



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

EVENEMENTEN

Algemene Ledenvergadering	14 februari 2004 Waddinxveen (deze datum is onder voorbehoud, u wordt hier nog nader over bericht)
Voorjaarsmeeting	april 2004
CitroMobile	1 en 2 mei 2004 Veemarkthallen Utrecht
Internationale SM Meeting	28, 29 en 30 mei 2004 Genoa (Italië)
Najaarsmeeting	september 2004



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



Twee Belgische SM's in de garage van Theo van der Laan in Borgloon (B)



SNELLE MEDEDELINGEN

Nieuwe leden in het nieuws

Per 24 september is de heer Vincent de Vos, olietrader te Fijnaart lid geworden. Hij bezit een Italiaanse SM uit 1973, uitvoering injectie met zwart leder en airco. De kleur is Gris Nacré.

Per 3 oktober is onze club versterkt met de heer Yuri Colman. Hij is werkzaam bij Van der Laan in Abbenes dus de SM is geen onbekende auto voor hem. Yuri heeft een van oorsprong Zwitserse SM die van een automaat naar een 5-bak is omgebouwd. De Beige Tholonet kleurige SM heeft een drieliter motor met leer en airco.

Per 30 oktober heeft de heer Arets uit Hoensbroek onze club versterkt. Hij is automonteur en bezit een origineel Nederlandse SM uit 1971 in de kleur Blanc Meije. De auto heeft leer en getint glas.

Per 19 november 2003 is de heer Spies uit IJsselstein (Utrecht) lid geworden van onze vereniging. Hij bezit een carburateur versie die nog op kenteken gezet dient te worden.

Verder zijn we verheugd dat wederom een Belg onze club heeft verstrekt. Het is de heer Roten uit Serpenheuvel die nog geen SM bezit, maar wel op zoek is. Inmiddels hebben we acht leden die in België wonen.

Per 21 november 2003 is de heer Gerard van Weert uit Nijverdal lid geworden. Hij heeft een Brun Scarabee SM die zijn eerdere eigenaren in de VS kende. De auto is uit 1973 en heeft leer, airco, een automaat en de 3 liter motor.

Per 2 december 2003 is de heer Jan van der Werff uit Vledderveen lid van onze club geworden. Deze projectontwikkelaar heeft een origineel Nederlandse SM uit 1970.

Allen welkom in de club!



Uw SM in een film?

Wie helpt??? De Filmacademie Amsterdam is heel hard op zoek naar een Citroën SM, het liefst in de kleur goud, champagne, bordaux-rood, zilver of koperbruin voor een 3e jaars fictiefilm waarin de SM de hoofdrol speelt. Ze draaien vanaf 24 januari a.s. vijf dagen. U bestuurt zelf uw auto dus er zijn geen risico's aan verbonden! Bent u geïnteresseerd en kunt u hun helpen, mail ons dan voor meer informatie en details op info@citroensmclub.nl of bel met de redactie van dit blad...



Speciale SublieM

Alle deelnemers aan de meeting in Zuid-Frankrijk, "Rendez-vous dans le Gard", ontvingen een speciale editie van SublieM. De cover ervan wilde we u niet onthouden en een uitgebreid verslag hiervan treft u vanaf pagina 10 aan.



Giorgio

Fils de/Zoon van
Georges & Mumu Giorgi-Desmedt

Nieuw lid in spé

Onze Belgische veelschrijver Georges Giorgi is vader! Samen met zijn liefvallige vrouw Mumu zijn ze een wolk van een baby rijker en nog mooier, de kleine Giorgio is weg van de SM van pa & ma. Alleen in die auto, en de reis naar Zuid-Frankrijk was daarvan weer het bewijs, geeft hij geen krimp: zodra Georges en Mumu hem in hun Maserati meenemen, schreeuwt ie het uit! Namens de club proficiat met de geboorte van jullie zoon!



Doorschakelen?

Vader Georges (zie ook hierboven) liet zoon Giorgio (u weet wel, van de familie Giorgi, volgt u het nog?) even achter het stuur plaatsnemen. Als een echte Giorgi werd direct de snelweg gezocht om in vliegende vaart 200 km p/ u op de teller aan te tippen. Alleen, zo blijkt uit de foto, weet de kleine Giorgio nog niet dat de SM een vijfbak heeft. De motor (kijk maar op de toerenteller) blèrde als een kleine Giorgio in een Maserati...





FEHACtiviteiten

11 september jl. vond in Bunnik een bijzondere ALV van de FEHAC plaats. Belangrijkste agendapunt van deze ALV was het kiezen van een nieuwe voorzitter en secretaris. Dat de FEHAC een nieuwe secretaris nodig had, had uw bestuurslid al ontdekt. Op de uitnodiging voor de bijzondere ALV stond niet het adres waar de vergadering werd gehouden... Waarom een nieuwe voorzitter en secretaris? Sinds de ALV in maart van dit jaar was er wat men noemt een bestuurscrisis ontstaan. Meningsverschillen liepen hoog op, vergaderingen werden niet adequaat geleid, het bestuur was geen eenheid en kwam niet als een eenheid over, er werd op sommige punten onvolledige informatie gegeven en er werden te veel vage toezeggingen gedaan. Dit leidde tot de volgende wijzigingen: Voorzitter Willem van Duyn wordt vervangen op interim-basis door Bert de Boer, die al bestuurslid van de commissie personenauto's was. Hans Donderwinkel werd gekozen tot nieuwe secretaris. Hij is lid van de MG Car Club en de Mercedes-Benz Veteranenclub. Op de ALV in maart 2004 zal een nieuwe voorzitter gepresenteerd worden...



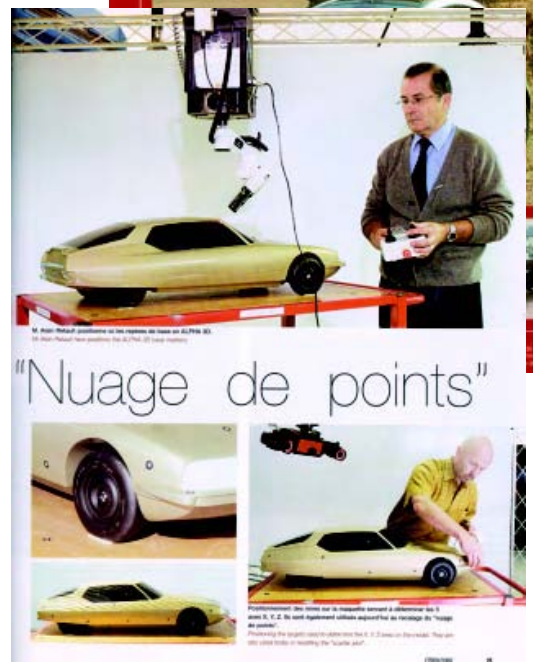
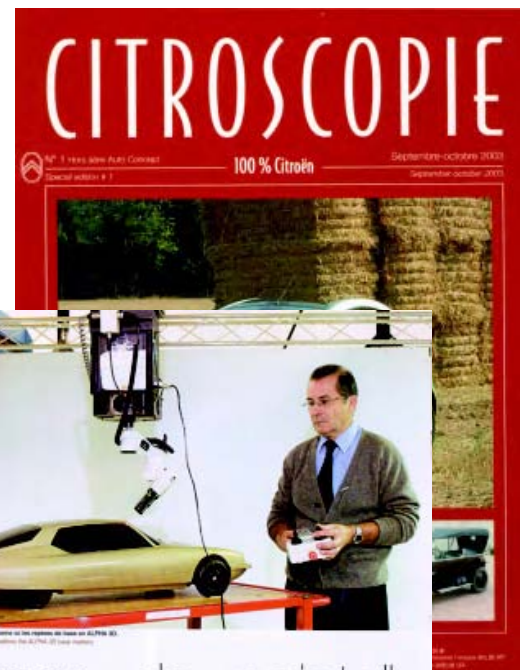
Gezocht / te koop gevraagd I

Ten behoeve van mijn SM (hoe kan het ook anders) waarover u ook dit keer weer een relaas zult tegenkomen, ben ik op zoek naar de twee voorste zuigerunits die in het systeem zitten van de automatische hoogteregeling van de koplampunits. De zuigerunit die aan de stabilisatorstang achter zit, heb ik nog, met andere woorden: ik zoek de beide voorste zuigerunits. Wie heeft hier nog goede exemplaren van? Een compleet systeem kan ook tot de mogelijkheden behoren. Reacties gaarne aan Gert-Jaap Span, gjspan@hotmail.com of telefoon 050 - 311 12 30.



SM in de Pers

100% Citroën. Zo omschrijft het nieuwe magazine Citroscopie zich in haar eerste nummer van september-oktober 2003. Dit nieuwe blad is, hoe kan het ook anders met zo'n titel, geheel en al gewijd aan Citroën. Het blad is Frans- en Engelstalig opgezet en bevat in deze uitgave naast onder andere een uitgebreid artikel over Projet L (de voorloper van de CX waarvan het model ook te zien was op de meeting Robert Opron – 50 Ans de Style in 2002) ook een artikel over de SM. Het artikel handelt over het digitaliseren van het SM-ontwerp. Hiertoe is speciale software ontwikkeld dat aan de hand van scans de exacte maten en dimensies van de SM kan maken van waaruit men nieuwe (schaal)modellen kan ontwikkelen. Een interessant artikel waarvan de beschreven toepassingen wellicht handig kunnen zijn voor het ontwikkelen van nieuwe schaalmodellen...





Uniek exemplaar te koop

Via diverse bronnen vernamen wij dat er een unieke SM te koop wordt aangeboden: een originele SM Opéra van Chapron. Deze vierdeurs SM is afkomstig van een Zwitserse collectionneur en bevindt zich in concoursstaat. De auto uit 1973 is in donkergrijs metallic uitgevoerd met zwart leren bekleding en heeft airco. Let vooral op de foto van het interieur, prachtige Perzische tapijtjes als mattenset! Bent u geïnteresseerd (als ie nog te koop is bij het verschijnen van dit nummer)? Uit betrouwbare informatie hebben we kunnen opmaken dat u toch al gauw de prijs van acht normale en in goede staat verkerende SM's moet bieden om een kans te maken...



Onderdelenvoorziening

Het is al een aantal keer geschreven, maar voor de nieuwe leden is het misschien goed om te herhalen. Onze club kan gebruik maken van de onderdelenvoorziening van de Franse club. Niet alle onderdelen zijn meer leverbaar, maar onze technische man Peter Derks (peter.derks@free.fr) kan u precies vertellen wat er nog wel is. En hij heeft mogelijk ook oplossingen als iets onverhoopt niet meer leverbaar is.

Hoe is de procedure? U vult het bestelformulier in (indien u die niet meer heeft, sturen wij u er eentje toe) of u stuurt een e-mail mét de onderdeelnummers. Zonder opgave van onderdeelnummers is het voor ons administratief niet te verwerken. De onderdeelnummers zijn te vinden in het garagehandboek (bijvoorbeeld verkrijgbaar bij Chyparse) of op de CD-rom die in de clubshop te verkrijgen is.

Na uw bestelling betaalt u de helft aan, de andere helft wordt verrekend met de levering. Wij streven ernaar om vier keer per jaar het Franse magazijn te bezoeken, maar de totale bestelling moet wel enige omvang hebben om de kosten te beperken. Voor meer informatie: Peter Derks of Jan-Tjerk Eelkema (zie colofon).



**Citroën SM
Club**



SublieM nummer 45
december 2003

Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Een dikke envelop dit keer: deze SublieM, een cadeau in de vorm van een kalender voor het tienjarig bestaan van onze club, herinnerings-acceptgiro's en een OVHV-folder over het verzekeren van uw klassieker. En... alles rond de kerst op uw deurmat! Dus de kerstwensen van voorzitter Paul komen op tijd. Veel leesplezier en ook namens de redactie kerstgroeten en nieuwjaarswensen...

Evenementen.....	2
Snelle Mededelingen.....	3
Inhoud.....	7
Van de voorzitter.....	9
Pelgrimage naar de Mont Ventoux - SM's eindelijk zalig verklaard? Door Peter Pijlman	10
Verzekeren van klassiekers is veelal liefhebberij..... Door Theo van der Burg	14
Speciale Meeting in het najaar - Een bezoek aan huize Van der Laan in België..... Door Gijs de Jonge	18
1. Toch weer een SM! - 707: Van leasebak tot Diva..... Door Peter Pijlman	20
Nieuwswaarde..... Door Roland van der Spek	22
Verslag van een bijzondere meeting - La Croisière Bleue – The Harald Blåtand Experience by SM..... Door Clemens Maas	30
Relaas van een eigenwijze hobbyist - 6 - Schroot Man!..... Door Gert-Jaap Span	34
Aandenken aan het tienjarige bestaan - The making of..... Door Roland van der Spek	37
SesaM open U - Gooi je sleutels maar in de sloot! (sleutels horen in sloten)..... Door Joris Bogaard	40
Veerbollen en echte majestueuze vering - SMart Talk..... Door Peter Derks	43
Nog meer over verzekeren.....	46
Contributie 2004 !!!.....	46
Clubshop.....	50

Op de cover een foto gemaakt in Avignon voor het paleis der Pauzen tijdens de meeting in de Gard en op de middenpagina een schitterende foto van Eric Bruinsma van een verzameling SM's op de Mont-Ventoux.

- 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

Versijning volgend nummer:

maart 2004

Oplage:

200 exemplaren

Van de voorzitter

Vallende bladeren en een weemoedige stemming. Heeft u ook moeite met het afscheid nemen van een prachtige zomer? Wat moet er met uw geliefde SM en de eventuele andere leden van uw wagenpark gebeuren? Netjes opbergen of nog even doorrijden? In ieder geval kun je niet meer "even wat aan de auto doen". Ja, in garage of stalling, als je pech hebt 20 kilometer verderop en dan eerst het looplicht aandoen. Het wordt behelpen, clubgenoten!

Ik hoop maar dat ook 2004 zo'n lange, subtropische zomer wordt. Als ik de klimatologen mag geloven, maken we daar in toenemende mate kans op. En dan hoeven we niet naar Zuid-Frankrijk te verhuizen zoals onze enthousiaste Marguerite, Jacques en tweemaal Peter hebben gedaan om meer en langer van hun SM's - en andere zaken die het daglicht minder kunnen velen - te kunnen genieten. Hoewel: ondertussen hebben ze ons een fantastische bijeenkomst bezorgd, waarover u in dit blad meer kunt lezen. Bedankt dame en heren!

Rest nu de weemoedige stemming. Daarin herinner ik me een voorval uit de tijd, dat ik nog elke dag in het gezelschap van mijn SM doorbracht. Zo ook vorig jaar op een herfstige zaterdag, toen ik me naar de plaatselijke verfwinkel verplaatste. Ook binnenshuis moet af en toe geklust worden: je kunt tenslotte niet altijd roepen, dat je eerst aan de auto moet werken.

