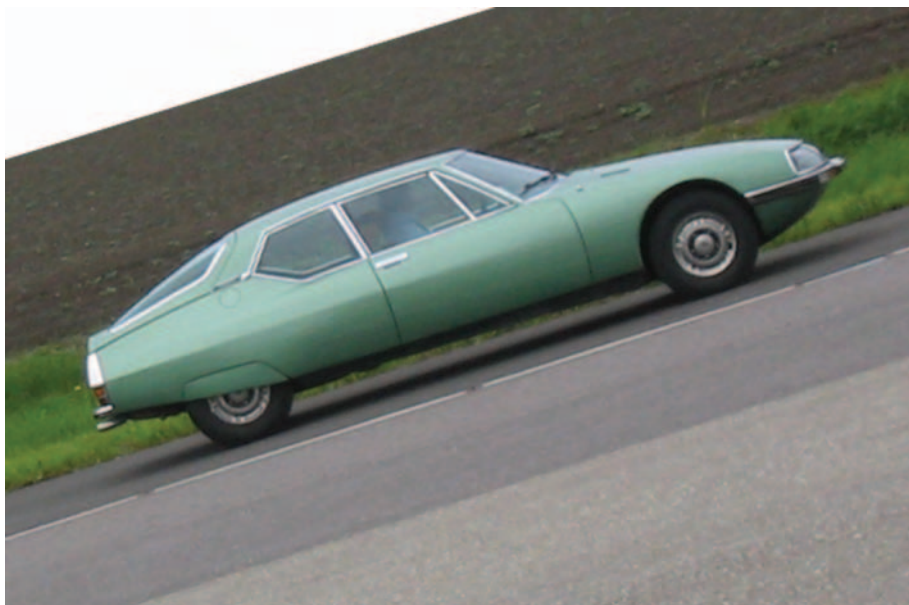
Route de Tour de la Cèze

Tour de la Cèze, 10 oktober 2003, vertrek om 9:30 uur Mas Neuf à Lussan (benzinestation)

0	->	D979	Barjac
1,1	L	D37	Vendras
13,6	R	D16	Barjac
19,7	L	D979	(over brug Cèze)
21,2	R	D979	Barjac
28,5	2/3 rond	D979	Vallon Pont d'Arc
40	3/4 rond	D290	Ruoms
41,2	1/3 rond	D579	Ruoms
47	R	D579	Ruoms
48,9	1/2 rond	D579	Pradons
49,9	L	— — —	Langentièrre / la Joyeuse
50,4	R	D557	Langentièrre / la Joyeuse
52,1	R	D4	La Baume (pont)
58,8	L	D104	Alés
69	L	D246	St. Alban Auriolles
76,5	R	D208	Chandolas
81,3	L	D104	Alés
82,7	L	D225	Bessas
83,6	L	D202	Barjac na 12 km (D196)
97,6	1/4 rond	D979	Centre Ville
97,8	2/4 rond	D901/D980	Bagnols sur Cèze
108,6	L' rechtdoor	D512	Bernas (lunch), daarna terug naar D980 richting Bagnols
117	R	D23	Goudargues
122,7	R	D143	Verfeuil Lussan
126,4	R	D143	Lussan
131	R	D643	Les Concluses (facultatief)
134,9	L	D406	Audabiac
138,1	R	D6	Alés
141	R	D779	

Vous êtes en face de l'hôtel Mas d'Aros. Fin de voyage, rassemblement pour la photographie du groupe Maserati et préparation des voitures pour le Mont Ventoux

Huile, de l'Eau, Freins !





Route de Mont Ventoux

Zaterdag 11 oktober, tocht naar de Mont Ventoux, vertrek om 9:00 uur, station de Gaz Lussan

D779	->	Barjac,	na 100 m R
D406	->	Bagnols s Cèze,	na 3,9 km L
D6	->	Bagnols s Cèze,	22,8 km, rotonde
D86	->	Pont St. Esprit Montélimar	31,6 km, rotonde
D994	->	Bollène	na 42,6 km, rotonde
			* 36 km : zicht op Mt. Ventoux!
D8	->	Suze la Rousse	na 44,3 km L
D994	->	Suze la Rousse	na 51,8 km
			* 47,5 km : Mt. Ventoux wordt groter !
D94	1/4 rond	Tulette	na 59,2 R
D20	->	Busson, Vaison la Romaine	na 63,8 km
			* 67,8 km : Mt. Ventoux houdt je in de gaten
D20	->	Vaison la Romaine	na 70,3 km L
D975	->	(rondweg) Malaucène	na 84,5 km
		Koffie in Malaucène	
D938	->	Carpentras	na 87,5 km L
D19	->	Bedain	na 96,5 m R
D974	->	Mt. Ventoux	na 111,5 km

Mt. Ventoux, 1909 meter hoog. WIJ OVERWONNEN!

Ca. 30 min. pauze

D974	->	Malaucène	na ca. 3 km lunch in Châlet Liotard, chez Coco et Mimi
		Vervolg afdaling	na ca. 139 km L
D938	->	Le Barroux Carpentras	na 151,3 km R
D21	->	Beaumes de Venise	na 157 km in dorp
D81	->	Vacquieras	
D73/D7	->	Gigondas	
D7	->	Sablet	
D23	->	Seguret	
D88	->	Roaix	
D975	->	Rasteau	

Beaumes de Venise, Gigondas, Vacquieras en Rosteau zijn de toppers van de Côte du Rhone. Je kunt overal proeven en kopen!

D69	->	Rasteau inrijden, weg volgen, schuin L, bij bord einde dorp wordt D69 weer aangegeven
D69	->	Cairanne
D8	->	St. Cécile les Vignes / Bollène
D8	->	Rocheballe
		Laatste kans om Côte du Rhone te proeven
D117	->	L in dorp tegenover Mairie R
D827	->	Mondragon op splitsing L, daarna R
D152	->	Mondragon
D6	->	Ales
D979	->	Lussan

EINDE

19:30 uur Diner Rossière





