



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

EVENEMENTEN

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.





SNELLE MEDEDELINGEN

Nieuwe leden in het nieuws

Per 4 december 2003 is de heer Aad van Bergenhenegouwen uit Poeldijk lid geworden van onze club. Deze ondernemer in de kassenbouw heeft een bordeaux kleurige SM (zie foto linksonder) uit Italië gekocht. Het is een carburateur versie waarvan de motor gereviseerd is.

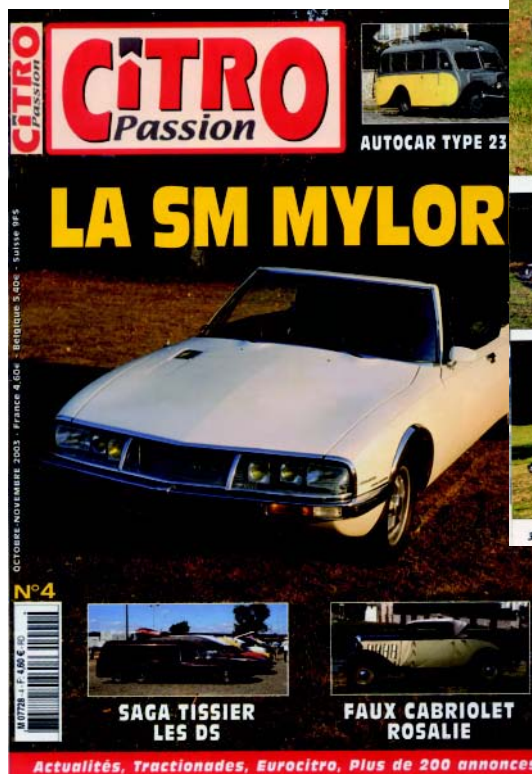
Per 8 december vorig jaar is de heer J.G.A.M. 't Hoen uit Amsterdam lid geworden. Hij bezit een SM uit Zuid-Frankrijk. De kleur is brons metallic en de auto heeft een carburateurmotor met een stoffen interieur. Welkom! Wellicht leuk om te melden is dat de heer 't Hoen de 250e persoon is sinds de oprichting van de club die zich als lid inschrijft.

Per 11 december vorig jaar is de heer R.J. van Ballegooij uit Rotterdam lid geworden. Deze procesoperator is Citroën fan in hart en nieren. Nu heeft ie zijn zinnen gezet op een SM met stoffen interieur. We wensen hem sterkte met de zoektocht.



SM in de pers 1

CitroPassion, het Franse klassiekerblad, besteedde in hun oktober/november nummer van 2003 veel aandacht aan de SM Mylord. Maar liefst acht pagina's voorzien van fraaie foto's en een uitvoerige beschrijving van het ontstaan en de bouw van de Mylord.



Sous ces angles, revêt un charme, le cabinet Mylord n'a pas la même élégance. En position décapotée, c'est une voiture tout en distinction, les subtilités des lignes de coupe s'affaiblissent encore. Une fois refermé, le trait qui entoure la glorie de conduite et le double abaisse de la verrière de capote est, dans une certaine mesure, perdu cette dynamique puissante et rigoureuse de la composition originale.

D'un profil quasi sublime, elle laisse parler le trait de coupe part du musée en porte à faux par rapport au train avant, le dessin du capot ressortit ensuite légèrement jusqu'à l'inclinaison du pare-brise, puis la ligne de caisse sous les glaces esquive une descente qui va se perdre dans la longueur de l'axe arrière. Là, une inflexion très nette de la carrosserie, parallèle à celle du pare-brise, apparaît comme un trait distinctif de la SM, enfin une délicate silhouette médiane part de l'arrière pour revenir vers l'avant et le basculer à son tour sous la ligne de caisse au niveau de la carrosserie. Enfin cette voiture tout en musée, remarquable par son immense capot aux lignes et subtilités inférieures, se révélera vers l'avant et définit un volume aérodynamique en coin, nettement luttant dans le mouillage de la venturi du hayon dans le prolongement de la ligne de toit. La prise et la pousse de cet étrange vaisseau font encore beaucoup parler ses amateurs, la voiture avant et sa coupe de phares opposées au traitement plus lourd des artifices chromés du pare-brise arrière, rendent à tout jamais la SM inimitable dans le traitement d'une si forte personnalité.



Nieuwe roestvrijstalen hoogglans wielmoeren?

Clublid Arjan Onnink heeft een flink aantal wielmoeren gemaakt van roestvrijstaal, hoogglans gepolijst. Dat ziet er prachtig uit. Ze blijven ook mooi nadat ze los en vast gedraaid zijn geweest. Hij heeft er nog enkele over en hij zou zelfs kunnen bijmaken. Wie geïnteresseerd is, kan contact opnemen met Arjan Onnink, telefoon 0180 – 611 772 of mail deonninkjes@wanadoo.nl.



SM in de pers 2

De SM op TV! Zondag 11 januari jl., in het bekende TV programma "Wachten op Holland Sport" van de VPRO was de uitzending geheel gewijd aan Johan Cruijff. En dus... reden presentatoren Matthijs van Nieuwkerk en Wilfried de Jong naar de studio in de Nederlandse SM van Cruijff met op de achterbank ex-voetballer Richard Witschge en cabaretier Viggo Waas. Heeft u de uitzending gemist? Kijk op www.vpro.nl/programma/hollandsport en u kunt de uitzending mogelijk nog via internet bekijken...



SM in de pers 3

Het decembernummer van Citroscopie, nummer 2 om precies te zijn want het blad bestaat nog niet zo lang, wijdt een klein artikel aan de verschillende kleuren waarin de SM geleverd is. Niets wat wij niet al weten maar toch het vermelden waard.





De SM in brons

Clublid Warner Schuring heeft geheel in eigen beheer een fraaie bronzen SM laten afgieten. De afmetingen van het model: ca. 15 cm lang, 6 cm breed en 4,5 cm hoog. Het model weegt ongeveer 500 gram. De kleur is gewoon bronskleurig gelaten, dus niet gepatineerd. U kunt het model kopen voor • 150,00. Dus bent u geïnteresseerd, bel Warner dan op 06 – 23 652 905 of mail hem op whschuring@zonnet.nl.



SM in de pers 4

Het februarinummer van Citroscopie, nu dus al nummer 3, bevat een uitgebreid artikel over een in Duitsland gevonden SM die gebruikt is voor het opnemen van films. En dan speciaal voor films met snel voortbewegende elementen zoals scènes met auto's, maar ook voor paardenraces. Het apparaat staat bekend als "Kamitax" en werd opgespeurd door de voorzitter van de Euro SM Club, Pierre Philips. Waarom gebruikte men een SM daarvoor, vraag je je dan al snel af. Welnu, precies waarom men toen een SM kocht: snel en comfortabel. Dat laatste ook de auto te monte-

zodat er wanneer je er drie (!) trekhaken onder zet om een gehele zitstelling achterop ren. Of wanneer je al zittend op de hoedenplank (de achterklep is verwijderd een stelling in de achterbak kon is met een soort

worden bevestigd: dit geheel cabriokapje af te sluiten wanneer de auto niet in gebruik was) een filmpje schiet. Of wanneer je als regisseur en assistent, samen zittend op het dak aan het werk bent. Of wanneer je voorop de bumper bent gemonteerd met een stoeltje en camera om een voorliggende auto perfect te filmen. Een vreemd geval deze SM, te zien geweest op Rétromobile 2004.





SM in de pers 5

Er is een nieuwe documentaire over Johan Cruijff in de bioscopen: "En un momento dado" van Ramón Gieling. De film handelt over wat JC als speler en latere trainer van Barcelona betekend heeft voor de Catalaanse eigenwaarde en het zelfbeeld van de Catalanen. "En un momento dado" is de letterlijke Spaanse vertaling van de door Cruijff veel gebruikte uitdrukking "op een gegeven moment" waarmee hij zich in Barcelona onsterfelijk maakte.

Eind 1973 kwam Cruijff in deze Spaanse stad aan. "Moest deze schriële kettingroker onze club na jarenlange kommer en kwel weer kampioen maken?" aldus een van de geïnterviewden. "Het lukte, maar Cruijff deed meer. Hij gaf de Catalanen hun trots terug na de onderdrukking tijdens de dictatuur van Franco". De Verlosser zoals Cruijff ook wel wordt genoemd, was gearriveerd. Barcelona werd in het eerste Cruijff-jaar kampioen en doorbrak het juk van voetbalclub Real Madrid en synoniem daarmee, het bewind van generaal Franco. Ramón Gieling laat dertien Catalanen aan het woord, schetst de unieke voetballer en coach die Cruijff was en bewonderaars van Cruijff over Cruijff aan het woord. De Volkskrant publiceerde een fraaie (doch onscherpe) foto van Johan Cruijff met zijn vrouw en kind in Barcelona bij... zijn Spaanse SM.





SublieM nummer 46
maart 2004
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Een nieuw SublieM-jaar, dat wordt genieten want alle verschijningen zullen geheel in kleur zijn: we moeten nog een paar adverteerders wakker kietelen om ook hun advertentie mooi in kleur naar ons toe te zenden maar het oogt al stukken fraaier al zeggen we het zelf. Jammer alleen dat de nieuwe advertentie van de KNAC én geen SM meer bevat én in zwart-wit gewenst is door de KNAC. Hier gaan we nog even over bellen...