Goed, aangekomen bij de verfwinkel, wil ik net het raampje dicht laten kruipen om daarna de motor af te zetten, als er een vermoeide WAO-er naast mij van de fiets stapt. Kennelijk een gewezen leraar of althans een man, die dat graag had willen worden. Op orerende toon begon hij:

"Dag meneer, mooie auto,..... die auto ken ik."

Hij wachtte mijn antwoord niet af, hij was ervan overtuigd dat dat niet interessant zou zijn.

"Die auto ken ik, meneer, weet u hoe die heet? Dat is een DS. DEE ES".

Corrigeren had geen zin, hij begon nu pas op gang te komen.

"Weet u dat een heel bekende Nederlander zo'n auto heeft gehad?"

Hij eiste nu een reactie. Ik koos voor "nee" omdat ik voelde dat ik hem anders ernstig zou teleurstellen.

"Een heel bekende Nederlander, weet u wie?"

Ik besloot het niet te weten.

"Een voetballer, een bekende voetballer: Johan Cruijff!"

Hij stopte even om mij van de schok te laten bekomen. Toen besloot hij aan les 2 te beginnen.

"Uw auto heeft iets heel bijzonders, heeft u daar wel eens op gelet?"

Opnieuw leek ontkennen mij de juiste reactie.

"Dan moet u eens opletten als u die auto start"

Hij ging er van uit, dat ik daar nog nooit op had gelet en ging dus onverdroten door.

"Als u die auto start komt ie omhoog" meldde hij triomfantelijk.

"Echt waar, moet u een volgende keer maar eens opletten" besloot hij zijn college.

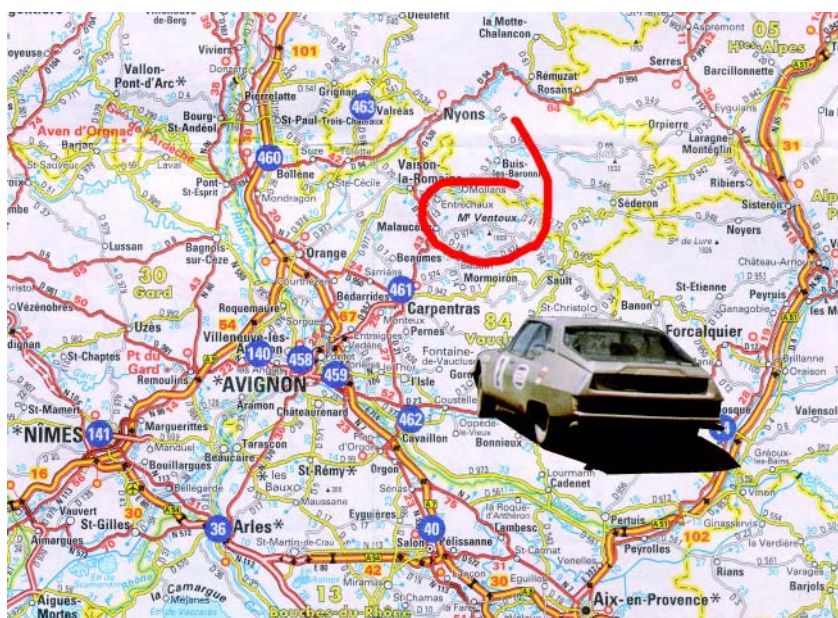
Nou, dat heb ik gedaan, en warempel als je "onze DS start, komt ie omhoog". Ik ben dan ook blij dat ik de frappante observatie van deze WAO-er bij deze aan u heb mogen doorspelen. Tenslotte is het vergroten van onze kennis over onze auto's een van de hoofddoelstellingen van onze club.

Namens het bestuur: veel lees- en ander plezier, prettige feestdagen en tot onze volgende bijeenkomst.

Paul Paymans



SM's eindelijk zalig verklaard?



Door onze correspondent in Frankrijk

Laatste oordeel...

Zondagochtend ergens in september. De bronzen klok van de Temple (protestantse kerk in Frankrijk) tegenover m'n huis begint middenin mijn slaapkamer te beieren. Oorverdovend lawaai. Ik word met een schok wakker en denk: 'Dit is het Laatste Oordeel. Waar zijn m'n verzekeringspapieren?'

Sacraal

Ik ben allang gewend aan het slaan van de klok van de Eglise (katholieke kerk) in m'n boerendorpje. Vertrouwd geluid, ieder half uur. Maar de grote klok van de Temple slaat nooit. Dit keer dus wel en wel om aan te kondigen dat er een eredienst gehouden wordt. Eenmaal per jaar. Als ik naar buiten kijk, zie ik welgeteld vier auto's naast de kerk geparkeerd staan. Geen opkomst van de gelovigen om over naar huis te schrijven. Dat zal anders zijn als de Citroen SM Club Nederland een bijeenkomst met een sacraal karakter uitschrijft. Zoals de tocht naar de Mont Ventoux, op 8 tot en met 12 oktober jongstleden.

Omhoog!

We gaan Jacques Né eren en de Mont Ventoux zal het weten ook! Dertien SM's, een XM en een Chrysler Voyager jagen de berg op. Haarspeldbocht in, haarspeldbocht uit. De weg krult zich

eerst langzaam richting het meetstation bovenop de berg. Prachtige vergezichten! Het station bovenop de berg blakert in de felle zon. Als je je SM flink laat brommen, worden de bochten agressiever en komt het doel van de tocht steeds sneller in zicht. Het is een prachtig gezicht om Robert en Geneviève Opron in hun zilveren pijl omhoog te zien schieten. Sommigen wagen het om in een bocht een andere SM even in te halen. Voor zulke tochten is de SM ook gemaakt: snel op Autoroutes en stabiel en grommend op een bochtig traject omhoog: de testberg van Citroën. De equipe van Jacques Né moet het

duizenden keren hebben gedaan.

Zaligverklaring?

Aan de voet van de berg citeert Michel Sivirine (de huidige president van de SM Club de France en neef van Jacques Né) op humoristische wijze enkele testresultaten van een Super DS waarin de techniek van de toekomstige SM werd uitgeprobeerd ('Motor draait prima. En loopt heet!'). Daarna start iedereen z'n bolide en gaat op het uiteindelijke doel af. En als we daar aankomen, springen de deelnemers als kikkers uit hun voiture en gaan plaatjes schieten. Dit sacrale moment moet vereeuwigd worden! Wij overwonen de Mont Ventoux! Wij verklaren onze SM





zalig. Nu nog hetzelfde door de Kerk! Wat is het toch een leuke auto. Ikzelf vond mijn SM niet zalig, maar zielig; ze was de enige die het een beetje te heet kreeg van al deze opwindning.

Bidprentjes

Echt op z'n Frans worden de auto's keurig in het gelid gezet en daarna gaat iedereen door de knieën om DAT MOMENT vast te leggen. Alle auto's hebben het gehaald. Zalig gevoel, zo'n fotootje. Menigeen staat in de rij om op het mobilhome van een Fransman te klimmen om een nog beter uitzicht te hebben. De zonnepanelen op het dak worden keurig ontzien en iedereen maakt z'n eigen bidprentje. Voor thuis en voor het nageslacht. Op het nachtkastje of in de vitrine. Moderne bidprentjes.

Ter ere van...

Toen M. Sivirine mij vroeg om in ons clubblad eens wat aandacht aan zijn oom te schenken – per slot van rekening was Jacques Né de responsable bij Citroën toen de SM-techniek werd ontwikkeld – viel dat samen met het oude idee om na het bezoek aan Ligier en aan de Airbusfabrieken (waar de vliegende evenknie van onze SM, de Concorde, was gebouwd) een rit naar de Mont Ventoux te maken. Het programma was snel gemaakt. Per slot van rekening wonen Jacques en Marguerite Hackenberg, Peter Derks en jullie correspondent in Frankrijk (Peter Pijlman - red.) 'in de buurt'. En omdat Jacques Né helaas al jaren niet meer in staat is om zich iets te herinneren van deze glorieuze periode in zijn carrière, nodigden we als representant M. Sivirine uit. Ter ere van de prestaties van z'n oom...



Stemmige orgelmuziek

Natuurlijk zat er ook eigenbelang bij deze meeting: de organisatoren vonden het leuk om hun nieuwe woonomgeving te laten zien en de deelnemers konden gaan genieten van een deel van Frankrijk dat nog niet zo erg toeristisch is. De tochten naar en in het zuiden van de Ardèche en de Gorges de la Cèze is schitterend, zo bevestigen de vijfentwintig deelnemers in alle toonaarden. Je zou er stemmige orgelmuziek bij moeten opzetten om de zuilen van de uitgesleten kalksteen rond die rivieren te bejubelen. Helaas: de meeste SM's hebben een originele Continental Edison radio en daar zit geen cassettespeler in.

Pauselijke toorn?

Vergeeten we niet te vermelden dat we heerlijk eten. In diverse, door Jacques en Marguerite voorgedroefde restaurants, en zeker ook bij hen thuis. We zitten met vijfentwintig man in de keuken! Marguerite heeft met haar hulp Marie een copieuze maaltijd voorbereid. Hulde! Het

speciale herinneringsbord valt ook in de smaak. Dat na al dat voortreffelijke gastronomische genot een aantal deelnemers ziek wordt, ligt na uiterst consciëntieuze analyse van Peter Derks en Jan-Tjerk (waar het bestuur zich al niet verantwoordelijk voor voelt! U bent in goede handen hoor!) niet aan het eten, maar aan een virus dat spontaan z'n kop op steekt. Zitten we tegenover het Palais des Papes - nog vrijwel voltallig - lekker te lunchen op een terras, ontsteekt de toch al wat oudere Romeinse man alsnog in toorn om zoveel profaan genot? Is 'ie jaloers dat er tien SM's in z'n voortuintje geparkeerd staan en er niet een geschikt is als Pausmobiel? Nou ja, misschien de SM Opéra van Harrie en Gerian Brunklaus. Vooruit jongens, niet kinderachtig wezen en de zaag in dat dak: achterste helft eraf en je geeft de Paus alle ruimte. Of is het Jacques' schuld omdat hij z'n pas verworven cabriolet-SM niet spontaan beschikbaar heeft gesteld aan de Heilige Vader om een rondje op het prachtige plein te maken? We zullen het nooit weten.

Het is de Goden verzoeken om in het katholieke Frankrijk te gaan wonen en een huis uit te zoeken dat recht tegenover een protestants kerkje staat. De SM's brommen door het dorp en worden schots en scheef voor het kerkje geparkeerd. De deelnemers aan de meeting, georganiseerd door De Drie Muskietiers Peter, Jacques en Peter (en niet te vergeten Marguerite), binden de kat op het spek met dit bezoek aan de Temple en daarna aan het Palais des Papes. Mijn klok doet er het zwijgen toe, tot volgend jaar september neem ik aan. Maar de Universele Roomse Kerk ontfermt zich uiteindelijk over ALLE afvalligen, zelfs als ze de SM aanbidden... Ik heb zomaar het vermoeden dat deze Paus, nog voor zijn verscheiden en tegelijk met Moeder Theresa, onze auto's zal verklaren. We hebben er veel voor over gehad en onze pelgrimage naar de Mont Ventoux volbracht. Voor het minutieuze voorwerk zeggen wij Robert Opron, Jacques Né en al hun medewerkers veel dank. Hun creaties rijden nog steeds zalig en ze zijn nog steeds van een oogverblindende, divine schoonheid. Zeker in hun geboorteland, vanwaar een zonnige groet en à bientôt!

[illegible]

Verzekeren van klassiekers is veelal liefhebberij

Door Theo van der Burg

Wie zijn klassieker wil verzekeren, heeft tegenwoordig keus uit talloze aanbieders. Veel verzekeraars bieden een klassiekerpolis, maar ook steeds meer tussenpersonen werpen zich op als specialist op dit gebied. Doen de meeste verzekeraars de polis er gewoon even bij, de gespecialiseerde tussenpersoon biedt een maatwerkproduct en sluit per jaar vele polissen. De meeste verzekeraars blijken niet vies te zijn van koppelverkoop: ook de auto voor dagelijks gebruik moet bij hen verzekerd zijn.

Een Citroën SM is een klassieke wagen die in de regel niet op een gewone autopolis verzekerd wordt. Er zijn flink wat verzekeringsbedrijven die hiervoor een klassiekerverzekering bieden, maar niet altijd voldoen deze producten aan de wensen van de autoliefhebber. De Fehac, de Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs, met circa 200 aangesloten clubs die samen bijna 70.000 leden tellen, hield de verzekeringsproducten van vijftien aanbieders tegen het licht.

Zes basiseisen

Volgens de Fehac moet een goede klassiekerverzekering voldoen aan zes basisvoorwaarden:

1. Het dagelijkse voertuig mag elders verzekerd zijn.
2. Verzekerden ouder dan 65 jaar worden geaccepteerd.
3. De verzekerde bepaalt wie de schade herstelt.
4. Bij schades wordt uitgegaan van de getaxeerde waarde in plaats van de veel lagere dagwaarde van het voertuig. Daarbij moeten taxatierapporten van autoclubs worden geaccepteerd.
5. In de polis moet expliciet vermeld worden dat defecte of beschadigde onderdelen vergoed worden op basis van actuele marktprijzen en dat reproducties en originele onderdelen worden vergoed.
6. Bij gebruik in het buitenland moet repatriëring gedekt zijn, ongeacht de aard van de schade.

Daarnaast onderscheidt de Fehac een aantal secundaire wensen, zoals de mogelijkheid om deelname aan puzzelritten, rally's en snelheidsritten mee te verzekeren, het dekkinggebied, de verzekerde jaarlijkse kilometrage, de geldigheidsduur van de taxatie en de mogelijkheid de premie op te schorten bij langdurig buitengebruikstelling.

Eigen onderlinge

Van vijftien verzekeraars en tussenpersonen werden de producten getoetst aan de zes basiseisen. Bij de verzekeraars voldeden alleen TVM en Europeesche aan de criteria. Drie tussenpersonen ontvingen het Fehac-keurmerk: Van den Berg Assurantiën in Naarden, Wiggers Groep in Baarn en Herasto in Rosmalen. De Fehac heeft in 1996 ook verzekeringsaspiraties gehad, maar het plan verdween in de prullenbak na raadpleging van de leden over de wenselijkheid om een onderlinge op te richten. In plaats daarvan kwamen het keurmerk en de basisvoorwaarden op de proppen. De Fehac geeft haar leden geen advies welke verzekering het beste is.

Verzekeraars

Volgens de Fehac schort er aan de meeste klassiekerverzekeringen het een en ander. Op een aantal punten moet de bezitter van een klassieker goed letten. Bijvoorbeeld in hoeverre vervanging van moeilijk verkrijgbare onderdelen vergoed wordt. En welke rechten je hebt in het buitenland. Er wordt wel eens met lage tarieven geschermd, maar de vraag is dan wel wat je er voor terugkrijgt. Taxatie is een probleem apart. De vraag is of verzekeraars dit veld goed overzien. Ze zijn soms huiverig van taxaties door bij de Fehac aangesloten automobielenclubs. Maar dat is vaak ten onrechte.

Koppelverkoop

Nog steeds verzekeren de meeste verzekeraars een klassieker alleen als de auto voor dagelijks gebruik ook bij hen is ondergebracht. Dit doet bijvoorbeeld De Goudse, die als verklaring geeft dat ze de Historische Automobielen Polis meer als een soort service voor haar bestaande klanten ziet. Ook Aegon hanteert het principe van koppelverkoop. Haar Oldtimer Verzekering is alleen bestemd voor klanten die hun auto voor dagelijks gebruik ook bij Aegon verzekerd hebben. De taxatie is overigens gratis. SNS Reaal verzekert eveneens alleen als het een tweede auto van een verzekerde betreft. Ook bij Royal Nederland kan een klassiekerverzekering niet los gesloten worden. Erasmus hanteert momenteel geen specifieke voorwaarden voor klassiekers, maar heeft wel een speciaal tarief voor motorrijtuigen die aan bepaalde eisen voldoen: minimaal twintig jaar oud en maximaal 5.000 km per jaar. Zij verzekert alleen klassiekers als ook de auto voor dagelijks gebruik bij Erasmus is verzekerd. Amev heeft binnen haar Verkeerspolis een klassiekertarief.

Voorwaarde is dat de eerste auto ook bij haar verzekerd is, of op hetzelfde moment bij haar verzekerd wordt. Nationale-Nederlanden vormt wat dit betreft geen uitzondering: de eerste auto moet hier ook ondergebracht zijn. NN verstaat onder een klassieker een auto ouder dan twintig jaar en per jaar mag niet meer dan 7.500 km met de wagen gereden worden. Interpolis heeft 1 juli 2002 de leeftijdsgrens van de auto verhoogd van 20 naar 25 jaar. Interpolis neemt de klassieker alleen in dekking als de auto voor dagelijks

bracht in het voorjaar van 2002 een vernieuwde versie van haar Klassiekerverzekering op de markt zonder verplichting de reguliere auto hier ook onder te brengen. Betrof het oude product meer een afgeleide versie van een reguliere personenautoverzekering, bij de Klassieker-verzekering zegt Avéro rekening te hebben gehouden met de Fehac-voorwaarden. De klassiekereigenaar die lid is van een merkenclub, krijgt bij Avéro een premiekorting van 15% per jaar. Voorwaarde is dat de auto voor recreatief



Het bekende gesneuvelde linker ruitje...

gebruik ook bij haar verzekerd is. De maximale jaarkilometrage is 6.000 km.

Nichemarkt

De meeste verzekeraars blijken verzekerden dus min of meer uit serviceoogpunt een klassiekerpolis aan te bieden. Delta Lloyd geeft eerlijk toe hiermee te zijn gestopt. Bij hoge uitzondering sluit ze voor grote klanten soms een polis. Ze wil zich beslist niet profileren als klassiekerverzekeraar, omdat ze dat toch te veel een nichemarkt vindt. Avéro Achmea is het avontuur wel aangegaan en

gebruik wordt aangewend (maximaal jaarkilometrage 7.500 km). Verhuur op incidentele basis mag, mits de regelmatige bestuurder als chauffeur optreedt. Univé geeft toe dat haar klassieker-verzekering niet voldoet aan de Fehac-voorwaarden, maar zij geeft als verklaring dat niet wordt uitgegaan van een vaste taxatie. De polis kan wel los gesloten worden als men maar over een auto voor dagelijks gebruik beschikt. AXA is een van de weinige verzekeraars die echt de boer op gaat met de Oldtimerverzekering. Zo adverteert de verzekeraar onder meer in de Onschatbare Klassieker.

De Oldtimerverzekering is los te sluiten, maar men moet wel over een auto voor dagelijks gebruik beschikken.

Ook een aantal nicheverzekeraars doet aan klassiekerverzekeringen. Zo voert transportverzekeraar TVM de Klassieke Voertuigen Polis.

oplevert. Ook zijn toerritten gedekt. Verder biedt TVM een altijd-terug-garantie van de klassieker bij schade in het buitenland. Het TVM-product is overigens sinds de start wel veranderd. Zo is bijvoorbeeld de minimumleeftijd van de bestuurder aangepast. De OVHV houdt eigenlijk constant de kwaliteit van het product in de gaten.

En het kan nog erger...



Hieronder vallen personenauto's ouder dan 25 jaar. Opvallend is dat deze polis ontwikkeld is samen met de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij Historische Voertuigen (OVHV), welke is opgericht door oud-bestuursleden van de Fehac. Het zal u niet verbazen dat dit TVM-product volledig aansluit bij de Fehac-eisen. TVM accepteert een taxatie door een autoclub, wat volgens haar een voordeel van enkele tientallen euro's

Unigarant, de verzekeringsdochter van de ANWB, verstaat onder klassiekers auto's ouder dan 20 jaar en die mogen niet meer rijden dan 7.500 km per jaar. Rijdt men minder dan 5.000 km, dan geldt een korting van 10% op de premie. Europeesche heeft de Klassieker-verzekering. In tegenstelling tot zusterbedrijf Amev doet Europeesche niet aan koppelverkoop. Het product van Europeesche is voor personenauto's die ouder zijn dan 15 jaar en

vanwege hun exclusiviteit als klassieker worden beschouwd en uitsluitend recreatief worden gebruikt. Europeesche kwam als een van de winnaars uit het Fehac-onderzoek.

Tussenpersonen

Een flink aantal tussenpersonen is actief op het gebied van klassiekerverzekeringen. Gio uit Almere noemt zichzelf dé specialist voor het verzekeren van klassieke auto's. Zij biedt op haar website www.klassiekerverzekering.nl veel informatie over het product: van de voorwaarden en de dekkingen tot een lijst met taxateurs, inclusief clubtaxateurs. Omdat volgens Gio de praktijk uitwijst dat veel autohobbyisten meer dan 7.500 km per jaar rijden, biedt zij een speciaal tarief voor maximaal 20.000 km per jaar. Daarmee onderscheidt het Gio-product zich van de meeste polissen. Ook kunnen er meerdere hobbyauto's op één polis. Gio zegt rekening te houden met de Fehac-wensen. Herasto uit Rosmalen heeft eveneens een klassiekerverzekering ontwikkeld. De polis wordt onder volmacht bij London gesloten, maar ook wel bij Europeesche. Herasto beschikt over een internetsite www.oldtimerverzekering.nl. Herasto biedt keus uit een jaarkilometrage van 5.000, 7.500 of 10.000. Volmachtkantoor Kuiper Verzekeringen uit Heerenveen verzekert klassiekers op maat, omdat er geen één hetzelfde is. Zij werkt samen met verschillende verzekeraars, waaronder Avéro en Unigarant. Zij zoekt voor elke klant het juiste product en biedt in dat opzicht meer service. Haar Klassieker Verzekering sluit aan bij de Fehac-voorwaarden. Volmachtbedrijf Orion Direct uit Etten-Leur biedt een klassiekerverzekering, bestemd voor auto's ouder dan 24 jaar. Op haar internetsite meldt Orion Direct dat zij speciaal voor auto's van toen een verzekering heeft samengesteld met premies van toen... Zij stelt geen verplichting om de eerste auto daar ook onder te brengen en biedt buitenlanddekking, inclusief repatriëring. Orion meldt dat de polisvoorwaarden conform de aanbevelingen van de Fehac zijn. Andere assurantiëkantoren zijn: Pronker Assurantiën (Diemen), Nivo Adviesgroep (Zwolle), Offermans Joosten Groep (Geleen) en Van Stek Assurantiën (Venhuizen). Ook Omnipolis, een internetinitiatief van Bulle Assurantiën (Ter Apel) die ook via de site Netpolis verzekeringen aanbiedt, heeft een klassiekerverzekering. Voorwaarde is wel dat de eerste auto verzekerd is bij Netpolis. De Wiggers

Groep (Baarn) verzekert klassiekers tegen de voorwaarden van de Fehac. Het risico wordt ondergebracht bij Nieuwe Hollandse Lloyd. Daarnaast is het kantoor ook actief in het verzekeren van collectoritems.

Bij de KNAC, de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club, kan de autoliefhebber de Classic Car Verzekering sluiten. Zij werkt samen met Royal Nederland. Opvallend, want de KNAC is gelieerd aan de ANWB en daarmee ook aan verzekeringsdochter Unigarant. KNAC-leden hoeven hun auto voor dagelijks gebruik niet bij haar onder te brengen. De Classic Car Verzekering biedt onder meer de vrijheid om zelf een reparateur te kiezen, dekking bij Fehac-rally's, ritten van de internationale klassiekerclub FIVA en een gratis rechtsbijstandverzekering. Verder biedt de KNAC haar leden wegwachthulp. Sinds maart 2002 heeft de KNAC een nieuwe polis waarbij geen taxatierapport nodig is: de verzekerde geeft zelf aan voor welk bedrag hij de auto wil verzekeren en de KNAC beoordeelt of dat redelijk is en daarmee staat de waarde vast. De polis op basis van artikel 274 Wetboek van Koophandel is volgens de KNAC zeer in trek. Bij een polis op basis van artikel 275 moet er om de drie jaar een taxatierapport opgesteld worden. Dat kost de verzekerde al snel 125 euro. Deze nieuwe verzekering biedt de mogelijkheid om per jaar de verzekerde waarde aan te passen. De verzekerde betaalt wel meer premie: casco met taxatierapport bedraagt 1,25% van de verzekerde waarde, zonder taxatierapport is dit 1,375%. De WA-premie is gelijk. Een snelle rekensom leert dat, wanneer de waarde van uw SM onder de 33.333 euro ligt, u goedkoper af bent met een verzekering met taxatierapport; er van uitgegaan dat een taxatierapport inderdaad 125 euro kost. Het is maar dat u het weet!

Een bezoek aan huize Van der Laan in België

Door Gijs de Jonge

Clublid van het eerste uur, Theo van der Laan Sr., verhuisde enige jaren geleden naar onze zuiderburen en nam daarbij zijn collectie auto's ook mee. Maar om zijn collectie niet door onze leden uit het oog te laten verliezen, heeft Theo destijds te kennen gegeven dat wij altijd welkom waren in België voor het houden van een meeting. En daar heeft het bestuur gretig gebruik van gemaakt hetgeen resulteerde in een heerlijk dagje over de grens. Lees hierover het relaas van clublid Gijs de Jonge...

Vroeg van huis vertrokken om naar Borgloon af te reizen want daar stond de najaarsmeeting gepland. Na een lange rit met wat Belgisch opont-houd, was ik aangekomen in Borgloon. Het weer was ons goed gezind voor deze dag, warm en windstil, ideaal voor een buiten ontvangst door de familie Van der Laan. Dit gebeurde met koffie met gebak.

De omgeving

De ambiance van de vierkant-boerderij was meer dan indrukwekkend. Bij betreden van het binnen

erf stonden al de nodige SM's opgesteld, er zouden er veel volgen waaronder een Opéra en mooi gebouwde replica Mylord. Links van het erf is het woonhuis gesitueerd met een verdekt opgestelde werkplaats voor machinale bewerking om jaloers op te worden. In de werkplaats kunnen simpele en complexe bewerking gedaan worden want lang niet alles is meer leverbaar of betaalbaar.

En wat een werkplaats...

De riante werkplaats (voorheen het koelhuis van het daar vroeger gevestigde bedrijf) is voorzien van een professionele onderhoudsbrug. Deze zomer had dat grote voordelen, zo'n geïsoleerde ruimte warmt ook zomers weinig op met als resultaat: ruim 30 graden buiten geeft een koelte van rond de 22 graden binnen (als de deuren maar niet te vaak open gaan).

Met een fraaie collectie...

In de ruimte stond een Traction Avant Six cabriolet voorzien van een bijzondere carrosserie en gevonden in Zwitserland in armzalige staat waarbij de eigenaar er eigenlijk geen afstand van wilde doen. Links van de werkplaats was een



Theo van der Laan ontvangt namens het bestuur een fraaie ingelijste poster als dank voor de organisatie

opslagruimte waar een twaalfstal auto's stond opgesteld, twee Tractions, één Hydraulique en een vooroorlogse waarbij de motor nog de andere kant op draaiend is. Een DS Le Dandy die ik nog van vroeger kende toen ik nog in het garagevak zat te Voor-schoten. Een eerste serie DS cabriolet welke nu de oudst rijdende is. Een Facel Vega, een Franse Amerikaan met een Volvo B18-motor waarvan de motor nog origineel en niet gereviseerd is, stonden samen met tal van andere Citroëns in de rechter opslagruimte.

Voorts twee SM's, een GS birotor, een M35. Een deel daarvan op Belgisch kenteken en gekeurd (vergelijkbaar met de Nederlandse APK) dus geschikt voor de Belgische openbare weg. In een ander bijgebouw stond een Renault Alpine A610 voor dagelijks gebruik met in de ruimte daarnaast een BMW en een Wardborg van een bijzonder zeldzame uitvoering, daar wist Theo ook historisch nog het nodige over te vertellen. Na de uitvoerige rondleiding was de tijd aangebroken voor een smakelijke lunch met voor ieder wat wils.

Beursgang

Bij de aankomst in Borgloon was me al opgevallen dat het redelijk druk was in het plaatsje. Een beurs. En na de lunch was er dan ook geregeld dat er met de aanwezigen een bezoek gebracht werd aan het lokale veilinggebouw waar tevens die beurs bezig was. De AC4 die aldaar stond was van Theo (hiermee had hij Istanbul - Amsterdam gereden, zonder grote problemen). Zowel binnen als buiten was er veel te zien. Velen van ons kwamen daar met hebbedingetjes naar buiten, folders en anderszins.

Na afloop was het mogelijk om pruimen te plukken uit de tuin van huize Van der Laan. De dag werd afgesloten met een heerlijke maaltijd in restaurant 'Het Jachthuis' te Kortesseem waarna een ieder z'n eigen weg weer opging...



707: Van leasebak tot Diva

Van uw Franse correspondent

Na het ruim drie jaar zonder SM gesteld te hebben, rijd ik weer in een Diva. Wat een genot! Deze keer heb ik er vrijwel alles aan LATEN doen. Spannend. Boeiend en ... afijn, lees maar. Over de geschiedenis van een vroege SM en verder allerlei zaken die in het Franse/Citroën/SM-wereldje spelen.