Evenementen.....	2
Snelle Mededelingen.....	3
Inhoud.....	7
Van de voorzitter.....	9
Minder Secuur? - ALV en nieuwjaarsmeeting 2004.....	10
Door Roland van der Spek	
Mijn Spaanse Sa Majesté - De RDW en de dubbele chassisnummers.....	14
Door Harry Meek	
Soldes Machina - De verkoop van een SM.....	18
Door Alexander Vroom	
Iets voor U? - M. Opron is de SM zat!.....	19
Door Peter Pijlman	
SentiMent deel II - Geduld is een schone zaak.....	20
Door Roel van Cromvoirt	
SelfMade - Spanning Maken, dat is een kwestie van regelen!.....	30
Door Joris Bogaard	
Suf Magazijn of Startend Museum? - Conservatoire de Citroën.....	32
Door Roland van der Spek	
Relaas van een eigenwijze hobbyist - 7a - Schroot Man!.....	36
Door Gert-Jaap Span	
Voor de verzamelaar - Super Miniatuur!.....	40
Door Peter Pijlman	
FICCSM 2004 - De onderdelen, tsja de onderdelen.....	42
Door Joris Bogaard	
707: Van leasebak tot Diva - 2. Het muurbloempje moet hard werken.....	43
Door Peter Pijlman	
Rétromobile 2004.....	46
Door Roland van der Spek	
Clubshop.....	50

Stond in de vorige SublieM nog een schitterende foto van Eric Bruinsma op de middenpagina, dit keer al weer zo'n fraaie foto maar nu op de cover. De foto is genomen nabij Lussan alwaar deze verlaten en vervallen gendarmeriepost zich bevindt. De middenpagina wordt opgesierd door één van de foto's die tijdens de 'kalendersessie' is gemaakt: een soort van SM-trio zullen we maar zeggen.

- 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.citroensclub.nl

Versijning volgend nummer:

juni 2004

Oplage:

200 exemplaren

Van de voorzitter

(en van de penningmeester a.i., maar daarover verderop meer)

Als u deze SublieM in handen hebt en niet de gewoonte van de meeste lezers van clubbladen hebt overgenomen om stukjes als "Van de voorzitter" meteen over te slaan, leest u nu dat ik hoop dat we het ergste achter de rug hebben. En wat is dan het ergste?

In de eerste plaats zijn we weer verlost van sneeuw, ijzel, vorst en hun onvermijdelijke gevolg: pekel, vocht en andere troep met maar één grote liefde: metalen eten! We kunnen onze bolides van stal gaan halen en doen, waarvoor ze bedoeld zijn: *rijden dus!*

In de tweede plaats zijn de dagen niet meer zo kort en kunnen we 's morgens vroeg (hoewel ik niemand ken die daar een gewoonte van maakt) en ook 's avonds alweer aan onze geliefde prutsen zonder het licht aan te hoeven doen: *werken dus!*

In de derde plaats hebben we de jaarvergadering achter de rug, waarover elders in dit nummer meer. Een prachtige entourage, veel nieuwe gezichten, en blijkens de rapportages en discussies over het afgelopen verenigingsjaar, kunnen we het inmiddels lopende nieuwe jaar met vertrouwen tegemoet zien: *doorgaan dus!*

In de vierde plaats hebben we het afscheid van onze penningmeester achter de rug. Hoewel Jan-Tjerk gelukkig lid blijft en ook als organisator van evenementen al weer taken op zich genomen heeft, viel het me niet mee om hem uit het bestuur te zien vertrekken. Met Jan-Tjerk verdwijnt de laatste pionier uit het bestuur, en met hem een enorme ervaring, werkkraft en loyaliteit. Hij paste namelijk niet alleen op uw geld, maar zette de contributies ook actief mee om in voor SM-liefhebbers nuttige zaken. Niet alleen qua ideeën maar ook qua uitvoering heeft hij de afgelopen zes jaar soms zichtbaar maar vaak ook achter de schermen het succes van de verenigingsactiviteiten bepaald: *bedanken dus!* In de vijfde plaats en samenhangend met het vorige punt hebben we ten tijde van de jaarvergadering nog geen nieuwe penningmeester kunnen voorstellen. Hoewel we naarstig sonderden en ook wel enkele gepolste leden (bedankt mensen!) bereid vonden om ons ondanks tijdgebrek al of niet tijdelijk uit te helpen, hebben we de juiste man nog niet op de juiste plaats kunnen zetten. Vandaar dat we de ledenvergadering gevraagd hebben om ons nog wat tijd te gunnen een penningmeester te zoeken en om die portefeuille zolang bij de voorzitter te stallen. Mijn greep naar de macht is dus geslaagd, maar aangezien ik één dezer weken mijn nieuwe – nou ja 1972! – SM in gebruik hoop te nemen popel ik nu al om die macht weer over te dragen. Fluit u me maar terug als ik mijn macht misbruik: *gedogen dus!*

En nu we het ergste achter de rug hebben, wordt het tijd om vóóruit te kijken. Clubvrienden: het wordt een prachtig jaar! Als voorproefje hebben we al rondom de jaarvergadering een geslaagde bijeenkomst gehad. Nieuwe leden met nieuwe SM's, de prachtige showroom annex werkplaats van Citroën dealer Noordegraaf (waar doen ze het van?) en een door Theo prima verzorgde lunch, rondrit (dit keer zelfs met een kloppende routebeschrijving, saai hoor!) en afsluitende borrel, vormden de opmaat voor een seizoen, waarin u steeds geholpen wordt om de prangende vraag "waar zal ik met mijn SM nou weer eens naar toe rijden?" te kunnen beantwoorden. Er komt een voorjaarsevenement, in het Pinksterweekend zijn we in Genua voor de internationale meeting, in het najaar in Brussel en ook nog ergens in eigen land. Bovendien heeft Roland beloofd weer een stuk of vier SublieM's te zullen maken en ze ook nog op tijd te verzenden! Jan-Tjerk en Joris hebben bovendien net de jaarvergadering van de internationale SM organisatie (de FICCSM) bezocht en als ik het wel heb vorderingen gemaakt met betrekking tot de toekomstige onderdelenvoorziening; voor de instandhouding van onze SM's één van de grootste problemen op de langere termijn.

Lid zijn is dus in 2004 niet voldoende. Wij verwachten dat u kopij voor SublieM instuurt (u heeft toch naast een SM ook een fototoestel en u maakt toch wel eens wat mee?), dat u op de bijeenkomsten verschijnt, kortom, dat u uw bestuur het gevoel geeft, dat ze niet voor niets in hun vrije tijd allerlei leuke maar ook minder leuke klussen (zoals bellen, mailen, schrijven om contributies te innen!) voor u uitvoeren.



ALV en nieuwjaarsmeeting 2004

Door Roland van der Spek

De ALV en nieuwjaarsmeeting stonden gepland op een zaterdag, zo een met rustig en aangenaam winterweer, in een tijd dat vele skiërs de sneeuw opzoeken. Als dat nu maar niet zou leiden tot een magere opkomst.

En inderdaad: het aantal deelnemers was niet overweldigend. Maar, om dat gelijk ook gezegd te hebben, ook niet teleurstellend. Want laten we voor de verandering maar eens met het weer beginnen: bij deze meeting was dat prima. Droog, weinig wind, boven de 10 graden, kortom, ideaal weer om de SM voor het eerst dit jaar van stal te halen. Gaan we uit van het feit dat de weersvoorspelling correct was in de dagen ervoor, dan kón u als wegblijver weten dat uw SM zeker niet in de pekel terecht zou komen! Tenzij u natuurlijk op een berg in de sneeuw stond... Wie daar in ieder geval niet stonden: een aantal nieuwe leden, die deze meeting aangrepen om met hun

nieuwe club kennis te maken.

Wat heeft u gemist?

Ten eerste heeft u de prachtige garage van Noordegraaf gemist. Familiebedrijf Noordegraaf is al vijfenzeventig jaar lang actief in de regio Gouda/Waddinxveen en zij hebben per 1 december jl. een gloednieuw bedrijfspand betrokken op het Waddinxveense bedrijventerrein Coenecoop. De huidige eigenaar, Koen Noordegraaf (zie foto tezamen met zijn vader), kan trots zijn op zijn 7100 m2 bedrijfsruimte. Overigens is Noordegraaf een van de grootste Citroëndealers van Nederland want naast hun onderkomen in Waddinxveen hebben ze ook vestigingen in Gouda, Veenendaal (sinds 1996), Ede (sinds 2003) en is men bezig om

Minder Secuur?

Noordegraaf



een reparatievestiging in de omgeving Bergambacht/Stolwijk te realiseren. Gezonde expansiedrift nu Citroën goede tijden beleeft met haar gamma...

Statig vergaderen

Boven de showroom heeft Noordegraaf een prachtige entresol voorzien van fraai meubilair, een bar, een leestafel en zelfs een biljart. En er staan enkele

Citroën's geparkeerd, de essentie van 's mans aanwezigheid dient wel zichtbaar te blijven. Een van die Citroën's is de SM Aiglon. Over deze creatie, in feite een SM cabriolet, heeft u al eerder kunnen lezen toen ze nog in de steigers stond. Weet u nog, clublid Arjo de Jong die de zaag in een carrosserie heeft gezet om een zo origineel mogelijke Chapron-cabriolet na te kunnen bouwen waarbij hij de hulp kreeg van een oud baasje waarvan wordt beweerd dat ie voor Chapron heeft gewerkt. Juist. Dat fantastische verhaal is nu tot een einde gebracht met de Aiglon als eindresultaat. Voorwaar een knap staaltje vakmanschap, de auto ziet er werkelijk prachtig uit, is door de RDW gekeurd en wacht nu op een zonnige zomer. En wij als redactie wachten natuurlijk op een spannend vervolg van Chapronistische belevenissen die hebben geleid tot de geboorte (en naamgeving) van de Aiglon. Na de koffie met gebak tijdens de ontvangst, ving het officiële deel tegen half twaalf aan in de vorm



van de Algemene Ledenvergadering. Wilt u de exacte ins en outs weten daarover, lees dan maar de notulen die daarvan gemaakt worden, maar twee aan de orde gekomen zaken wil ik alvast in dit artikel aansnijden.

Verlies I

De eerste aan te snijden zaak betreft het financiële resultaat van de clubexploitatie. Voor het eerst sinds het aantreden van Jan-Tjerk heeft dat in 2003 een verlies opgeleverd. Niets schokkends, aan niemand te wijten, we hadden gewoon wat meer inkomsten voorzien door aanwas van nieuwe leden (hetgeen correct begroot was, alleen het aantal afvallende leden was wat groter dan voorzien), we kregen nog wat extra kosten voor de laatste SublieM van 2002 toen dat jaar financieel al was afgesloten zodat die kosten in 2003 zijn opgenomen, de SublieM voor SummuM (u weet wel, dik, viertalig en fullcolor) viel wat duurder uit en de verzendkosten voor het jubileumcadeau (kalender) bleken meer te bedragen dan was begroot. Zonder lichtvaardig of lichtvoetig te willen overkomen: doen zich dit jaar geen gekke dingen voor dan blijft het verlies in 2003 een exceptie.

Verlies II

De tweede aan te snijden zaak betreft gek genoeg nog een verlies alleen niet financieel. Penningmeester Jan-Tjerk legt na zes jaar trouwe dienst als financieel brein van onze club, zijn functie neer (hij stelt zich niet meer verkiesbaar zoals dat dan heet)! En dat is een verlies, een aderlating voor onze club! Ik zal zijn achterste niet overdreven met veren beprikken maar ik kan u uit ervaring vertellen dat Jan-Tjerk op de achtergrond ontzettend veel werk voor de club heeft



verzet: dit varieert van postzegels plakken en clubshopbestellingen in goede banen leiden tot het minimaal zes maal per jaar aanleveren van exacte cijfers omtrent de financiële stand van zaken van onze club. Het zal wel onlosmakelijk verbonden zijn aan het imago van een boekhouder (of in het geval van Jan-Tjerk eigenlijk econoom) want alles wat hij deed binnen onze club was immer secuur, helder en zonder omwegen. Dus waar ik, als knipper en plakker van dit blad, heb bedongen dat er kosteloos een advertentie van mijn bedrijfje in SublieM mag staan omdat ik bij elke uitgave minimaal twee dagen onder werktijd met SM's bezig ben in plaats van computernetwerken, daar betaalt Jan-Tjerk keurig netjes ieder jaar advertentiekosten voor zijn adviesbureau. En ik durf de tijd die hij en ik in de club steken (en dat geldt overigens ook voor de andere bestuursleden) niet naast elkaar te leggen... Genoeg lof voor de man, uit handen van voorzitter Paul ontving Jan-Tjerk een borrelglaasje (het is

traditie om vertrekkende bestuursleden dat te geven maar het hoe en waarom is mij nog steeds niet duidelijk), een liter LHM (waar laat je dat in een AX?) en een ingelijste litho van de SM.

Macht

Is het u al duidelijk geworden aan de hand van onze uitnodiging voor de meeting waarover ik nu schrijf? We hebben een nieuwe penningmeester nodig, een rekenwonder die van financiële orde en tucht houdt, het geen bezwaar vindt om een keer of zes per jaar in de randstad met de andere bestuursleden bijeen te komen en natuurlijk de SM een warm hart toedraagt. Er hebben zich nog geen kandidaten gemeld, ook niet tijdens de ALV, dus we zoeken onverdroten voort. En in de tussentijd, tsja, dat was even lastig: Theo is het meest financieel onderlegde bestuurslid maar zijn portefeuille (evenementen) is dusdanig zwaar dat de financiën erbij doen geen optie is. Joris houdt zich het liefst nooit met financiën bezig, een goed



argument om hem niet als ad-interim penningmeester te laten fungeren. Bovengetekende heeft met SublieM zijn handen ook wel vol dus is besloten dat Paul deze taak voorlopig op zich neemt. Paul is financieel voldoende onderlegd om dit "erbij" te doen. Hoor ik u nu tandenknarsen? Dan bent u bestuurspurist! Want inderdaad, in deze constructie wordt de functie van voorzitter én penningmeester gevormd door één persoon. Een

heuse machtsconcentratie! En niet "handig" binnen een bestuur van verenigingen met duizenden leden waar tonnen aan euro's in omgaan... Maar gelukkig zijn wij niet zo groot en is dit een tijdelijke stap bij gebrek aan beter (of bij gebrek aan meer tijd voor de club). En aangezien de andere bestuursleden alle contacten met u als lid initiëren, onderhouden en controleren (meetings, SublieM, internet, technische vragen) hoeven we niet voor revolutie te vrezen!

Honderd jaar automobielen

Na de ALV en aansluitende lunch, volgde een presentatie van een ruim honderd jaar oude club, speciaal voor automobielen: de Koninklijke Nederlandse Automobielen Club. Hans Kloos van de in 1898 opgerichte KNAC verzorgde een uitgebreide presentatie over de KNAC en welke hulp- en dienstverlening deze club biedt. Dit bestaat ondermeer uit technische assistentie (via de ANWB maar nu met aanvullende zaken gericht op klassieke auto's), verzekeringsvoordelen, rijvaardigheidstrainingen, een fraai magazine, reisadviezen en reisservices, etc. etc. De website van de KNAC (www.knac.nl) voorziet u van alle relevante informatie.

Rit

Lid of geen lid (van de KNAC), gereden moest er! Theo had als gewoonlijk een prachtige rit uitgezet



rond en om de Reeuwijkse plassen, een fraai watergebied midden in de randstad. Na een uurtje puzzelen met de oude meegeleverde kopie-kaart werd de rit en de dag besloten met een drankje aan de plassen. Op naar de volgende meeting in april...

Met dank voor de fraaie foto op de pagina links van Gijs de Jonge!

De RDW en de dubbele chassisnummers

Door Harry Meek

Mocht u (net als ik) in de veronderstelling zijn dat het invoeren van een SM uit een ver en onbekend land slechts een kwestie is van invoeren, laten keuren en tuffen maar, dan hebt u het goed mis! Ook als u denkt toch een goede, degelijke SM op de kop te hebben getikt dan zijn er nog altijd vele valkuilen en beren op de (snel)weg die u niet van te voren hebt voorzien. Al snel kwam ik er achter dat het kopen en importeren van een SM geen eenvoudige klus is, maar een project: het "Project Sa Majesté!". In een aantal artikelen hoop ik u deelgenoot te laten zijn van mijn ervaringen en belevenissen inzake het invoeren en vervolgens rijklaar maken van mijn Spaanse Schone uit Madrid gelegen in de provincie Extramadura met chassis nummer 00SB1316.

De aankomst

Op 20 augustus 2003 was het dan eindelijk zover, mijn prachtige Citroën SM, bouwjaar 1971 in de kleur Feuille dorée met 22.000 km op de teller was aangekomen met de autocarrier uit Madrid. Nog even heb ik overwogen de auto vanuit Spanje zelf naar haar nieuwe heimat te rijden maar allerlei vreselijke verhalen over dappere SM liefhebbers welke een dergelijke expeditie hadden getracht te voltooien en vervolgens halverwege met kapotte Maserati-motoren kwamen te staan, hebben mij snel anders doen beslissen. Hoe ik aan dit exemplaar ben gekomen vertel ik u later.

De auto werd voorlopig even gestald bij een bevriende garagehouder in Rotterdam, immers eerst moest er een RDW keuring plaatsvinden om de auto van een Nederlands kenteken te voorzien en niet te vergeten een APK keuring. Deze garagist (notabene een Mercedes-dealer, niet verder vertellen!) bleek goede contacten te hebben met de ambtenaren van de RDW want er werd afgesproken dat wanneer er een keuring uitviel, ik direct zou worden gebeld zodat de keuring de volgende dag kon plaatsvinden. Ik had al berichten gehoord dat het voor een dergelijke keuring wel acht tot tien weken kon duren voordat je aan de beurt bent. Nou heb ik geen haast maar toch. Op 10 september werd ik gebeld dat ik de auto op 11 september ter keuring kon brengen bij de RDW in Schiedam. Fantastisch!! Alleen wel lastig om zo snel je agenda om te gooien, vooral als je een kleine zelfstandige bent zoals ik. Een vrije dag kost dan wel veel geld. Maar goed, je moet zonnig een SM uit het buitenland halen, niet-waar?