Beste Georges, zojuist je artikel gelezen in nummer 44 van het clubblad. Men had mij gewaarschuwd dat het me volledig zou afkraken. Maar dat viel best mee. Dank voor je vriendelijke woorden. Inmiddels zijn er vele andere schrijvers in de club opgestaan en dat doet me plezier. Bovendien ziet het clubblad er fantastisch uit. Aan de redactie en speciaal Roland hierbij mijn serieuze complimenten voor de uitvoering en de inhoud! Ik zal mij in de toekomst beperken tot het correspondentschap voor Frankrijk.

Buiten adem

Première sortie, première victoire! Zo kun je het gevoel omschrijven dat ik kreeg toen ik in oktober voor het eerst in mijn nieuwe SM reed. Het was tijdens de meeting in de Ardèche, de Gard en de Vaucluse. Vanuit dit gebied komt ook dit artikelje over de 'SB707', m'n tweede SM voor eigen gebruik. Het was geweldig om weer in een 'eigen' SM te rijden. Helaas was ze na ruim veertien jaar stil te hebben gestaan, op de Mont Ventoux wat buiten adem. Of speelde de opwindende van het deelnemen aan een historische rit haar parten? Hoewel de stoplamp niet ging branden en ook de nieuwe temperatuurmeter niet in het rood stond, spoelde ze heftig sputterend een flinke hoeveelheid koelvloeistof naar buiten. Het verleidde overigens sommige deelnemers aan de meeting om voor haar te knielen. Niet uit eerbied dat de bejaarde dame (ze is pers slot van rekening al ruim drieëndertig jaar oud) de top had gehaald, maar om aan haar vloeistof te ruiken. De meningen waren verdeeld: groene olie scoorde hoog, maar nadat Jacques de vloeistof had geproefd, was de analyse helder: koelvloeistof. Een vriendelijke en bewonderende Fransman adviseerde me door te rijden, de kachel aan te zetten (ach, ik wist het, maar vergat het op het moment suprême) en de airco uit te schakelen. Dat laatste was overbodig want die is nog niet aangesloten. Toch leuk hoe Fransen reageren op een SM, maar daarover later meer.

Pluspunten

Mijn SM heeft z'n rijdende leven in de buurt van Parijs vertoefd. En dat was haar aan te zien. Niks geen Zuid-Franse roestvrijheid-blijheid. In de voorschermen en één van de achterspatborden zaten roestplekken. Bovendien was de auto ooit barslecht overgespoten in een chocoladekleurig Sable Métallisé, als u begrijpt wat ik bedoel: te donker, en ook nog eens voorzien van een sinaasappelhuidje. Het oorspronkelijke kleurplaatje onder de handremkabels was verdwenen, Was ze in Feuille Dorée- of Sable Métallisé-robe ter wereld gekomen? Het bleef me voorlopig onduidelijk. In ieder geval was ze geen schoonheid toen ik haar voor het eerst zag. Maar zoals – in sprookjes weliswaar – onder een lelijk eendje een zwaan schuil kan gaan, zo vermoedde ik dat de basis niet slecht was. Bovendien beschikte de wagen over een aantal onomstotelijke pluspunten; voor mij wel te verstaan. Een 'tadeloos' bruin leren interieur, met nepslotjes op de binnendeurgrepen (wist u trouwens dat van die nimmer gebruikte knopjes zowaar twee varianten bestaan? Eén, de eerste soort, is dik en hoog. De tweede soort, gemontereerd in iets latere typen, is veel platter en net zoals de eerste soort volkomen nutteloos. Of het zou moeten zijn dat ze beide de overbodige gaten in de deurgrepen afsluiten, nadat Citroën besloten had dat ze het afsluiten van de deuren aan de binnenkant niet nodig vond. Of was het omdat er elektrische ramen in kwamen? Ik denk het eerste). Verder had ze een achterbumper waarop geen rubberen stootstrip zat: teken dat het om een vroege SM gaat, en dat klopt want het chassisnummer is 707. De onderste sierlijst rond de achterraut bestond al wel uit twee delen. Kan natuurlijk ooit vervangen zijn, maar daar zag het niet naar uit. Ze had een airco, maar geen getint glas. Zo te zien was de motor nooit uit z'n woning gehaald en stond de teller op 52 duizend en nog wat kilometers. Zo liep ze ook toen ik haar startte bij de verkoper in Thiais, nabij Parijs, nu al weer enkele jaren geleden.

GS-Birotors vernietigd

Het was vlak voordat ik besloot naar Frankrijk te verhuizen, toen ik – niet toevallig overigens – tegen deze SM aanliep. Tijdens één van m'n bezoeken aan de familie Opron, stelde M. Opron me voor om zijn zilvergrijze SM aan de vorige eigenaar te tonen. Deze heer, M. Beke, nu eigenaar van een Suzukigarage in Thiais, was vroeger autosloper en een fanatiek Citroënliefhebber. Van die passie getuigt in z'n Japannergarage nota bene

nu nog een vitrine met uitsluitend

Citroënminiaturen! (Wat zou Citroën ervan zeggen als één van zijn concessionaires een vitrine met Suzukiautootjes in de showroom zou zetten?).

Maar meneer Beke is meer dan dealer: zijn oom heeft op hetzelfde terrein in opdracht van Citroën destijds de GS-birotors vernietigd. Op mijn vraag of hij die auto's niet had gedemonteerd en de onderdelen had opgeslagen, glimlachte hij vriendelijk en antwoordde: 'Zeker niet, want de inspecteurs van Citroën zagen erop toe dat de complete auto's werden vernietigd met een bulldozer'. Natuurlijk wist hij dat er nog steeds enkele Birotors zijn, maar die waren beslist niet van hem afkomstig, maar van liefhebbers en vooral van dealers, die ze van deze massacre hadden weten te redden.

'Dat interieur is echt SM!'

Voordat ik besloot de 707 aan te schaffen, heb ik haar driemaal bezocht. Enkele jaren terug belde M. Opron mij en DerkJan van der Velde op om naar twee SM's te gaan kijken. Hij wilde wel een SM aanschaffen en had er twee gevonden: een goudkleurige carburateur en een zilverkleurige injectie. Hij vond de gouden het meest puur en de zilveren beantwoordde het meest aan z'n wens om een metaalkleurige auto te hebben. 'Zilver is de meest natuurlijke kleur voor een auto die van metaal is vervaardigd', placht hij te zeggen en tot nu toe heeft hij bijna altijd zilvermetallieke auto's gekocht. Destijds adviseerde ik Opron om de zilveren te kopen omdat die in de beste staat verkeerde. De familie Opron en ik maakten een proefrit in de gouden en ondanks wat carburateurproblemen (vuil?) en keiharde veerbollen reed ze niet onaardig. Toch werd de gouden afgewezen en bleef als doornroosje ongekust in slaap in de garage van Beke. Een jaar later reed ik met Jan-Tjerk langs de garage en zag de 707 opgepoetst voor de Suzukishowroom staan: à vendre! Twee nieuwe voorbanden en verder in dezelfde staat. 'JT' wilde de auto wel hebben, dan wel kopen ('Ik wil een '71-er, want toen ben ik geboren'), maar twijfelde en dus bleef de auto staan. Totdat Opron en ik dus de inmiddels gerestaureerde zilveren SM aan M. Beke gingen 'showen'. M. Beke stond perplex en Opron glunderde. Vervolgens haalde M. Opron



me over om nog een keer naar de gouden SM te gaan kijken. Telkens als hij het over de gouden had, zei hij: 'Dat interieur is echt SM!' Zo had hij haar destijds bedoeld.

Driemaal is scheepsrecht

Het werd de derde keer in drie jaar dat ik de 707 zag. Ze bleek inmiddels van een plek voor de showroom gedegradeerd naar een hoek in een vochtige hangar. Ze stond er zielig bij: twee platte banden, enkele deuken rijker en dik onder het stof. Onmogelijk om door de ramen te kijken, laat staan om er mee te rijden. Met veel moeite wurmde ik me naar binnen en zag dat de auto nog steeds hetzelfde aantal kilometers had gereden. M. Opron werkte me op m'n ziel door te zeggen: 'Maar cher monsieur Peter, iemand als jij kan toch niet zonder SM door het leven!' Ik begon te wankelen, sputterde tegen en zei dat ik van de eerste genoten had en dat het zo wel goed was, en bedacht ter plekke nog een reeks van argumenten om nooit meer aan een eigen SM te beginnen, waaronder de doodoener dat ik m'n ziel en zaligheid nu in het schrijven van boeken terugvond. Maar nadat ik de papieren van de auto had gelezen en na diep in de glinsterende ogen van Robert Opron te hebben gekeken, ging ik voor de bijl. Ik besloot de gok die de aanschaf van een SM nu eenmaal vaak is, toch nog maar eens te nemen. De auto werd gekocht en later op een autotransporter naar Nederland gebracht, alwaar ze in feite opnieuw in slaap werd gebracht, wachtend op betere tijden. Het plan om naar Frankrijk te verhuizen kreeg namelijk concreter vorm en dus werd met verder geld uitgeven gewacht totdat het Amstelveense huis verkocht was. Ik was weer de eigenaar van een SM. En het is de schuld van M. Opron.

Nieuwswaarde

Door Roland van der Spek

Dat een SM in het dagelijks verkeer opvalt, hoef ik u als bezitter/liefhebber niet te vertellen. Dat een roedel SM's nog meer bekijks heeft, zal u, als u eens een meeting van onze club heeft bijgewoond, ook niet verbazen. Maar dat de krant aandacht besteedt aan de SM komt hoogst zelden voor. Zeker nu de auto in de ogen van de media niet actueel is en de meeste lezers graag nieuws willen lezen. En natuurlijk ook verwachten bij het openslaan van een krant.

In de loop der tijd heb ik van zowel leden als niet-leden diverse krantenartikelen toegezonden gekregen en de meest opvallende van de laatste tijd was wel de foto van de SM van voorzitter Paul in de Telegraaf. Maar wil je de Telegraaf halen dan zul je toch redelijk ver moeten gaan in het creëren van nieuwswaarde rond de SM. En omdat we allen toch liever geen vlammen onder de motorkap uit zien slaan, zal de publicatie waarop ik doel, niet snel worden overtroffen. Hoewel, ik herinner mij een artikel van een paar SublieM's terug, geschreven door ons Belgisch lid Georges, over zijn ietwat snelle weggedrag met een voor Nederlandse begrippen milde boete als gevolg en ik vraag mij af hoeveel nieuwswaarde het in Nederland zou hebben als een Belg met 200 km p/u over de A2 jakkert. En ook nog staande wordt gehouden door ons blauw op straat. Let wel: dit is geen oproep voor hem...

happening interessant genoeg om te melden aan de plaatselijke krant. Uiteraard voorzien van een verhaal met foto's.

Medeorganisator en lokalo Jacques Hackenberg stuurde ons een stapeltje exemplaren voor de deelnemers en natuurlijk willen wij u het artikel met foto's niet onthouden. Hierbij dus met een originele foto van Eric Bruinsma voor een kleuren-indruk...



Terug naar de essentie, de SM in de krant. Tijdens de speciale najaarsmeeting in Frankrijk, verzamelde de deelnemers op een zaterdagochtend voor het plaatselijke hotel-restaurant van de omgeving aldaar en prompt trok iedereen de camera. Het is immers altijd een soort van sport om zoveel mogelijk SM's te schieten, het liefst ook nog op een unieke locatie. Dat dacht de eigenaar van Mas d'Aros ook. Hij bood al onderdak aan een aantal deelnemers, had alle deelnemers de avond tevoren al te eten gehad en vond de hele

Le Républicain

d'Uzès et du Gard

L'Hebdo du Vendredi
Prix : 0,70 € Abonnement 1 an : 29 €

Habileté aux annonces légales
Du 17 au 23 octobre 2003. N° 2931

MAYAC - CENTRE-VILLE

De la piste cyclable au transport en commun

L'aménagement, retardé, de la piste cyclable et pour piétons, reliant Mayac au centre-ville devrait démarrer bientôt. Des "élèves" ont engagé une pétition, demandant une ligne de bus en "ville".

SOMMAIRE

CULTURE

P.2

• Lire en fête : lectures à voix haute à Uzès et Montaren

Uzège - Pont - du - Gard

La légende Citroën sur les routes de l'Uzège



Tous ensemble pour l'amour de la marque A double Chevron



15 véhicules d'exception devant le restaurant Mas d'Aros à Vallérargues

Les membres le club Citroën SM Hollandais ont découvert le Gard et ses environs durant trois jours.

De l'ardèche à Avignon en passant par le Mont-Ventoux, Jacques Hackenberg et Peter Peman, organisateurs de ce rassemblement, ont fait découvrir la région de l'Uzège à des belges, hollandais et français. C'est sous un soleil radieux que les amoureux de la mythique Citroën ont apprécié les paysages divers ainsi que la gastronomie du sud.

En couple, seul ou en famille (le plus petit bruxellois n'a que 1 mois), chacun avait le même sujet de conversation : la Citroën SM V6 d'origine Masérati avec des performances fabuleuses créée en 1970.

Cette trentenaire reste pour beaucoup une légende sur roues. Technique, esthétique, finition intérieure... font de cette demoiselle la dernière voiture «grand tourisme» française, bref un monument de l'automobile.

Et ce n'est pas moins de 25 passionnés qui ont

posé avec fierté à côté de leurs voitures toutes d'origine, bichonnées, et en état de marche. Toutes sont des bolides qui vont au delà des 200 km/heure (ce véhicule a été conçu avant les limitations de vitesse et le premier choc pétrolier).

Il restera de leur périple gardois de nombreux souvenirs. Une assiette représentant une SM stylisée et créée par la Filature - Lussan a été offerte à tous les participants qui ont également fait une halte au restaurant le Mas d'Aros à Vallérargues.

SAINT-CHAPTES

L'association Loisirs-

Permanence du conseiller général. - Christophe Cavard, conseiller général du canton de Saint-Chaptes tiendra une permanence mardi 21 octobre à la mairie.