De ontluistering

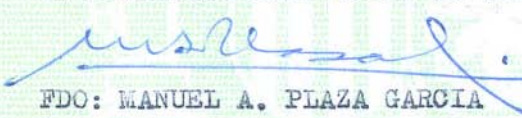
Ik ben op de vroege ochtend van 11 september 2003 in mijn (fantastisch rijdende) Citroën CX 2.5 GTI automaat gestapt en vanuit Hoewelaken naar mijn garagist gereden om mijn SM op te halen en voorzien van groene garagehouder-kentekenplaten naar Schiedam te brengen. Eenmaal op weg realiseerde ik mij plotseling de datum van 11 september. Op de radio onderweg veel terugblikken op de ramp met de Twin-towers in New York. Door alle commotie was ik deze gebeurtenis even vergeten.

In de auto heb ik teruggedacht aan deze vreselijke ramp die aan zoveel onschuldige mensen het leven heeft gekost en ik besepte mij dat alles maar erg betrekkelijk is in het leven, zo ook het keuren van mijn dierbare SM. Maar goed, ik was blij dat ik op zo'n korte termijn mijn auto kon laten keuren. Life goes on.

Om 11.00 uur was ik bij de RDW in Schiedam en werd er op mijn vraag of ik bij de keuring aanwezig mocht zijn, positief geantwoord, zij het op enige afstand zodat de RDW-heren in hun grijze stofjassen hun werk ongestoord konden verrichten. De keuring zou zo'n 45 minuten in beslag nemen en inmiddels zat ik met het zweet in mijn handen de zaken gade te slaan achter het glas van de wachtruimte.

Een tweetal keurmeesters bestudeerde nadrukkelijk de stapel documenten en papieren die ik van de vorige Spaanse eigenaar had meegekregen. Het betrof allerlei keuringspapieren; documenten en kentekenbewijzen in het Spaans, afkomstig van het "Ministerio de Justicia e Interior" en het "Ministerio de Junta del Industria" (jawel, goedemorgen!!). Door de ruit zag ik een andere keurmeester die met de SM op de brug druk bezig was om de technische staat van mijn Spaanse schone van Frans-Italiaanse afkomst door middel van een lange checklist te bekijken. Ik was even bang dat men bezig was haar systematisch te slopen, maar dat viel mee.

Deze technische keuring van de auto was eigenlijk maar van zeer korte duur. Na zo'n 25 minuten waren ze klaar en ik merkte dat hun aandacht voornamelijk uitging naar iets onder de motorkap. Er werd druk gepraat en gekeken naar de documenten en kentekenpapieren en mij be kroop plotseling een heel akelig gevoel! Zouden ze soms denken dat ik de auto had gestolen of was er iets

N.º SERIE 653967 A JUNTA DE EXTREMADURA CONSEJERIA DE INDUSTRIA Y TURISMO DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS		MATRICULA DESTINO
Número de identificación: 00SB1316		N.º CERTIFICADO 1005/5091/1995
Clasificación del vehículo: 1 0 0 0 TURISMO		
Marca: CITROEN Tipo: SBSB Variante: Denominación comercial: CITROEN SM Tara (kgf): 1512 PTMA/PMA (kgf): 1800 PTMA/PMA 1.º E (kgf): 1040 PTMA/PMA 2.º E (kgf): 800 PTMA/PMA 3.º E (kgf): ----- PTMA/PMA 4.º E (kgf): ----- PMR S.F. C/F (kgf): 500/1800 N.º y dim. neumáticos: 4+1-195/70VR15 N.º de asientos: 4 Volumen de bodegas: -----	Clase según R. 36: ----- Altura total (mm): 1324 Anchura total (mm): 1836 Via anterior/posterior (mm): 1526/1326 Longitud total (mm): 4893 Voladizo posterior (mm): 908 Distancia eje 1.º/2.º (mm): 2950 Distancia eje 2.º/3.º (mm): ----- Distancia eje 3.º/4.º (mm): ----- Distancia 5.º rda./ult. (mm): ----- Motor: Marca: ASERATI Tipo (G) C114/1 N.º Cilindros/Cilindrada (cm³): 6/2670 Potencia fiscal/real (C.V.F./kW): 18,63/125	
El vehículo cuyas características se reseñan, cumple en esta fecha las prescripciones que para circular por las vías públicas señala el vigente Código de la Circulación y reglamentación pertinente. Por el Organismo Inspector, EL INGENIERO INDUSTRIAL DE ITV  FDO: MANUEL A. PLAZA GARCIA Fecha: 18-02-71 Valedera por: 12-06-96		
Observaciones y reformas autorizadas: TRUJILLO 12-06-95. EL FACSIMIL DEL Nº DE BASTIDOR HA SIDO TOMADO DIRECTAMENTE DEL VEHICULO EN EL MOMENTO DE LA INSPECCION. VEHICULO PROCEDENTE DEL PRINCIPADO DE MONACO POR CAMBIO DE RESIDENCIA. FECHA DE PRIMERA MATRICULACION 18-02-71. CON FECHA 24-07-95, troquela el nº de bastidor situandolo en el lado delantero derecho del chasis.		
 RDW 11 SEP 2003 SCHIEDAM		

niet in orde met de papieren of de auto zelf? Ik werd er niet bepaald vrolijker op en ik zag mijzelf zelfs al zonder mijn SM dit keuringsstation verlaten! AFGEKEURD!

Na 30 minuten kwam een van de RDW-ambtenaren naar mij toe in de wachtkamer en vroeg mij of ik iets aan de auto had gedaan. Ik vertelde hem dat de auto was geregistreerd in Spanje en ik, met meenemen van alle Spaanse papieren de auto aan de RDW had aangeboden en voor de rest geen spannende zaken! "I know nothing, I am from Madrid!!" zullen wij maar zeggen. Hij begreep mijn bezorgdheid en zei dat ik een technisch prima SM had aangeschaft die aan de keurings-eisen van de RDW voldeed. Alleen was er het mysterie van de dubbele ingeslagen chassisnummers. Ik wist bij God niet waar hij het over had maar mijn vragende blik deed wonderen en hij nam mij mee naar de auto. Hij liet mij onder de motorkap zien dat er tweemaal hetzelfde chassisnummer 00SB1316 op de rechter traverse was ingeslagen.



En wel tussen het zwart ingekleurde aluminium typeplaatje en het ronde plaatje met daarop het kleurnummer. Dit ronde plaatje ligt precies naast het officieel door de fabriek ingeslagen chassisnummer.

Een onverlaat heeft het gemeend om eens een extra chassisnummer in te slaan in mijn dierbare

voiture. Nu heb ik veel onder deze motorkap gelegen toen ik de auto kocht maar dit was mij nooit opgevallen. Ik zei tegen de RDW-er quasi nonchalant: "Nou ja, wat maakt het uit. Het zijn per slot van rekening dezelfde chassisnummers die zijn ingeslagen dus de bedoeling van deze actie zal zijn geweest 'dubbelgenaaid houdt beter' ofzo". Hij bleek mijn gevoel voor humor niet erg te appreciëren en vervolgde zijn uitleg dat dit illegaal was en dat de auto daardoor was afgekeurd!!

Ondanks mijn pogingen om aan te tonen dat alles toch wel in orde was, volhardde de keuringsbaas met het opnoemen van artikelen uit de Nederlandse verkeerswetgeving waarvan de details mij zijn ontschoten, zoals u zult begrijpen. Ik had in mijn klamme dromen van alles verwacht, zoals een lachende RDW-ambtenaar die vrolijk binnen-



komt en mij feliciteert en zegt dat ik het wrak van het jaar heb aangeschaft en dat ze nog nooit zoiets hebben meegemaakt... Of de man die mij mededeelt dat ik na een grondige renovatie welke enkele tienduizenden euro's zal gaan kosten met alle plezier het nogmaals mag

proberen. Maar mijn prachtige SM die werd afgekeurd omdat er tweemaal hetzelfde chassisnummer is ingeslagen, deed mij de das om.

Het hoofd van de keurmeesters begreep mijn gemoedsstemming en bood mij koffie aan. Hij legde mij uit dat het afkeuren van mijn SM op zich geen ramp hoefde te zijn als de volgende zaken werden geregeld: het ingeslagen nummer

welke er niet door de fabriek is ingeslagen mag alleen worden verwijderd door een officiële RDW-meneer die daarvoor blijkbaar speciaal heeft gestudeerd en door de Koningin der Nederlanden hoogst persoonlijk is beëdigd. Bovendien wordt een aantal Spaanse keuringsdocumenten door de beste man persoonlijk vernietigd om te voorkomen dat de auto weer wordt doorverkocht met documenten die niet zijn opgesteld door de Nederlandse wetgever. Dat deze meneer zeer uniek is bleek wel uit het feit dat hij helemaal uit Utrecht moest komen en dat kan dus niet meer die dag. Er moest een nieuwe afspraak worden gemaakt en het kon wel zeker zes weken duren voordat deze speciale meneer afreisde naar Schiedam om mijn chassisnummer weg te slaan met een (ongetwijfeld gekalibreerd, voorzien van een keuringszegel en verpakt in een vilten doosje) X-vormig slagbeiteltje zodat de goedkeuring conform de Nederlandse wetgever een feit was. Afgesproken werd dat men zou bellen als het zover was.

De verwondering

Redelijk depressief geworden na deze uiteenzettingen, besloot ik de auto maar weer ongekeurd terug te rijden en mijn verdere planning voor wat de SM betreft maar opzij te schuiven. Een paar dagen later kwam er een telefoontje van de RDW dat de auto kon worden gekeurd door de man met de beitel! Geweldige mensen daar bij de RDW, maar ik moest wel weer naar Schiedam. Enfin, u snapt het wel, weer de planning omgegooid en voor de tweede maal vertrokken naar Schiedam. Binnen vijf minuten stond ik weer buiten met de Diva plus de zo felbegeerde papiertjes!