SERVICES

Fête des Laboureurs
les enfants des fêtes. A bonbons de

SAINT-CHAPTES

Permanence
Luc Chappard
permanence

MONTECASSINO

Stage d'initiation
et Equilibre
un stage de
23 et ven
4 ans et
Renseign
57 30 37

SAINT-CHAPTES POTEAU

Bibliothèque
pour adultes
Simone H
vendredi 1

Castagne
aura lieu la
place Joseph
Centre de loisirs
Toussaint ou
qu'au 31 oct
ans. Du 2
(sans rep
accueil à la

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

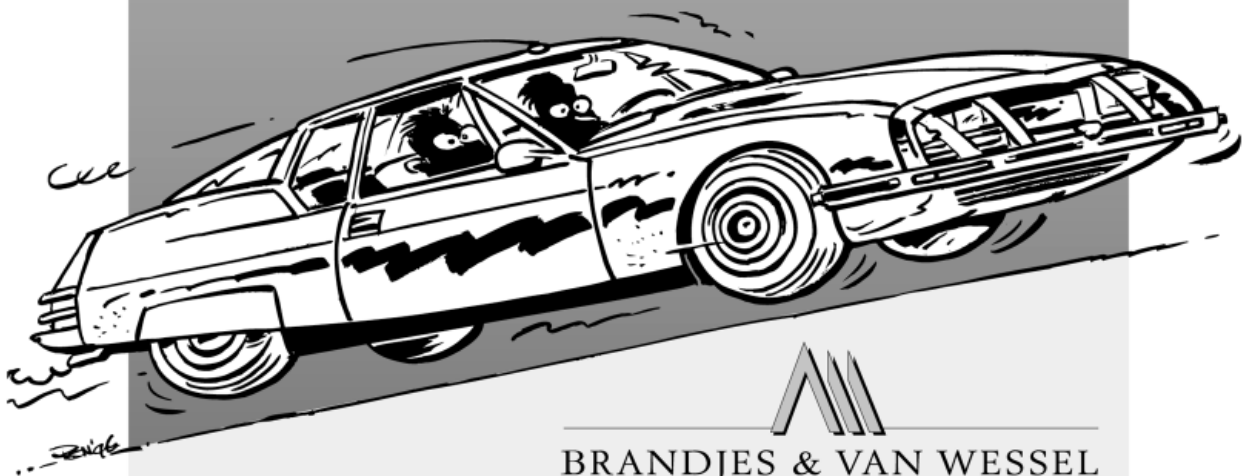






DE BESTE HOOGTE- REGELAARS VOOR UW PENSIOEN

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL

PENSIOENADVISEURS

Nieuwe Steen 3, 1625 HV Hoorn, 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,-		
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-		
Remschijven set	150,-		
Handremblokken	75,-		
Remblokken	125,-		
Textar remblokken	240,-		
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-		
Wiellagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-		
Wieldraagarm L of R	535,-		
Spoorstang L of R	255,-		
Motorsteun	145,-		
Koppelingssset (3 delig)	380,-		
		SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
		SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
		SM instructieboekje (herdruk)	75,-
		SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur	55,-
		T-shirt SM	20,-

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

La Croisière Bleue – The Harald Blåtand Experience by SM

Door Clemens Maas

Een mooie titel, van een mooie reis. In het weekend van 6 en 7 september heeft de Zweedse Citroën SM Club een meeting georganiseerd bij Åmål – een plaatsje bij het grote Vänern meer. Hierbij een verslag daarvan.

Verslag van een bijzondere meeting



Ik ben iemand die meestal pas kort van te voren de knoop doorhakt om naar een meeting te gaan en door drukte, vergis ik me ook wel eens een weekend, dus kom ik (te) weinig opdagen bij meetings in Nederland. Als ik heel eerlijk ben, vind ik een flinke rit in de SM naar bijvoorbeeld Frankrijk of Zweden ook zo leuk, dat zo'n meeting al gauw een streepje vóór heeft.

In augustus kreeg ik een e-mail van Lasse Frykholm, de president van de Zweedse club, of ik kwam op een meeting in Zweden. Met hem heb ik een paar jaar geleden de Rétromobile en een vergadering van de FICCSM bezocht. Het ophalen van onderdelen bij de Franse club liep niet zoals gepland en het werd uiteindelijk pas na het diner... Voordat je dan naar buiten Parijs bent gereden, de spullen ingeladen hebt en een motorkap op het dak (!) hebt vastgesjord, is het elf uur 's avonds. We hadden al uitgecheckt bij het hotel en dachten wel een hotel even ten noorden van Parijs te nemen voor de laatste nacht maar ik opperde toen we eenmaal op de Autoroute waren, dat ik wel zou doorrijden naar Nederland en hij kon slapen.

Zo'n nacht samen met een klapperende spanband op het dak schept een band,

dus toen Lasse me in augustus uitnodigde dacht ik "Ok, lijkt me leuk, maar wie neem ik mee?".

Mijn vrouw gaat graag mee, mits dat ook voor de duur van zeg een week is, want 1.800 km rijden in een lang weekend vindt ze niets. En voor drie kinderen iets regelen voor een week, is ook niet eenvoudig dus vroeg ik een vriend mee die ook van auto's houdt. We delen nog een hobby: computers en techniek in het algemeen, dus al snel ontstond het idee om er iets bijzonders van te maken.

Sinds een aantal jaren ben ik Apple (computer-merk – red.) fanaat en werk daar graag op aan websites, zoals www.citroensm.net en www.smclubdefrance.org dus met mijn iBook (laptop van Apple – red.) moest ik onderweg een website kunnen onderhouden met foto's en filmpjes voor het thuisfront. Met een iMode toestel (telefoon met speciale opties – red.) kun je Internet op en via een draadloze verbinding tussen je iBook en de telefoon kun je vanaf die computer e-mailen en het web op. Die draadloze communicatie heet Bluetooth: de naam heeft Ericsson ooit afgeleid van een Vikingkoning genaamd Harald Blåtand. Blåtand was goed in netwerken, qua mensen dan. Walter en ik zijn samen goed gek, dus was de titel van onze trip snel geboren.

De voorbereiding voor de trip bestond eigenlijk uit twee delen. Mijn SM moest nog APK gekeurd worden en ik moest iets maken van een website om onze verhalen, foto's en filmpjes naartoe te kunnen uploaden. Een week voor de APK bleek een lezakje achter lek – had ik die nu maar beiden vervangen twee jaar geleden! En de voering van een handremblokje zat los. Ik heb wel





nieuwe blokjes gehaald maar stond niet echt te springen in het losschroeven van zo'n remjuk en pielen dus gokte ik dat het ook wel met twee-componentenlijm kon. De keurmeester zag niets, en de handrem remt nog steeds goed!

Het andere deel van de voorbereiding bleek meer werk. Om alles onderweg te kunnen uploaden had ik ruimte en eenvoudige toegang nodig op internet; dit vraagt om een zogenaamde Dot Mac account, waar je diskruimte en toegang via http (eigenlijk WebDAV) voor krijgt (nou ja, koopt): homepage.mac.com/harald_blatand werd geboren! Een aantal pagina's is opgezet om uitleg en 'body' te geven aan de site en de verhalen zelf wilden we bijhouden in een soort dagboek. Op internet heet zoiets een blog (web log) en met een blog programma konden we alles bijhouden en uploaden.

De dag voor de reis is de SM goedgekeurd en op

donderdagochtend heb ik het eigen rallybord erop geschroefd en reed ik van Bussum naar Helledoorn/Nijverdal om Walter op te halen. Bij een zaak in zijn buurt moesten we een kabel ophalen voor de GPS routeplanner die Walter had geritseld. Het werd nog spannend om op tijd onze tickets voor de boottocht Kiel – Göteborg te halen maar alles ging prima. Pas op de boot konden we wat relaxen. Slapen ging ook maar het schip schudde als een Golfje in Amsterdam dus kwam het bier goed van pas dat we mee hadden (de Duitse bezoekers in Zweden waren verrast dat je twee kratjes halve-liters én je bagage inclusief pak mee kon nemen in de kofferruimte van een SM).

Vrijdagmorgen negen uur kwamen we aan in Göteborg en wilden de eerste foto's en filmpje uploaden. Dit bleek niet eenvoudig; mensenhaters hebben een password mechanisme in het buitenland geregeld voor je GPRS (internet iMode) verbinding – iets dat ze ons in Nederland niet



hadden verteld. Afijn, we hebben de nodige avonturen beleefd met uploaden en bijwerken van onze site. Alle avonturen staan op de site, inclusief een mop van de dag en andere hilarische ontboezemingen.

's Middags hebben we gezwommen in de zee. Ik klaagde dat het water toch wel wat zout was, waarop Walter riep nadat 'ie de GPS ontvanger had geraadpleegd "Maas, we zitten in de zee!". We belden Lasse dat hij zich nergens zorgen over hoefde te maken en dat we wel zouden opdagen in Åmål als we uitgezwommen waren (de Zweden hadden al twee weken herfst achter de rug, toen wij kwamen, werd het schitterend weer, ruim boven de 20 graden en dat in september in Zweden!).

's Avonds kwamen we aan in Åmål en er stond al een rijtje SM's bij het hotel. Er waren mensen uit Noorwegen, twee Duitsers waaronder Horst Lommel (die het magazijn van de Duitse Citroën Club regelt) en natuurlijk Zweden. Sommigen had ik in 2000 ontmoet. Zo ook een stel op leeftijd (zij is 80 en hij is 78) die 450 km gereden hadden om het weekend mee te doen. Eten deden we in een restaurant aan de oever van het Vänern meer.

In totaal bestond het gezelschap uit de berijders van 14 SM's en een paar gewone auto's.

Zaterdag hebben we een rit gemaakt naar een ander meer waar een kleine stoomboot ter grootte van een sloep een aantal van ons meenam naar een restaurant voor de lunch – de rest reed om het meertje er naartoe. De heenrit naar het meer ging over een testtraject van Saab; een kronkelige weg met 21% bulten. Best spannend als je bovenaan zo'n heuvel komt en je echt niet het vervolg over zo'n lange motorkap ziet... Na het diner 's avonds hebben we met een groeiend aantal op onze hotelkamer de nodige uurtjes doorgepraat en gelachen.

Zondagochtend hebben we een spoorweg museum met o.a. een aantal stoomlocs bezocht en rond het middaguur toog iedereen weer op huis aan. Ik mocht een stuk sturen in de SM van Lasse: hij heeft iets ingebouwd tegen overhellen in bochten. Een hydraulische component belemmert het stromen van LHM van links naar rechts en vice versa. Ook heeft hij veel werk gemaakt van zowel geluids- als temperatuurisolatie dus het rijden in zijn SM is écht anders.

Zondagmiddag hebben we in een bos aan een meer weer de site bijgewerkt. Zo'n GPS is toch wel handig: je keek op het schermje en als je een grote donkere vlek zag, zoemde je in en reed door smalle bospaadjes zo naar de oever van een meer, zónder te weten waar je bent. 's Avonds hebben we met Horst en zijn maatje Claus gegeten, en de volgende dag zijn we rustig teruggereden naar Göteborg waar we in een hotellobby de één na laatste upload van onze site hebben gedaan. Draadloos internet of een WiFi-hotspot is namelijk véél goedkoper dan internet via GPRS op je iMode toestel in het buitenland. 's Avonds om half acht vertrokken we met de boot weer terug naar Duitsland waar we de volgende ochtend van Kiel weer terugreden.

Al met al hebben we 1.800 km probleemloze kilometers gereden, veel leuke mensen ontmoet

en we denken al stiekem aan een tocht naar de Noordkaap. Dat is van een andere orde en vergt wel degelijk een goede voorbereiding aan de SM. Een beurt, de benzinevulslang vervangen (achterin stinkt ze soms), de airco vullen, plastic 'glazen' voor vóór kopen, routes en veerboten uitzoeken en last but not least een sponsor vinden voor iMode gebruik in het buitenland (misschien hebben ze wel lokaal pre-paid). Tsja, een SM rijden is duur. En met iMode erbij exorbitant...

Wilt u zelf de site bekijken? Surf dan naar http://homepage.mac.com/harald_blatand/NL/Blog.html



Schroot Man!

Door Gert-Jaap Span

Menigeen zal bij het lezen van de vorige bijdrage gedacht hebben dat het restaureren van een SM mij naar het hoofd gestegen is. Hoe is anders te verklaren dat na een zomer waarin de mussen dood van het dak vallen en menig SM-bezitter angstvallig zijn temperatuurmeter in de gaten houdt, er een malloot is die even zo vrolijk meldt dat het doorwerken aan de SM niet zo lekker gaat nota bene omdat het zogenaamd te koud zou zijn in die ongeïsoleerde hal.

Ik moet toegeven dat ik het ook wat vreemd vond staan maar ja, dat is het risico als het clubblad slechts vier maal per jaar uitkomt en er twee keer

parkeerplaats van Van Rootselaar in Bolsward tijdens de technische meeting daar. De fiets beviel me al een tijdje niet meer en ik heb uiteindelijk een geweldige nieuwe (2^e-hands) gekocht. Yamaha FJ1200. Ook typisch zo'n aanschaf die je niet gauw weer weg doet.

Overeenkomsten danwel consistent gedrag

Trouwens het is ook een aanschaf die niet bij mij past. Normaal ben ik het type dat iets koopt waaraan nog wat opgeknapt moet worden. Gelukkig heb ik uiteindelijk naar de wijze woorden van mijn vriendin geluisterd en heb in één keer een goede gekocht. Niks nie opknappen, gewoon rijden!!!! Het zou achteraf gezien inder-



niet tot publicatie is overgegaan. Met andere woorden: het artikel was in principe bedacht voor begin dit jaar. Yes, dat geeft mij de rust om even niet te hoeven schrijven (niet dat ik het niet leuk vind maar ik moet er altijd bewust voor gaan zitten en die rust geef ik mezelf niet altijd) en om met andere dingen bezig te zijn. Of ik nog andere dingen heb? Dacht het wel, u weet wel, dat huis dat nog af moet. Ik kan u vertellen dat daar dit jaar veel aan gebeurd is en dat de voltooiing nadert. Verder heb ik mijn motorfiets verkocht, hij is nog te zien in SublieM nummer 39 op de

daad wat veel geworden zijn om ook nog een motor op te knappen. Dus alleen nog het huis en de SM. In beide projecten zijn echter opvallende parallellen te trekken. Zo ben ik met beide thema's over de volle lengte en breedte bezig. Het met het 1e onderdeel beginnen en afmaken voordat je naar het 2e gaat, is iets dat ik niet zo vaak toepas. Nee, overal mee bezig zijn en dan toch nog proberen het overzicht te houden, zelf toegebracht leed noemt men zoiets. Verder is opvallend dat de tijdsbestekken waarin ik het een en ander klaar zou hebben, danig zijn vergroot.

Als laatste valt te vermelden dat, ook al duurt het veel langer dan gedacht, wordt het duurder dan gepland, word ik er ook wel eens depri van, ik beide projecten met goed gevolg zal afronden, opgeven is namelijk niet mijn sterkste kant.