De man met de beitel sloeg het beruchte chassisnummer weg en spoot er bovendien een laagje tectyl overheen zodat het nummer zo goed als onzichtbaar was. Een aantal oude Spaanse keuringsdocumenten werden ongeldig verklaard door een stempel en klaar was het. Voor mijn archief mocht ik het originele (ongeldig gemaakte) Spaanse kenteken weer meenemen. Vervolgens werden er door hem een paar papieren ondertekend en afgestempeld en feliciteerde hij mij met mijn aanwinst, wenste mij een prettige dag en verdween. Ik kon de man wel zoenen!!

De geschiedenis

Eenmaal thuis gekomen besloot ik mijn veilig-

gestelde Spaanse kentekenbewijs eens nader te onderzoeken. Er stond een heel verhaal op waarvan ik niet precies begreep wat er stond. Misschien stond daar wel de oplossing van het raadsel van de dubbele chassisnummers van mijn Diva.

Mijn buurvrouw bood uitkomst! Ik herinnerde mij dat zij lang geleden tegen mijn vriendin vertelde bezig te zijn met een cursus Spaans. Ik heb haar direct gebeld en mijn probleem voorgelegd. Natuurlijk was zij bereid mij te helpen met het vertalen van een paar mysterieuze zinnen. Onder het genot van een kopje thee werd het verhaaltje op het kenteken vertaald, soms nog wel met behulp van het Spaanse woordenboek. Ja, technisch Spaans was niet haar specialiteit en dit ging toch iets verder dan: por favor en dos cervezas! Maar voor de rest ging het uitstekend.

Uit de tekst bleek dat de SM in 1995 in Spanje is ingevoerd en tijdens de keuring is voorzien van het inmiddels beruchte dubbele chassisnummer. De Spaanse wetgever schrijft namelijk voor dat op het moment dat een auto wordt ingevoerd in Spanje er door een officiële keurmeester het (originele) chassisnummer nog eens ingeslagen dient te worden!

Ik wist van de vorige eigenaar en uit de documenten dat de auto in februari 1971 op kenteken was gezet in het Prinsdom Monaco. De vorige eigenaar heeft de SM in 1995 gekocht en van een Spaans kenteken voorzien. Dat er op dat moment het chassisnummer opnieuw werd ingeslagen, onthulde echter het originele kentekenbewijs. En o ja, de originele Spaanse kentekenplaten heb ik ook nog!

Zo blijkt dat de regelgeving in Europa nog lang niet eenduidig is. In Spanje verplicht, in Nederland verboden! Zo gaat dat, wel handig als je dat weet, nietwaar?

Het vervolg

De volgende keer vertel ik u iets over mijn volgende zwerftocht door het land met mijn nieuw aangeschafte Diva. Het volgende project diende zich aan, namelijk de algemene technische controle, de Maserati-motor en het maken van een nieuw lederen interieur.

De verkoop van een SM

Door Alexander Vroom

In 1989 kocht ik mijn SM en in 2002 verkocht ik deze. Als lid van het eerste uur, heb ik alle SublieM's ontvangen en gelezen. Er is een onderwerp dat eigenlijk niet of nooit aan bod is gekomen. Namelijk het pijnlijke en onplezante proces van het verkopen van een SM.

Het begon in 1999. Door een andere bestemming voor mijn garage (werkkamer) stalde ik de SM in de showroom van een Jaguar garage vlak bij mijn werk in Deventer. Gezien het frequente & noodzakelijk onderhoud van mijn 1978 Jaguar zag ik de SM regelmatig en gebruikte hem als tijdelijk vervoer als de Jaguar er weer eens mee was opgehouden. Toen de Jaguar later volledig kapot ging (gebroken uitlaatklep) bleef de SM in de showroom achter. In 2000 veranderde ik van werkgever. Ik heb toen maar besloten om een tekoop bordje op de SM te zetten. In dit jaar heb ik de SM maar een paar keer gezien. De liefde was over.

In 2001 werkte ik in Den Haag. Op een middag kreeg ik een telefoontje van de Jaguar garage. Ik dacht: Perfecto, de SM is verkocht. Niets bleek minder waar. De man deelde mij mede dat hij surseance van betaling had aangevraagd en dat de curator maandag aanstaande langs zou komen. Oftewel: Kom a.u.b. z.s.m. de SM ophalen voordat er problemen ontstaan! De SM heeft toen enkele dagen bij mij voor deur gestaan. In de regen..... Omdat dat natuurlijk niet bevorderlijk is voor het behoud, moest ik op zoek naar een andere oplossing. Deze vond ik in de vorm van de parkeergarage van mijn werkgever in Den Haag. Op het laagste parkeerdek en in het uiterste hoekje heeft de SM toen een nieuw onderkomen gevonden. Met als voordeel dat ik hem zo wel elke dag kon controleren. Ook de opbouwende laag stof en troep. Ik kon er immers geen hoes overheen doen omdat dat te veel aandacht zou vestigen aan het semi-permanente karakter van de parkeerplek. Ik had namelijk geen toestemming gevraagd. Dit in de wetenschap dat dat geweigerd zou worden. Men wil natuurlijk geen precedent scheppen en een winterstalling worden voor oude auto's en caravans.

Deze stalling, op 20 meter van mijn werkplek, was wel praktisch voor het ontvangen van geïnteresseerde kandidaat SM-rijders. Deze mensen

vonden mij naar aanleiding van advertenties op het internet en diverse tijdschriften. Ik herinner me niet te veel meer van individuele verkoop gesprekken. Waarschijnlijk weggedrukt omdat ze te pijnlijk waren. Het is vreselijk om de commentaren te horen van mensen die je ex-geliefde aan het afzeiken zijn. Alsof ze een concours-SM zouden kunnen betalen. Mijn SM was zeker niet de mooiste. Maar toch een hele goede middenmoter. Compleet tot het laatste sierstripje en geen 'rare' toevoegingen. Eigenlijk de ideale SM voor een startende nieuwweling.

Na vele 'time-waisters' te hebben afgewerkt kwam eindelijk de eerste serieuze kandidaat koper. Een man van middelbare leeftijd met zeer spannende plannen. De SM zou geheel uit elkaar gaan om als nieuwe te worden opgebouwd. Perfect. Een mogelijk waardige doorstart voor mijn SM. We waren het snel eens over de prijs. Maar er moest eerst (terecht) een onafhankelijk onderzoek plaatsvinden als laatste stap in de verkoop. Waar anders dan Van der Laan & Van Leeuwen. De SM stond immers al in Den Haag. Een afspraak was snel gemaakt. En een van de technuten zou de honours waarnemen. Ik ben z'n naam kwijt. Maar had waardering voor het feit dat hij enorm veel tijd nam voor het hele proces. Wist u dat er achter op de motor (te zien van onderen als je naar boven kijkt langs het schutbord) een klein gaatje zit??? Een soort overloop. Als het daar nat is, dan is dat een slecht teken voor de conditie van de motor. Er is dan iets gebeurt dat niet goed is. Gelukkig was het bij mij droog. Eigenlijk was bijna alles perfect. Wat kleine dingen, maar dat is normaal bij een SM.

De koop is derhalve doorgegaan. En toen, toen was ik SM-loos. Sans Machina.

Iets voor U?

Door Peter Pijlman

Onzin, die titel, maar u heeft hem wel gelezen en dat was de bedoeling. Nieuwsgierig naar de rest van dit verhaal? Lees dan verder want misschien is het wat voor u!

Sinds 1995 wordt Robert Opron steeds vaker geïnterviewd en uitgenodigd om manifestaties rond zijn creaties bij te wonen. Hij is - terecht denk ik - zeer selectief in het geven van informatie en dat geldt ook voor zijn bezoeken aan evenementen. De laatste jaren heeft hij met zijn echtgenote in hun Citroën SM enkele duizenden kilometers afgelegd, op weg naar Nederland, het noorden, oosten, zuiden en westen van Frankrijk en Noord-Italië. Deze ritten hebben hem altijd veel plezier gedaan en steeds stapte hij bij aankomst uit met een glimlach op zijn gezicht. De auto reed en rijdt fantastisch.

Toch heeft hij onlangs besloten afscheid van de 'BAC' - SM te doen. Waarom eigenlijk? Naast de SM bezit de familie nog drie auto's en ze gebruikt haar opvatting de auto te weinig om hem in topconditie te houden. Bovendien willen de heer en mevrouw Opron vaker gebruik maken van vliegtuig en trein om naar hun vakantiebestemmingen en dus ook evenementen te gaan. Onlangs zijn ze uitgenodigd door de gezamenlijke Citroënclubs in de Verenigde Staten en binnenkort gaan ze naar Noord-

Duitsland om aldaar een retrospectief van de Opron-Citroëns bij te wonen. Dat zijn leuke momenten waar beide erg van genieten. Maar het reizen per auto is soms onmogelijk en ook wordt het met het klimmen der jaren nu eenmaal vermoeiender met de auto te reizen dan met het vliegtuig of de trein. En als je, zoals zij, vlakbij Parijs wonen en die stad regelmatig bezoeken, dan gebruik je geen SM. Een SM is om in te rijden. Daar is ze voor gemaakt en daar voelt ze zich gezond bij. Een stilstaande auto loopt de kans allerlei kwaaltjes te krijgen en dat geldt voor een auto als de SM in ieder geval. Dat wil monsieur Opron voorkomen, want nu is ze nog in topconditie.