Cilinders en zuigers

En dus ga ik hier wederom lekker verder neuzelen over die cilinders en zuigers die ik moet hebben. Dat is de laatste keuze die gemaakt moet worden. Zo zijn er verschillende mogelijkheden zoals het specifiek laten maken van zuigers uit andere standaardzuigers, vervolgens de bestaande bussen

het specifiek maken van bestaande zuigers met bijbehorende kennis wordt zelfwerkzaamheid niet altijd gewaardeerd. Ik heb over originele zuigers en bussen nooit problemen gehoord, alsof ze slecht zouden zijn. Alle wijzigingen van bussen en cilinders komen mijns inziens voort uit demontage van blokken naar aanleiding van andere problemen om er vervolgens achter te komen dat het spul versleten is. Als ik naar de kilometerteller van mijn SM kijk en daar 118.000 km zie staan met in gedachte nemend hoe er in het verleden gereden werd met de SM, durf ik daar zonder probleem origineel in te zetten; daar



uitdraaien en klaar is kees. Tweede optie is gewoon overmaat zuigers aanschaffen, in mijn geval zou dat gaan om zuigers van het type C aangezien de originelen type A zijn, en wederom de cilinders op overmaat te maken. Derde optie is gewoon het plaatsen van originele cilinderbussen en zuigers alsof het weer nieuw is. En voor die laatste optie heb ik uiteindelijk gekozen. Dit om de volgende redenen:

ik wil zelf de volledige regie hebben over hoe ik het motorblok opbouw en hoe dat gedaan is, bij

kan ik de komende 20 jaar wel mee vooruit. Het op overmaat maken van de bestaande cilinders met overmaat zuiger zou gekund hebben ware het niet dat overmaat zuigers niet bij de Franse club te verkrijgen waren. Dus er bleef alleen de mogelijkheid over om een standaard type te monteren, echter niet van het type A dat ik had (niet leverbaar) maar type B. Deze kunnen beiden in de standaard cilinderbussen en wegen allebei evenveel. Het enige verschil is dat type B een fractie grotere diameter heeft (0,01 mm) en dat de

pistonpen een fractie groter is (0,0025 mm). Zit ie tenminste lekker strak in het small-end.

Bestel maar, bestel maar, bestel maar...

Zo heb ik dan de bestelling voor het blok rondgemaakt. Tevens nieuw oliefilter, koppakkingset, spruitstukpakkingen, oliekeringen, waterafdichtingen en een nieuwe keienvanger aangezien de oude stuk was en ik voor dat geld het niet kon laten repareren (plaatwerken kan ik niet, weet u nog wel?). Dit stapeltje spullen staat inmiddels al twee jaar ongebruikt in huis geloof ik. Zo af en toe kijk ik ernaar en verlang naar het moment dat ik het kan gaan gebruiken, hoe was het ook alweer met dat geduld en die schone zaak?? Jeetje, wat gaat het allemaal langzaam, maar goed, het gaat in ieder geval. Zoals aangegeven wil ik de regie in eigen hand houden en dus heb ik besloten om het opbouwen van het blok ook zelf ter hand te nemen. Uiteraard moet ik de specialistische handelingen zoals het plaatsen van cilinderbussen, slijpen, honen, etc. laten doen. Hiertoe ben ik op zoek gegaan naar een revisiebedrijf in de buurt. Bij mijn leverancier van sloopdelen van Franse auto's (ten behoeve van mijn dagelijkse auto) heb ik een adres gekregen van een revisiebedrijf waar zij goede ervaringen mee hebben. Het prettige hieraan is dat dit bedrijf vrij dicht achter mijn huis gelegen is. Ter kennisgeving daar maar eens heengegaan en een praatje gemaakt om een indruk te krijgen.

Keurige toko, alles netje opgeruimd, overzichtelijk, etc. Het aardige is dat de persoon des revisies aan kon geven eerder met Maserati bezig te zijn geweest. Hij had reeds een keer cilinderkoppen gereviseerd. Is dit toeval of niet, de cilinderkoppen van mij zijn ook reeds gereviseerd en er rijden toch niet al te veel SM's in het rond hier in het Groningse. Bij latere navraag bij de oude eigenaar blijkt dat het inderdaad de cilinderkoppen zijn geweest die ik nu in bezit heb. Ook kreeg ik van de oude eigenaar te horen dat het een goed revisiebedrijf zou zijn, dus ik denk dat als het zover is, het blok daar heen gesjouwd gaat worden om de speciale verrichtingen uit te voeren.

Zoals gezegd zijn de cilinderkoppen reeds gereviseerd. Ik heb de oude kleppen, klepgeleidingen, enz. als bewijs bij de aankoop erbij gekregen. Hoe deze koppen de tand des tijds hebben doorstaan weet ik nog niet. Ze liggen tenslotte al een jaartje of zes gewoon in plastic

verpakt op de plank. Tussendoor heb ik er nog eens olie/smeermiddel overheen gespoten ten-einde alles maar een beetje vettig te houden. Ze zullen uiteindelijk toch nog een keer gedemonstreerd worden om te controleren of alles in orde is. Daarover zal ik dan later berichten.

To be continued....

PS: als u dit leest, ergens in december denk ik, staat mijn SM net in zijn vers aangebrachte nieuwe lak alweer een klein maandje te glimmen in de loods. Hoe en wat daar gebeurd is, stay tuned. Uiteraard geldt ook nu weer, heb je commentaar, nuttige tips of iets anders, het e-mail adres is gjspan@hotmail.com.

Gezocht / te koop gevraagd

Ten behoeve van mijn SM (hoe kan het ook anders) ben ik op zoek naar de twee voorste zuigerunits die in het systeem zitten van de automatische hoogte-regeling van de koplampunits. De zuigerunit die aan de stabilisatorstang achter zit, heb ik nog, met andere woorden: ik zoek de beide voorste zuigerunits. Wie heeft hier nog goede exemplaren van? Een compleet systeem kan ook tot de mogelijkheden behoren. Reacties gaarne aan Gert-Jaap Span, gjspan@hotmail.com of telefoon 050 - 311 12 30.

Aandenken aan het tienjarige bestaan

Door Roland van der Spek

Het tienjarige bestaan van onze club is niet ongemerkt voorbij gegaan. Onze club had immers dit jaar de eer om de internationale meeting te verzorgen, mede door het feit dat dit zou samenvallen met het tienjarige bestaan van onze club. Maar niet alle leden konden hiervan genieten en dat is uiteindelijk wel de bedoeling.

Clubshop

Verzin het maar. Een unieke attentie voor alle leden dat ook nog eens via de clubshop verkocht kan worden. Om met dat laatste te beginnen, het is onze doelstelling (ik praat nu vanuit het bestuur) om onze leden te bedienen met aardigheidjes, snuisterijen en prularia via onze clubshop. We geven iemand opdracht iets te vervaardigen en bieden dat via de clubshop tegen een zo laag mogelijk bedrag aan. Het kleine beetje marge op de artikelen wenden we aan om bijvoorbeeld SublieM aantrekkelijk te maken en houden maar ook om de 'toegangsprijs' van evenementen tot een minimum te beperken. Tot nu toe slagen we daar alleraardigst in hoewel, de oplettende lezer zal zijn opgevallen dat we wat veel paraplu's hebben...



Wees creatief!

Over het algemeen is het zo dat een creatieveling (binnen én buiten het bestuur) opstaat met een lumineus idee voor het vervaardigen van een leuk, nieuw en origineel artikel waarna bekeken wordt wat de productiekosten zijn, welke vraagprijs acceptabel is en uiteraard of we allen menen of er überhaupt 'markt' voor is. Dit heeft geresulteerd in fraaie artikelen als de sleutelhanger (recent opgenomen in de clubshop en in zilveren uitvoering aan alle deelnemers van SummuM 2003 uitgereikt), het aardewerk schaalmodel van 30 cm (absoluut een succes) als ook het kleine schaalmodel van aardewerk dat in vele variaties verkocht is en wordt. En zo hebben we ook nog wat ideeën die het (nog) niet hebben gehaald: een parkeerschijf, een rijbewijsetui, een ballpoint, een muismat, aanstekers, etc., allen uiteraard bedrukt met het SM- of clublogo of een anderszins SM-gerelateerde afbeelding. Pak een willekeurige cadeau-artikelengids en u komt het tegen. Maar we willen mooi en origineel!

Brainstorm

De ideeën die het niet haalden maar wellicht in de toekomst nog eens komen, hebben we bij het 'verzinnen' van een jubileumcadeau overgeslagen. En dan wordt het brainstormen... Wat is mooi (los van de subjectiviteit daarvan), wat is dagelijks bruikbaar en nuttig, wat is te betalen vanuit de club (de penningmeester is immers altijd kritisch, en terecht) en wat is origineel? Over dat laatste zijn we snel klaar, bijna alles is niet origineel qua idee: sleutelhangers worden bij duizenden aangeboden, schaalmodellen idem dito, en paraplu's al helemaal. Hoogstens de uitvoering van een artikel kan als origineel worden getiteld. Ik kan u verzekeren, over elk artikel wordt urenlang gesproken.

Verlanglijstje

Hoog op ons verlanglijstje staat een groot schaalmodel van de SM. Iets vergelijkbaars met de grootte van de Mont Blanc miniatuur en ons aardewerk schaalmodel van 30 cm, formaat 1:18, maar dan van metaal. En zeer gedetailleerd uitgevoerd. We hebben voorzichtig wat informatie ingewonnen bij de diverse modelbouw-fabrikanten, we hebben ons oor te luisteren gelegd bij ervaren liefhebbers van schaalmodellen (wist u dat je de werkelijke maten van een SM niet simpelweg kunt verkleinen om tot een perfect gelijkend schaalmodel te komen?) en we hebben

The making of...

eens wat sigarendoosje-calculaties gemaakt met een vooralsnog teleurstellend resultaat. Het laten produceren van een nieuwe mal kost ca. 50.000 euro. Wil je pakweg 1.000 exemplaren laten maken (minder heeft omwille van de voorinvestering sowieso geen zin) dan zal er al gauw nog eens 50.000 euro aan materiaalkosten en fabricagekosten gespendeerd moeten worden. Tellen we daarbij een nette verpakkingendoos en verzendkosten bij op dan bedraagt de totale kostprijs ca. 110.000 euro voor 1.000 exemplaren. De kostprijs

Back to basics

Een kalender bleek haalbaar. En werd als mooi, betaalbaar en origineel qua uitvoering beschouwd. En mogelijk ook nog verkoopbaar. Om de kalender blijvend te laten zijn, hebben we besloten er een verjaardagskalender van te maken. Geen jaartallen, stevig van uitvoering en derhalve voor meerdere jaren bruikbaar (op het toilet). Maar wat druk je af, buiten de dagen van een maand en voldoende schrijfruimte voor al uw familie, kennissen en uw eigen trouwdag? Teke-



zou dan 110 euro per model bedragen, het lijkt redelijk dan 120 euro als verkoopprijs te hanteren, naar mijn idee geen idioot bedrag voor een fraai model. Maar nu komt het: verkoop je 1.000 exemplaren? Geeft iemand inderdaad 120 euro uit voor een fraai schaalmodel? Hoe lang zou het duren voor je alle exemplaren verkoopt? En wie doet de voorfinanciering? Gezien de grootte van de investering en de daaraan verbonden risico's is het toch zeker niet wenselijk daarvoor de middelen uit de club te gebruiken. Wil de suikeroom zich bij het bestuur melden?!!

ningen, schetsjes, mooie foto's van details of bijzondere uitvoeringen? Een uurtje praten verder besloten we om de SM in standaard uitvoering, vanuit verschillende gezichtspunten en in verschillende kleuren af te drukken. En als het even kon, de omgeving van het geschoten plaatje laten overeenstemmen met het jaargetij.

De professionele toer

Om goede foto's te krijgen dien je te beschikken over iemand die weet hoe die dat moet doen, over iemand die daarvoor de apparatuur heeft, over

geschikte locaties en de geschikte omstandigheden qua weer. Plaatje en jaargetij: vergeet het maar! Vind maar eens een professionele fotograaf die voor een dinerbon het hele jaar zijn camera in de aanslag houdt (en die dus bijvoorbeeld bij elke meeting aanwezig zal moeten zijn, wil je verschillende kleuren SM's kunnen schieten)! Het had natuurlijk gekund, maar gezien de kosten zou het ons doel zeker voorbij geschoten zijn.

De minder professionele toer

We vonden mijn collega Reinoud Burggraaf bereid om een zondag (en wat avonden voor de nabewerking, we willen immers geen roest op de foto's ontwaren) vrij te maken en met zijn professionele digitale spiegelreflexcamera in de aanslag aan het werk te gaan. En we hebben een aantal leden bereid gevonden om ook op die zondag met hun SM (elk in een andere kleur) even in Oosterhout (NB) langs te komen voor een fotoshoot van 20 minuten per auto. En we vonden bestuurslid Jan-Tjerk bereid zijn bedrijf ter beschikking te stellen als verzamelplaats voor alle deelnemers en daarvoor koffie met koekjes te verzorgen. Laat zijn bedrijf zich nu bevinden op een industrieterrein met mooie fotolocaties en laat het weer nu voor de tijd van het jaar erg mooi zijn...

Resultaat

De fotodag resulteerde uiteindelijk in een serie zeer fraaie SM-foto's waarvan we er tien hebben gebruikt (de anderen zult u in de loop van de tijd in SublieM vast wel tegenkomen). Alleen de foto van januari en juni zijn niet tijdens deze sessie geschoten: de januarifoto heeft Peter Derks gemaakt tijdens zijn skivakantie in 2001 en de junifoto heb ik zelf met de clubcamera gemaakt tijdens de afgelopen meeting in Zuid-Frankrijk. Beide foto's zijn daarna wel heftig bewerkt door de fotograaf want de kwaliteit was eigenlijk niet helemaal geschikt voor het afdrukformaat.

Wij hopen dat u net zoveel plezier heeft van de aangeboden kalender als wij hebben gehad bij het bedenken en maken ervan en mocht u nieuwe ideeën hebben voor een clubshopartikel: u weet ons te vinden!

Met dank aan clublid Ruut Evers voor de foto's bij dit artikel.



Gooi je sleutels maar in de sloot! (sleutels horen in sloten)

Door Joris Bogaard

Af en toe heeft de SM zo van die kleine probleempjes. En die komen altijd op een zeer ongelegen moment. Alsof kleine probleempjes gelegen komen! Hieronder een verhaal over de sleutels van de SM van sleutelaar Joris met als slot een oplossing voor het opgedoken probleem met als keyword: doe het zelf!

Het zat er al een tijdje aan te komen. M'n contact-sleutel ging steeds moeilijker in en uit het contact-slot. Ook de nodige Sensilube mocht niet meer baten. Toen de auto voor een ander akkefietje bij de specialist stond ging de sleutel er niet meer uit en kon je haar niet meer starten (dat starten lag achteraf aan het beveiligingsschakelaartje dat in sommige Italianen standaard zit ingebouwd en die de bobinestroom onderbreekt, ook de specialist weet niet alles...).