Verschillende specialisten hebben de auto - echt bijna - nieuw gemaakt en dat is leuk, maar niet voldoende. Vandaar dat ze nu te koop is. Niet voor weinig. Over de prijs valt te onderhandelen, maar ga maar rustig uit van een fiks bedrag. Naar mijn oordeel is de auto dat méér dan waard! Iets voor de echte verzamelaar en gebruiker van de Citroën SM injection électronique van 1974.

Méér weten? Bel of mail me gerust. Ik geef u alle informatie die ik heb.

Peter Pijlman, telefoon 0033 - 4 66 72 76 29 of 0033 6 15 20 82 81. Mailen mag ook naar peter.pijlman@wanadoo.fr.

M. Opron is de SM zati



Geduld is een schone zaak

Door Roel van Cromvoirt

Enige edities geleden (SublieM 42 – red.) heb ik een artikel geschreven over mijn ontstane passie voor de Citroën SM. Het is een veel voorkomende kwaal: pa had vroeger zo'n auto en nu wilde ik er ook een. Onderstaand volgt mijn aankoopverhaal.

Laten we eerlijk zijn, een SM is niet voor iedere onbemiddelde bereikbaar. Nu is het rijden van een CX al qua onderhoudskosten een dure hobby,

soorten, maten en kleuren verschijnen op mijn beeldscherm nadat ik op de clubsite ben geweest. Geattendeerd door de site, breng ik ook een bezoek aan CitroMobile, waar een aantal SM's staat gestald. Ze zeggen wel eens: 'ga nooit boodschappen doen als je honger hebt' (één lullig banaantje van 30 eurocent naar binnen proppen, alvorens de drempel van de supermarkt te betreden, scheelt al gauw zo'n 30 euro aan onnodige vretelijken).

Met man en macht heb ik dan ook de eerste



laat staan wat een SM met je zilvervlootje kan doen. Als jonge hond van 'bijna 18' heb ik ongenadig op mijn lazer gekregen omdat ik ziedend van woede was toen mijn moeder me na een weekje vakantie met school voorzichtig vertelde dat Pa zijn SM had verkocht. Ik had geen benul van de economische situatie begin jaren '80 en dus geen enkel begrip voor het feit dat een molensteen aan kosten uit hoofde van een klassieke auto wel het laatste was wat je om je nek wilde hebben, wanneer je deze tijdens een recessie boven water probeerde te houden.

Twintig jaren later, inmiddels ondernemer, gaat het een beetje kriebelen als ik hoor dat er een heuse Citroën SM bezittersclub bestaat en alle

impulsieve aankoopstuipen kunnen doorstaan en kwam ik opgelucht thuis met een SM-beeldje en het fraaie boek Sa Majesté.

Ik had inmiddels wat geld verdiend en begon na lang twijfelen, rijp voor de slacht te worden. Nu rustig blijven dacht ik. Toen nam ik mijn eerste verstandige aankoopbeslissing. Ik belde een goede vriend, Erik, een autodier in hart en nieren, met eveneens een grote liefde voor klassieke auto's, zolang het maar geen Citroën of Alfa is. Bij het kenbaar maken van zijn mening neemt hij zacht gezegd geen blad voor de mond. "Ach Jezus van N., koop alsjeblieft niet zo'n Frans putdeksel, want daar komen alleen maar traantjes van" was zijn eerste reactie op mijn enthousiaste voornemen...

Erik bezit immers een Mercedes Pagode (die benaming is vanwege het holvormige hard-top dak) uit '69 en is verzot op de Duitse recht-toe-recht-aan techniek. De motorkap herbergt een lomp groot blok, een zes cilinder in lijn met een mechanische injectie, aangedreven door een vrij gevoelige 4-traps automaat. Ik moet eerlijk zeggen, het is een mooie auto. Het leuke is dat we elkaars klassiekerkeuze respecteren en dat hierdoor een bijzondere rivaliteit ontstaat (zie foto: bepaald geen eeneiige tweeling).

Nu moet ik zeggen dat het Erik aardig gelukt is om het SM-avontuur uit mijn hoofd te praten. Na een maandje was mijn aankoopdrang redelijk gesust. Bovendien had ik het geluk dat ik een aantal dure SM's in slechte staat had bekeken, dus ik was voorlopig weer even genezen.

Een half jaar later en een stuk wijzer zit ik toch weer stiekem de SM-site te bekijken als ik het lumineuze idee krijg om een e-mail bericht te sturen met de vraag of iemand binnen de club bekend is met de SM van mijn vader. Ik wist dat de auto nog in Nederland was omdat dat ene B. van D. uit L. de auto destijds van Pa gekocht had, maar inmiddels weer had doorverkocht.

Tot mijn grote vreugde kreeg ik een e-mail van Anton F. uit H. die mij vervolgens ook nog eens vertelde dat de auto te koop was. Toen was er geen weg meer terug. Dit was de kans van mijn leven. Ondanks het feit dat Pa twee jaar geleden het tijdelijke voor het eeuwige had verwisseld en ik nu in staat werd gesteld om zijn oude SM te kopen, was het wel belangrijk om zakelijk te blijven.

Ik was telefonisch op de hoogte gebracht dat de auto niet meer Or de simiane was, maar gespoten was in de kleur rood. Echter ter plaatse zag ik dat er een (overigens beter bij die kleur passend) zwart interieur was aangebracht en de auto nog niet rijklaar was. Omdat bovendien iedere gelijkenis met de 'SM uit mijn jeugd' was verdwenen, heb ik besloten om van de aankoop af te zien. Het zou bovendien een uitsluitend op emotie gestoelde beslissing zijn geweest en ongehinderd door enig verstand van zaken.

Het virus had zich nu stevast in mijn lijf genesteld. Ik had me inmiddels aangemeld voor het clublidmaatschap en was naar mijn idee beducht voor alle voetangels en -klemmen welke bij de

aankoop van een SM de kop op kunnen steken. De aankoop was nu nog slechts een kwestie van tijd. Wegens drukke werkzaamheden en een toch wat laconieke houding ('ik zie wel wat er op mijn pad komt') verstreek er een behoorlijk lange tijd tot het moment dat ik een tip kreeg van een kennis dat er bij Wittmer & Odijk in Warmond een mooie en - volgens zeggen - technisch goede SM te koop stond.

Wittmer & Odijk is een leuk no-nonsense auto-bedrijf, gespecialiseerd in Saab, Porsche en Italiaanse sportauto's (kijk maar eens op www.wittmerodijk.nl). Paul Wittmer is voormalig advocaat, thans woonachtig in Genève (en vandaar uit onder andere Noord-Italië auto's inkoopt), terwijl Hans uit de mode-branche komt en zijn bedrijf enige tijd geleden verkocht heeft om te gaan doen wat hij nog leuker vindt; handel in exclusieve auto's. Het feit dat ze allebei geen specifieke autoachtergrond hebben, wekt mischien bij de klanten net dat extra beetje vertrouwen op, althans dat is mijn ervaring.

Voor een juiste beoordeling van de SM was er mijns inziens een belangrijke rol weggelegd voor hét 'Citroën-anti-conceptiemiddel': Erik Reurekas. Eenmaal bij W&O aangekomen en de auto te hebben bekeken, kreeg hij de woorden: 'hmmppff... tis nog niet eens zo'n slecht ding...' uit zijn strot geperst. Toen wist ik dat het goed was. De aankooptransactie werd echter niet zonder omwegen bereikt. Nadat ik het gevoel had dat het chassis en de carrosserie wel eens in redelijke tot goede staat zouden kunnen verkeren, maakte ik met Hans een deal, echter onder voorbehoud van een uitgebreide proefrit met een positieve beoordeling door een deskundige, ofwel het uitdrukkelijke voorbehoud dat de auto technisch in orde zou zijn. Dit kan ik iedere aspirant koper van harte aanbevelen, zelfs als gezegd wordt dat, zoals in mijn geval, alle draaiende delen van de motor zijn vernieuwd (het oude blok lag zelfs in de achterbak van de auto). Laat de auto besturen en beluisteren door een SM-expert. Alleen deze mensen zijn in staat op grond van een korte proefrit een beeld te verkrijgen van de staat van de motor. Ze worden bovendien niet gehinderd door enige kooplust.

Hiervoor heb ik een beroep gedaan op Wim van der Laan uit Abbenes, voor het maken van de proefrit en een eerste motorcheck. Ik ken 'meneer Van der Laan' van vroeger, omdat hij ook Pa's SM

destijds onder zijn hoede had (ik hoorde 'm denken: ik hoop dat ie mijn rekeningen sneller betaalt dan zijn vader...). Desalniettemin, hij was graag bereid de auto te onderzoeken.