Afijn, via diezelfde specialist heb ik een ander contactslot gekocht. Dames en heren SM-bezitters: wees zuinig op uw contactslot! Het is zeldzaam aan het worden en al aardig aan de prijs.

Met het nieuwe slot in de hand toog ik aan het werk. De schroeven aan de onderkant van de plastic stuurkolombehuizing losgemaakt en de rvs-stripjes aan de zijkant ervan los geschoven.

Dan zie je het slot al zitten! Aha, dat is een eitje!

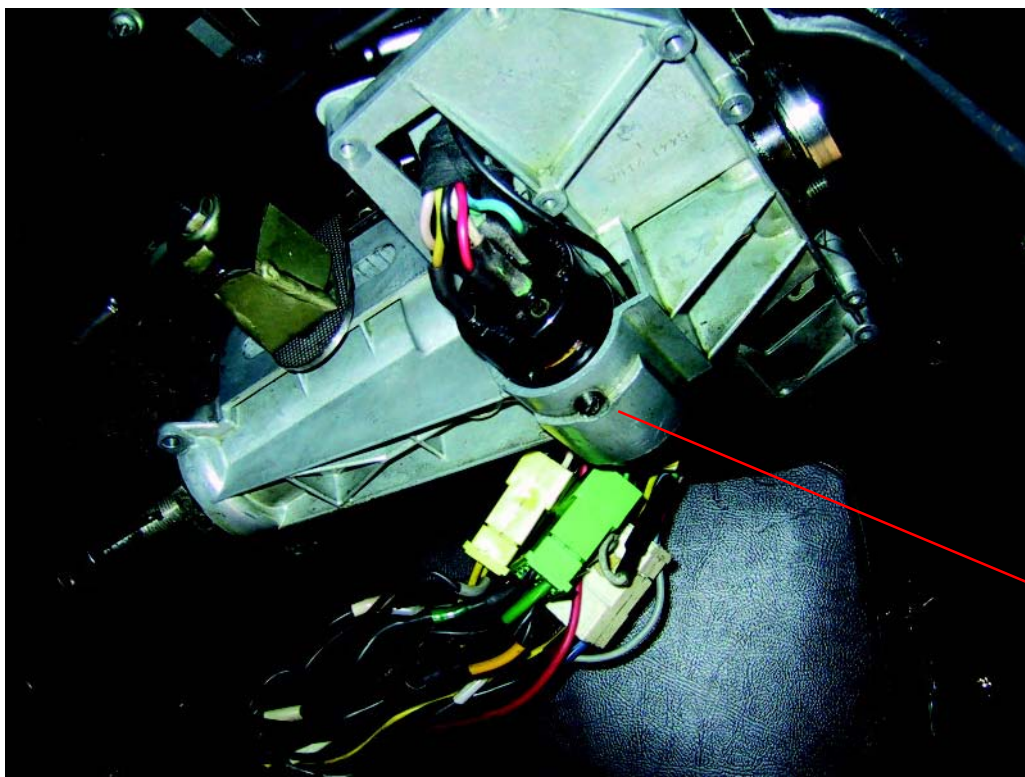
NOT!

Als je de draden en schakelaars aan de kant hebt geschoven, zie je het breekboutje zitten. De bedoeling is dat je dat wel vast maar niet los kan schroeven. Als het nog origineel is: een sleufje erin zagen en met een schroevendraaier los draaien. En nu komt het: normaal (bij een Dyane of CX die ongeveer hetzelfde slot hebben, ongeveer...) kan je nu met de sleutel in de startstand het slot eruit trekken. Maar de SM zou de SM niet zijn als dat zou kunnen. De pen die het stuurslot bedient, komt niet ver genoeg terug om het slot eruit te kunnen trekken. Je kunt nu twee dingen doen:

1. de stuurstang uitbouwen (dat deed ik, want ik kende optie 2 nog niet)
2. een gat boren in de onderkant van de stuurkolom

Ad 1: Haal het stuur van de stuurbuis af. Dat kan door twee moertjes en een parkertje aan de achterkant van het stuur los te schroeven. De schuimbovenkant gaat nu los en daarna de drie bouten los nemen. **BELANGRIJK:** markeer hoe het stuur op de buis zit!





het breekboutje

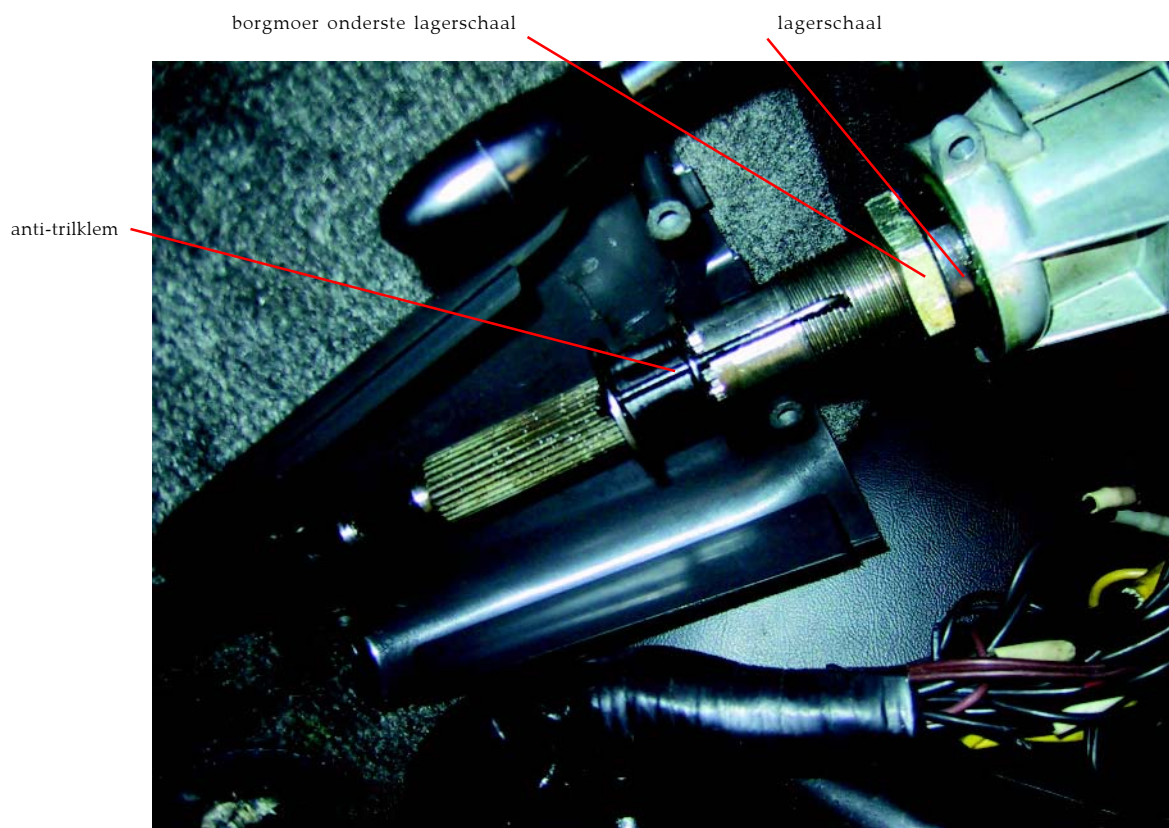
Draai met een brede schroevendraaier de nylon bus uit de buis omhoog. Aan de onderzijde van de stuurbuis de veerklem van de anti-tril klem voorzichtig uit de houder buigen en naar onder schuiven. Je ziet nu de onderste lagerschaal en borgmoer. Neem de juiste steeksleutels (ik meen 32mm) en maak de borg los, draai nu voorzichtig de onderste lagerschaal los en vang 16 kogeltjes op! Nu kan je de stuurstang naar boven eruit trekken. Er zitten ook 16 kogels aan de bovenkant! Nu kan ook het contactslot eruit! Applaus! Pils!

Ad 2: Boor een gat van 8 mm voorzichtig in de stuurkolom. Door het gat zie je de stuurslotpen. Schuif het slot naar rechts tot ie niet verder kan. Draai een parkertje door het gat in de stuurslotpen (eventueel voorboren met 2 mm) aan de meest linkerkant. Trek de pen aan het parkertje naar beneden en schuif het slot naar rechts. Draai het parkertje eruit en schuif het slot verder naar buiten. Felicitaties! Champagne!

3) Montage van het nieuwe slot is in geval van 2) eenvoudig. Schuif het nieuwe slot in de houder en monteer het opengezaagde breekboutje. Ga verder bij 4. In het eerste geval: monteer de stuurbuis. Plak 16 kogels met vaseline op de lagerschaal bovenaan de stuurbuis en schuif de buis de kolom in. De buis moet aan de onderkant op dezelfde plek op de spiebanen komen, anders staat het stuur scheef bij rechte rijden!

Plak 16 kogels in de stuurkolom aan de onderkant en draai de onderste lagerschaal (handvast, geen speling) aan. Borg de lagerschaal en monteer de anti-tril klem. Als dit niet makkelijk gaat, zit de buis niet op de juiste manier op de spiebanen geschoven! Monteer de nylon bus in de buis. Schuif het nieuwe slot in de houder en monteer het opengezaagde breekboutje.

4) Sluit alle draden aan en doe een test van het geheel alvorens alles dicht te maken! Smeer het slot met dunne olie. Monteer het stuur op de gemarkeerde plek. Maak de plastic behuizing weer in orde en ga een proefrit maken om te kijken of het stuur recht staat bij rechtdoor! Stel eventueel bij.



Bij thuiskomst volgen eindeloos veel felicitaties van familie en vrienden en het feest duurde tot in de late uurtjes!

Ps 1

Als uw contactslot niet al te soepel meer draait, zult u al gauw met enige druk op de sleutel uw SM willen starten. Dan loopt u het risico dat dit handig scharnierende kleenood zich in drieën deelt: het plastic kopje heeft u tussen uw vingers, het scharnietje ligt tussen uw voeten en de baard van de sleutel steekt nog keurig in het contact. Mocht u het geheel niet meer in elkaar kunnen prutsen, met een tang kunt u de baard van de sleutel alsnog omdraaien om het uit het contactslot te krijgen dan wel om uw SM alsnog te starten. Neem in dit laatste geval wel de tang mee op reis, wachten tot de SM afslaat wanneer de tank leeg is, kan soms lang duren...

Ps 2

Mocht u uw portiersleutel(s) kwijt zijn, regel dan de sleutel van een 2CV of Dyane (die zijn qua formaat en type gelijk aan de SM) en probeer die eens. Grote kans dat u met de sleutel van een Eend uw SM gewoon openmaakt!

Veerbollen en echte majestueuze vering

Door Peter Derks

Onlangs heb ik zelf weer eens ervaren dat het echt nodig is de bollen van een SM regelmatig (om de paar jaar) te laten controleren: rijdend in een andere SM was het me ineens al te duidelijk dat de mijne te hard veerde, dat is wel heel sportief, maar niet echt comfortabel. Wat is er aan de hand als een SM te hard veert?

Laten we eerst maar eens kijken naar hoe een SM veert: in de volksmond heet het dat de Citroëns een hydraulische vering hebben, maar de eigenlijke vering van een SM is het gas in de veerbollen, de hydrauliek zorgt voor een constante rijhoogte. De hydrauliek draagt echter wel degelijk bij aan het rijcomfort. Bekijk het maar eens zo: de hydrauliek zorgt voor het gladstrijken van de grote hobbels en de stikstofvulling in de bollen voor het effenen van de kleine hobbels. Samen werken ze aan het "Citroën" gevoel van een zwevend tapijt. Ook de hoogteregelaars spelen hierbij een belangrijke rol want zij regelen de toe- en afvoer van hydraulievloeistof naar de vering. Als je bijvoorbeeld aan de voorkant over een hobbel rijdt, wordt de vering ingedrukt en komt de hoogteregelaar in actie om "tegendruk" te geven door extra vloeistof naar de bollen te pompen; en als de auto "uit de veren" komt dan wordt er vloeistof afgevoerd.



Groot voordeel: geen schokdempers

Een van de voordelen van de Citroënvering die wel eens te berde gebracht wordt, is het feit dat er geen schokdempers zijn die na zeg maar 100.000 kilometers (of minder bij een sportieve rijstijl) vervangen moeten worden. Heeft een Citroën dan geen schokdempers? Ja, wel degelijk, en ze spelen een belangrijke functie in de vering maar ze zijn voor de meeste gebruikers onzichtbaar. Wat is er namelijk aan de hand: de schokdempers zitten "in de bollen", dat wil zeggen daar waar de hydraulische olie de bol binnenkomt en er weer uitgaat. En het mooie van die plaats is dat ze vrijwel niet verslijten, dus met gemak langer dan een autoleven meegaan. Die schokdempers bestaan uit een vaste "doorlaat", een gaatje met een nauwkeurig bepaalde kleine diameter in het midden en aan de rand een systeem van klepjes in twee richtingen die als de doorstroming hoog is, vloeistof doorlaten.

De functie van de schokdempers

Waar dienen die schokdempers voor? Om de "vering" te dempen, dat wil zeggen om te zorgen dat de vering niet blijft nadeinen en zo de wegligging nadelig beïnvloedt, omdat de wielen geen contact met de weg houden (dan begrijpt u ook waarom een "straf gedempte auto" vooral door sportieve rijders gewaardeerd wordt).

Wat zijn dus de belangrijkste "kenmerken" van bollen:

- De druk van de stikstof (de zogenaamde initiaaldruk, dus als er geen vloeistofdruk op staat zoals het gewicht van de SM)
- De grootte van de bol (daar komen we later nog op terug, de SM-bollen hebben een inhoud van 700 cm³ en dat is belangrijk voor de veer karakteristiek)
- De demper in de bol

Onze SM's hebben bollen die uniek zijn voor de SM, ook al hebben ze dezelfde druk als sommige DS-bollen. Met name de schokdempers zijn veel "straffer" dan die van de DS. Wat de SM en de DS gemeen hebben, is dat ze beide uitgerust zijn met de oude type "gedeelde" bollen met een membraan erin. Voor de GS en de CX zijn er "gelaste" bollen gekomen waarbij de membraan vervangen is door een ballon en de bollen eerst tot 600 cc en later tot 500cc en 400 cc verkleind werden.