Het was in mijn geval goed mis: "De auto ziet er aardig uit, maar rijdt als een tractor" waren de letterlijke woorden van Wim. De auto reed niet altijd op alle cilinders en was bovendien uit balans. Boven 3000 toeren begon het dashboard te trillen. Verder was de fuseekogel van de achterwielen aan vervanging toe en waren de veerbollen afkomstig

was gemonteerd). De auto voldeed dus bij lange na niet aan de koopovereenkomst, zodat ik helaas gebruik heb moeten maken van de ontbindende voorwaarde omtrent de technische staat van de auto. Ik heb de auto teruggebracht en Hans Odijk vriendelijk bedankt voor de moeite. Hij heeft nog getracht middels een prijsreductie (gelijk aan de veronderstelde herstel/hermontagekosten van de motor en montagekosten van hydraulische kettingspanners) de auto alsnog aan me te verkopen, maar tevergeefs.



van een CX (volgens Van der Laan veren de originele SM-bollen namelijk beter). Eenmaal terug in stilstand werd de auto in zijn 5e versnelling gezet en voorzichtig vooruit geduwd om de distributiekettingen te controleren. Die waren hard toe aan hydraulische spanners. Eindconclusie: inclusief kettingspanners zou er nog zo'n 6.000 euro nodig zijn om de auto motorisch in orde te krijgen. Let wel: op basis van louter het weer in balans brengen van de motor (als SM-beginneling durf ik de voorzichtige bewering aan dat de krukas met zuigers niet op de juiste wijze

In de tussentijd heb ik nog drie SM's bekeken, maar geen van de drie heeft zo'n goede indruk op me kunnen maken als de SM van Wittmer en Odijk. Tot een technisch onderzoek is het in geen van de drie gevallen meer gekomen.

Twee maanden later werd ik gebeld door Hans Odijk of ik nog interesse had in de auto. Ik had immers de auto van hem 'gekocht' dus hij wist dat ik de auto ansich graag wilde hebben.

De korte rit van Warmond naar de volgende afslag Kaag/Abbenes was een feest.

Hans was gelukkig zo slim geweest de motor (olie) op temperatuur te brengen voor mijn bezoek. Wat ik als leek direct opmerkte was het sterke koppel bij lager toerental ten opzichte van de eerste proefrit.

“Zo ben je daar weer”, aldus Van der Laan. De proefrit bracht ditmaal geen aankoop-belemmerende zaken aan het licht. De motor liep een beetje rauw maar daar hoeft op zich niets mis mee te zijn terwijl de versnellingsbak prima voldeed (geen gezang bij laag toerental in de 5e versnelling), aldus le professeur. Met de nodige voorbehouden (daar ontkom je niet aan) kon Wim van der Laan wel leven met de prijs/kwaliteit van de auto. Hij wees me er wel op dat er nogal wat kleine aspecten naar boven zullen komen bij de eerstvolgende beurt, die echter wel van belang zijn. Er komt al gauw zo’n 1.500 euro aan kosten bij. Tenslotte werd het nieuwe lederen interieur van de auto door een SM-dier als Van der Laan als ‘jammer’ afgedaan, maar dat is een kwestie van smaak.

Eindconclusie: de kosten van de hydraulische kettingspanner, controle van achterbollen (en vervanging van een veerbol), herstel van het lager van het linkerachterwiel, het herstel van de meedraaiende koplampen alsmede het ‘hot waxen’ van alle holle delen bedroegen in totaal ca. 2.000 euro en zijn keurig netjes door verkoper met de aankoopprijs verrekend.

Het is in een dergelijk geval de meest zakelijke oplossing om een goed afgebakende prijsopgave van de kosten aan de verkoper te sturen en na verrekening hiervan met de aankoopprijs, de werkzaamheden in eigen opdracht te laten uitvoeren.

Het opmaken van een koopovereenkomst klinkt misschien wat vergaand bij aankoop van een auto maar is zeker aan te bevelen. Het voorkomt veel onnodige discussies en heeft in mijn geval geleid tot een heldere deal. Daar heb je natuurlijk twee partijen voor nodig, vandaar dat ik erg te spreken ben over de relaxte opstelling van Hans Odijk en zijn goede gevoel voor aftersales.

Tenslotte wil ik toch nog een aantal zaken noemen die een aspirant-koper van een gezonde SM, zoals in mijn geval, onder andere voor zijn kiezen kan krijgen:

- O-ringen in distributiedeksel en primaire spanners;
- 6 bougies;
- oliedruksensor;
- motor- en versnellingsbakolie;
- meten en stellen klepspelings;
- stellen van secundaire kettingen;
- nylon steunlager stuuras;
- oliefilter;
- 2 draaipunten versnellingsbak spelingsvrij gemaakt;
- wiellager rechtsachter;
- stofdop;
- natrekken bouten voorwielophanging (een bout zat helemaal los);
- 4 stabilisatorkogels gesteld;
- fuseekogel linksboven doorgesmeerd;
- nieuwe accu (er zat een BX-accu in)
- 1 meter retourslang vervangen;
- 2 (gebruikte) luchttunnels remschijven aangebracht;
- carburateur afgesteld.

Totale kosten voor deze additionele werkzaamheden (voor mijn rekening), zoals hierboven genoemd inclusief arbeid bedroegen 2.000 euro. Houd er te allen tijde rekening mee dat je van een autohandelaar niet kan en mag verwachten dat de auto vrij is van niet direct zichtbare gebreken, de SM-aspecten in het bijzonder.

Inmiddels heb ik er zo’n 7.000 km opzitten zonder noemenswaardige problemen (of deze nog komen blijft natuurlijk altijd de vraag), behoudens een defect relais van de brandstofpomp tijdens een rally in de Betuwe. Maar daar wil ik in de volgende editie van SublieM iets over kwijt.

Afsluitend zou ik op grond van mijn eigen ervaringen tegen iedere ‘leek’ (zoals ik) én aspirant SM-bezitter willen zeggen: trek voor de aankoop van een SM veel tijd uit (dit geldt niet meer voor jou, Jan-Tjerk...), hap niet te snel, en laat ook standpunten van niet-Citroënliefhebbers onderdeel uitmaken van je aankoopbeslissing.

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*

A P E L D O O R N

nu te koop: Xantia Turbo CT Activa
2CV6 -ruig-
XM V6 Break Ambiance
ID 19
XM Break TD 2.5 VSX
XM V6 Exclusive

DS Super
ZX 1.4x
ZX 1.4 Image
ZX 1.4 Furio
ZX 1.8i Avantage
Renault Espace

reparatie & onderhoud - inkoop & verkoop

**Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
telefax: 055 - 540 02 38
e-mail: garage@minkehilgenberg.nl
internet: www.minkehilgenberg.nl**



...dit gevoel wil je koesteren...

De KNAC helpt u daarbij....
met het Classic Car lidmaatschap en de Classic Car verzekering!

Het KNAC Classic Car Lidmaatschap voor €107,- per jaar. U krijgt hiervoor o.a:

- Uitgebreide hulpverlening in binnen- en buitenland voor alle auto's waarin u rijdt. De hulpverlening wordt uitgevoerd door de ANWB.
- Uw trotse bezit wordt gegarandeerd gerepatriëerd bij calamiteiten in het buitenland.
- Tevens krijgt u vervangend vervoer in binnen- en buitenland.
- Geen uitsluiting van hulpverlening als u deelneemt aan FIVA/FEHAC en NRF rally's.
- Daarnaast ontvangt u zes keer per jaar het prachtige magazine 'de Auto'.
- En éénmalig: een zwaar metalen historisch KNAC autoschild.

Met een gerust gevoel op pad met de KNAC Classic Car Verzekering.

- De premie voor een WA verzekering bedraagt slechts €57,20 per jaar.
- Wilt u liever meer zekerheid? Voor een volledig cascoverzekering betaalt u 1% van de taxatiewaarde. Hierbij is taxatie slechts eens in de drie jaar noodzakelijk.
- Of u betaalt 1,1% van de (door u en ons overeengekomen) waarde. Taxatie is hierbij niet nodig.
- Na schade betaalt u niet ineens een hogere premie. De premie wordt daardoor dus niet beïnvloed.
- Rechtsbijstand is gratis meeverzekerd.
- U ontvangt een premiekorting bij drie of meer klassiekers.
- Tevens ontvangt u premiekorting als u klassiekers heeft met een bouwjaar van vóór 1950.
- En... óók dekking bij FIVA/FEHAC en NRF rally's.

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

KNAC, WANT VERSCHIL MOET ER ZIJN!

www.knac.nl



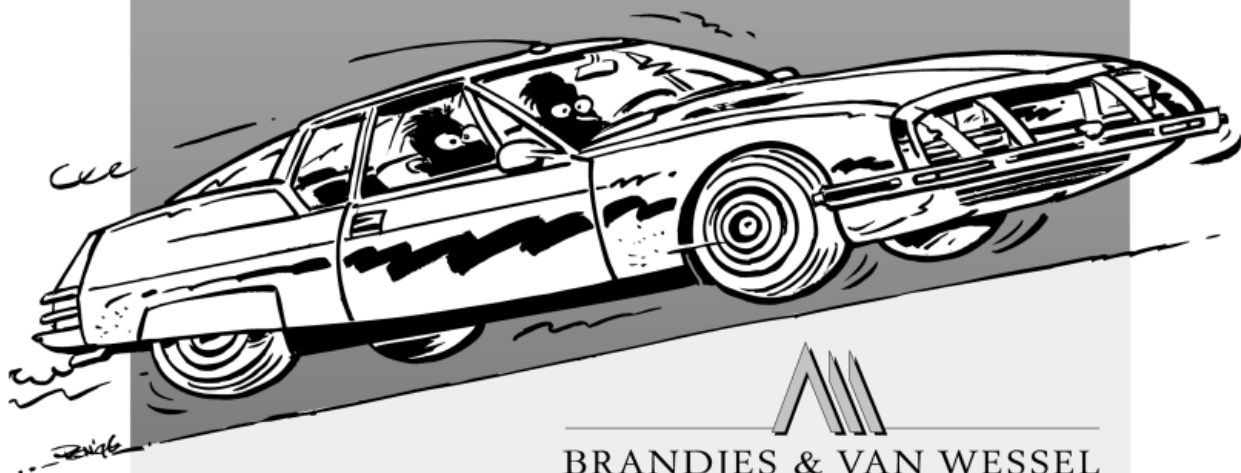




35-YA-24

DE BESTE HOOGTE- REGELAARS VOOR UW PENSIOEN

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL

PENSIOENADVISEURS

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

Hierbij kunnen wij 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,-		
Hoogteregelaar	105,-	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.	
Hoogtedrukregelaar	150,-		
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-		
Remschijven set	150,-		
Handremblokken	75,-		
Remblokken	125,-		
Textar remblokken	240,-		
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-	SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
Wielagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-	SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
Wieldraagarm L of R	535,-	SM instructieboekje (herdruk)	75,-
Spoorstang L of R	255,-	SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur	55,-
Motorsteun	145,-	T-shirt SM	20,-
Koppelingsset (3 delig)	380,-		