Het verschil tussen DS- en SM-bollen

We praten hier over bollen van een DS van 1970 tot 1974, hetzelfde tijdperk als de productie van de SM. Bij de DS-bollen is het gaatje van de schokdemper 1,6 mm groot en bij de SM ongeveer 1,25 mm. Dat wil zeggen dat bij de DS de oppervlakte van dat gaatje 64% groter is dan bij de SM en dat laat zich heel goed merken. Heeft u een SM die opvallend soepel en deinend veert, dan kan het best zijn dat een van de vorige eigenaren eens DS-bollen heeft laten monteren. Er zijn andersom ook legio sportieve DS-rijders geweest die de veerbollen van de SM monteerden.

Wanneer de bollen controleren?

De veerbollen verliezen langzaam druk en dat komt omdat de membranen wel dicht zijn maar op moleculair niveau toch langzaam stikstofgas doorlaten (door diffusie van de verschillen in differentiaaldrukken, voor de kenners onder u). Dat merkt u doordat uw SM steeds harder gaat veren. Dat is een goede reden om op een clubmeeting of met bekenden eens even in andermans SM (mee) te rijden. Ik heb bijvoorbeeld al heel vaak gehoord dat iemand zei: "maar de mijne rijdt heel anders...". En als u alleen in uw eigen SM rijdt dan went u heel snel aan de bijzondere eigenschappen van uw SM, ook als ze niet zo horen te zijn! Laat uw bollen dus gemiddeld iedere 60.000 kilometer (bij de tweede keer LHM olie ververset, zie later) of iedere 3 tot 5 jaar controleren en oppompen. Een kleine waarschuwing is hier ook op zijn plaats: als uw veerbollen te leeg zijn, dus als de druk te laag is geworden dan kan het membraan beschadigen doordat het tegen de vulopening aankomt. Dat wil zeggen bol vervangen, met alle kosten van dien, dus regelmatig controleren is beter.

Nieuwe bollen en experimenteren met bollen

Sinds kort worden de SM-veerbollen weer nieuw

gemaakt door een Belgisch bedrijfje met een goede reputatie, en voor een redelijke prijs. In een volgende SublieM kunnen we u misschien onze eerste ervaringen hiermee melden. Ik kwam deze zomer tot de ontdekking dat m'n SM-veerbollen heel matig waren en kon hier in de buurt geen bollenvuller vinden dus heb ik maar eens naar de alternatieven gekeken. Na het nodige rekenwerk en de vergelijking van de bollen van diverse Citroën modellen (CX, BX, GSA, XM, Xantia) kwam ik tot de volgende conclusie: de bollen van de CX en GS zouden een te zachte vering geven (eens nagevraagd bij mensen die daarmee al wat ervaring hadden), de bollen van een hydractieve XM of Xantia een te harde en de bollen van een BX Turbo Diesel Break leken een goed compromis, te meer daar die nog goedkoop op te kop te tikken zijn!

De weg op met vreemde bollen

Met een lang weekend SM-rijden voor de boeg was de beslissing snel genomen, bollen besteld, afgehaald en in een paar uur gemonteerd. Toen kwam de verrassing, want ik had in mijn schattingen te weinig rekening gehouden met de veel kleinere inhoud van de BX-bollen. Resultaat: een vering en demping die heel goed werkt, maar wel een heel progressief karakter heeft. Op een vlakke weg een aangenaam gevoel maar bij snel genomen bochten of hobbelige wegen een gevoel van een SM met "sportfahrwerk" zoals onze oosterburen zeggen. Belangrijkste verschillen: kleine hobbels op binnenwegen worden veel duidelijker voelbaar, da's jammer, want ik wilde weer soepele vering, maar aan de andere kant, het weggedrag op hogere snelheden op de snelweg is aanmerkelijk beter. Even geheel illegaal een paar lange bochten gereden met rond de 160 kilometer per uur en het resultaat: een wegligging die een beetje in de buurt komt van mijn XM V6 op hoge snelheden. Aan te bevelen? Als noodmaatregel wel, voor de sportieve rijders



onder u als experiment misschien ook, maar als u gewoonlijk niet veel boven de 120 km p/u uitkomt dan wint u er niets bij en verliest u aan comfort!

Over de Minerale olie (LHM, Liquide Hydraulique Minerale)

Het hydraulische systeem van de SM werkt alleen met de LHM minerale olie, die wel de tweede generatie hydrauliek genoemd wordt, want de eerste generatie (tot 1965 gemaakt voor de DS) gebruikte een uit de vliegtuighydrauliek afkomstige roodgekleurde olie. In noodgevallen kunt u bijmengen met motorolie, maar dat is alleen voor echte noodgevallen, want daarna moet het systeem totaal gereinigd worden: een litertje LHM in reserve is dus altijd een goed uitgangspunt. Voor de nieuwste generatie hydraulieksystemen van Citroën zoals in de C5 heeft Citroën weer een nieuwe olie gebruikt, dit keer alleen voor de vering en de vooruitgang laat zich dit keer zien in een verversingsinterval van 200.000 kilometer voor de olie en de bollen. De LHM van de SM moet regelmatig vervangen worden: iedere 30.000 kilometer bij een grote beurt de olie uit het reservoir compleet vervangen.

De volgende keer wat meer over de nagemaakte nieuwe bollen, de hoogteregelaars en het sturen en remmen met Citroën hydrauliek.

Nog meer over verzekeren

Behalve ons blad ontvangt u dit keer ook een folder van de Klassieke VoertuigenPolis. Het bestuur heeft over deze polis duidelijke informatie gekregen en denkt dat het een heel goede polis is om de volgende redenen:

Allereerst heeft de FEHAC er haar keurmerk FEHAC Product Advies 1999 aan gegeven wat wil zeggen dat er een paar, voor oldtimers belangrijke zaken goed geregeld zijn. Verder is deze polis gemaakt door mensen die zelf ook een oldtimer hebben: praktijkdeskundigen dus. Zij hebben een verzekeringsmaatschappij op onderlinge basis opgericht die werkt zonder winstoogmerk. En tot slot heeft deze polis een prettige regeling voor het taxeren, dat vaak duurder is dan het verzekeren zelf. In combinatie met deze polis kost het taxeren 20 euro en dat is drie jaar geldig. Dat taxeren moet wel gebeuren bij de taxateur aan huis, als hij bij u langs moet komen, wordt een kilometervergoeding gerekend.

Informatie geeft de OVHV waarvan adres en telefoonnummer in de folder staat. Vanzelfsprekend heeft ieder de vrije keus om zich te verzekeren waar hij of zij maar wil maar de bovenstaande redenen waren doorslaggevend om de Klassieke VoertuigenPolis via deze folder onder de aandacht van onze leden te brengen.

Contributie 2004!!!

Denkt u nog even aan het overmaken van uw contributie voor het nieuwe jaar?! In de envelop waarin deze SublieM werd verzonden, treft u als herinnering een voorbeeld acceptgiro aan van de contributie over 2004. De contributie is gelijk aan vorig jaar dat wil zeggen: 75 euro voor in Nederland woonachtige leden en 80 euro voor onze lezers in het buitenland.

Let op: gebruik de voorbeeld acceptgiro niet om mee te betalen !!! De benodigde gegevens (bankrekeningnummers etc.) staan op de acceptgiro vermeld.

Doe de overmaking tijdig want alleen met uw contributie kunnen we ook het nieuwe jaar weer SublieM's verzorgen, evenementen organiseren, etc.

The image displays two examples of Dutch contribution forms. The left form is a 'euro-acceptgiro' from Citroën SM Club NL, Rotterdam, for 80.00 euros. The right form is a 'Contributie 2004 - Citroen SM Club Nederland' form, also for 75.00 euros, with fields for name, address, and bank details. Both forms include a warning: 'Dit formulier niet gebruiken, het dient slechts als voorbeeld !!!' (Do not use this form, it is only for reference!!!).



Uw lampen als nieuw

Graag vernemen wij van u of er belangstelling is voor het opnieuw laten verzilveren van koplampspiegels. Bestuurslid Joris Bogaard is bezig met een bedrijf die zegt dat te kunnen. Een grootlichtlamp zal ca. 100 euro kosten en een dimlicht ca. 150. Indien we grotere aantallen ter verzilvering kunnen aanbieden, zal de prijs mogelijk lager worden. De oude lampen worden bij dat bedrijf ingeleverd waarna het glas eraf wordt gehaald. De lamp wordt dan opnieuw verzilverd en men zet het glas weer terug. Geïnteresseerden verzoeken wij een e-mail te sturen aan info@citroensclub.nl maar bellen met Joris mag ook (zie achterin dit blad).



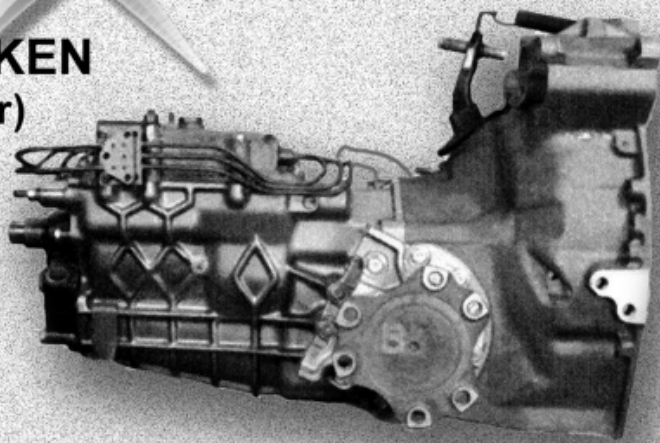
Harry Martens Limmen

ID/DS & SM

VERSNELLINGSBAKKEN

(uit voorraad leverbaar)

**onderdelen
reparatie
revisie**



**De Wieken 22
1906 DC Limmen
072 505 55 70**

www.ds-vitesse.com



Uniek exemplaar in restauratie

Stel dat je een autotransporter zoekt voor het vervoeren van grote auto's. En stel dat je dat met een bijzondere transporter wilt doen. Een waarbij het transport 'in stijl' kan geschieden. Dan laat je toch een SM ombouwen tot een transporter met acht (!) achterwielen. Carrosseriebouwer Tissier ontving dit verzoek van een klant in 1975. Deze klant wilde Rolls Royces importeren vanuit Engeland en hij zocht voor het vervoer 'gewoon' een SM. Aanvankelijk wenste Tissier niet mee te werken aan het plan, maar nadat de opdrachtgever een verklaring ondertekende dat hij zelf volledig aansprakelijk zou zijn voor het al dan niet functioneren van de bizarre constructie, ging Tissier aan de slag. In 1977 werd type-goedkeuring verleend voor de transporter die in eerste instantie met originele SM-motor en later met DS-motor was toegerust. Het gevaarte is 9 meter lang en weegt leeg zo'n 2.200 kg. Uiteindelijk belandde de auto op een sloop alwaar ze vijf jaar geleden vandaan werd geplukt door een Franse liefhebber. Deze is momenteel bezig met de uitgebreide restauratie van de auto dus we zijn benieuwd wanneer we dit unieke exemplaar kunnen bewonderen! (de gegevens uit deze tekst alsook de foto's zijn afkomstig uit CitroExpert)



Vooruitblik: buitenlandse meeting 2005

December is een goede tijd om vooruit te kijken. Na het succes van de meeting in de Gard bij onze clubleden Jacques, Marguerite, Peter en Peter willen we weer graag de motoren laten ronken op de autoroutes. We hebben al een hele leuke locatie in gedachten. Hiervoor gaan we niet de autoroutes op, maar de Autobahnen en de autostrada's. Het is de bedoeling om de Maserati-fabrieken te gaan bezoeken in Modena (Italië). Aangezien de internationale SM meeting volgend jaar ook in Italië is, willen we deze meeting in 2005 plannen. Het is de bedoeling om het bezoek in het najaar te houden, zo rond september/oktober. De onderhandelingen met de Italianen moeten nog gestart worden (en KLM heeft daar een nare SMAak aan over gehouden met de mislukte alliantie met Alitalia), maar we hebben goede moed! Waarschijnlijk komt er volgend jaar, naast de Internationale meeting ook weer een andere buitenlandse meeting: Georges, Mumu en de kleine Giorgio willen graag weer een aantal SM's voor Hotel Victory hebben.



Gezocht / te koop gevraagd II

Zoekt u iets voor uw SM of zoekt u zelfs een complete SM? Laat het ons weten want dan zetten wij het voor u op de clubsite (deze wordt veelvuldig gelezen) en uiteraard kunnen we het ook in SublieM plaatsen (hoewel dit vanwege de verschijningsfrequentie niet altijd actueel is). Natuurlijk geldt dit ook voor het te koop aanbieden van alles wat te maken heeft met de SM. En de ervaring leert inmiddels dat, met name via onze clubsite, snel succes valt te behalen. Mail uw advertenties dus naar info@citroensmclub.nl.

CITROËN SM CLUB NEDERLAND

p/a Dennelaan 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@informore.com
Roland van der Spek (Clubarchief & eindredactie SublieM)
telefoon: (06) 53 83 72 74
e-mail: rpek@indoss.nl

CONTRIBUTIE:

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

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

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 overmaken 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

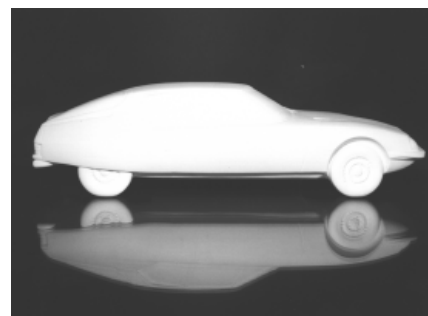
Mok met clublogo, wit porselein. Bij aanschaf van 6 stuks betaalt u er 5!

• 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 geglaazuurd aardewerk



• 12,-

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



• 11,-

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

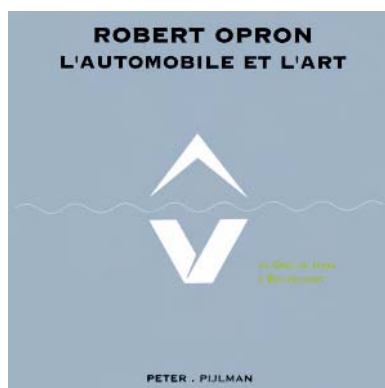
Alle artikelen zijn af te halen bij de bestuursleden of op een meeting. Toezending kan ook maar daarvoor worden verzendkosten in rekening gebracht. Bestellingen kunnen telefonisch worden doorgegeven via 010 - 282 94 34 of per fax via 010 -



• 20,-

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

• 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.



• 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!



• 60,-

Een fraai uitgevoerde gouden sleutelhanger,
speciaal voor SummuM 2003 gemaakt. Ook in
zilver verkrijgbaar voor 20 euro.



• 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.



• 8,-

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



• 5,-

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

282 94 35 of via onze website www.citroensmclub.nl of via e-mail (shop@citroensmclub.nl). Nadat uw betaling op
rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 is ontvangen, volgt spoedige levering.