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

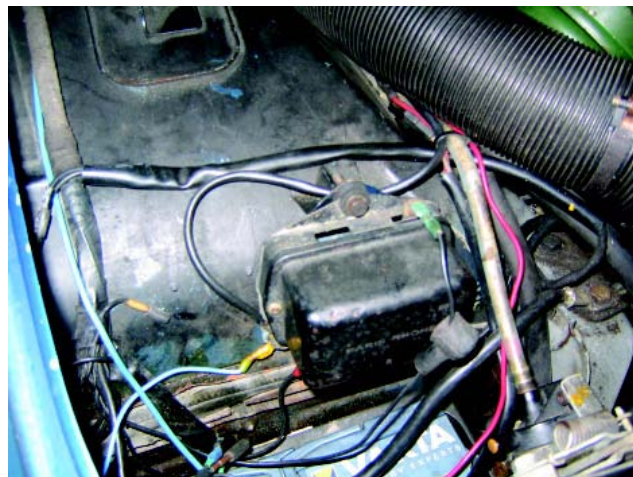
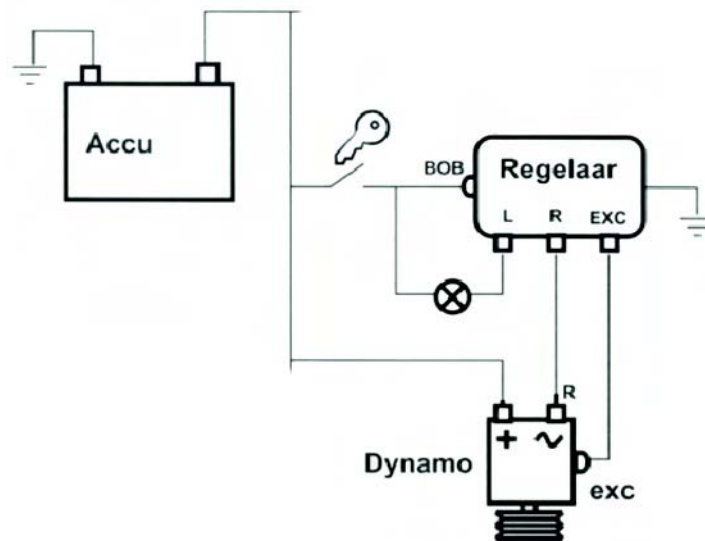
Spanning Maken, dat is een kwestie van regelen!

Door Joris Bogaard

Is het u ook wel eens opgevallen? Rijden met de lampen aan en vervolgens lijkt het of zo af en toe de wasmachine aanslaat: het licht dimt een beetje en lijkt te knipperen. Allerlei onderdelen van het elektrische circuit flitsen door je hoofd. Aan de accu kan het niet liggen, want die is van Varta... Toch een nieuwe dynamo aanschaffen? Met elektronische regelaar? Of een nieuwe elektronische regelaar erin maken? Of: weer naar het onderhoudsbedrijf en een paar weken de SM kwijt?

Laten we eerst maar eens kijken wat er gebeurt. De gewone situatie zoals aangetroffen in een standaard SM is als volgt:

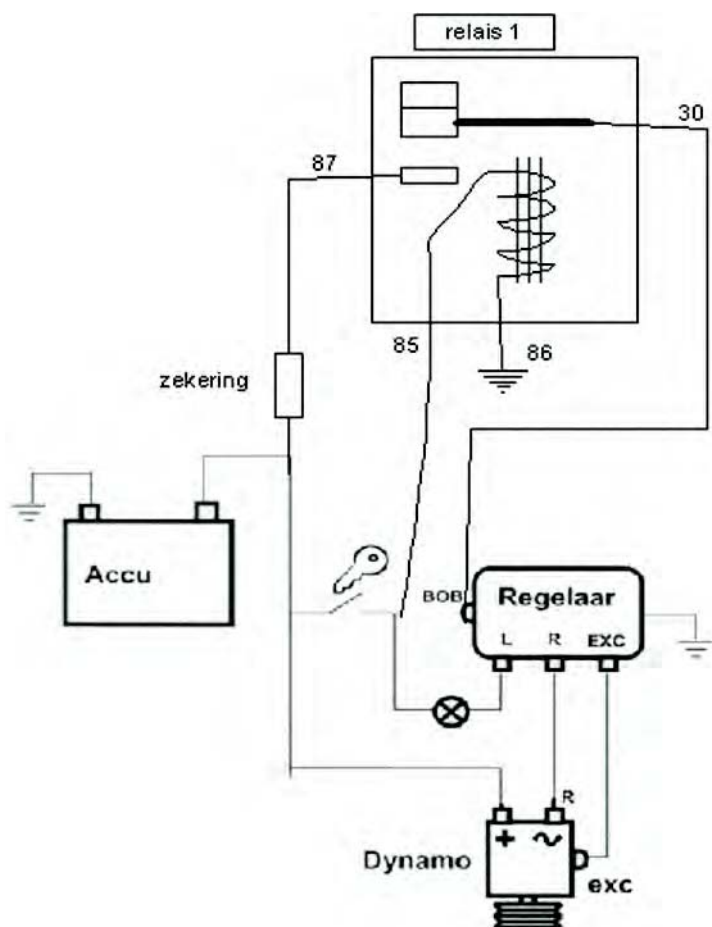
De spanning die op de regelaar zit aangesloten op BOB (van BOBine, heeft niets met geen-drank te maken, hoewel, op deze manier krijgt BOB nog een beetje spanning!) komt via het contactslot. Daardoor is deze spanning niet de 'nette' 12 volt van de accu maar een beetje fluctuerende, rimpelige spanning. Hierdoor fluctueert ook de spanning op EXC en daarmee de laadspanning die uit de dynamo de accu gaat laden. Een elektronische regelaar zal de rimpelige ingangsspanning eerst afvlakken zodat het probleem veel minder op treedt. We kunnen echter met behoud van alle originele componenten dit een heel eind benaderen op een Simpele Manier!



Wat is de truc? De ingaande spanning van de spanningsregelaar dient liefst zo vlak mogelijk te zijn, dus zonder fluctuaties. Betrek je nu de spanning aan de ingangskant rechtstreeks van de accu, dan heb je een gerede kans dat de rimpel in de boordspanning weg is. Het contactslot wordt dan nog gebruikt om de BOB-aansluiting spanningvrij te maken, als je het contact uitzet. Voor de chauffeur verandert er dus niks. Je verbetert via een omweg de aansluiting op de spanningsregelaar. Hoe doen wij dit?

Men neme een standaard relais, te koop voor enkele euro bij de automaterialenshop. Haal het platte stekkertje aan de bovenkant van de regelaar eraf en stop dat op aansluitpen '85' (zie afbeelding). Leg 86 aan aarde. Maak een draadje met twee platte stekkers en verbind '30' op het relais met BOB op de regelaar. Maak een draad met een zekering erin om de pluspool van de accu rechtstreeks te verbinden met '87'. De zekering zo dicht mogelijk bij de accu. Monteer het relais op het rechter schutbord in de buurt bij de regelaar.

Na de aanpassing ziet het schema er zo uit:



Als nu het contact wordt aangezet, wordt de spoel in het relais bekrachtigd. En BOB wordt direct met de accu verbonden. De rimpelspanning heeft geen effect op de spoel. De verbinding van BOB met de accu blijft bestaan. En dus, geen knipperende lampen meer!

Klaar is Kees (of Peter of Paul of Gies...)!

Conservatoire de Citroën

Door Roland van der Spek

Net als iedere andere autofabrikant, houdt ook Citroën zijn eigen geschiedenis bij. Dit doet de fabrikant in en met het Conservatoire in Parijs. Dit Conservatoire is niet voor publiek toegankelijk maar zo af en toe wordt een groep Citroën-liefhebbers toegelaten tot dit domein. Zo ontving onze club via Citroën Contact Nederland een uitnodiging om met een afvaardiging van alle andere Citroën-clubs in Nederland een bezoek te brengen aan dit conservatoire. Een buitenkansje om een "echte" blik te werpen in de historie van Citroën. Dachten we...



Ik heb me wel eens laten vertellen dat het merk Citroën, na Ferrari en Porsche, het merk is waarvan de meeste curiosa, prullaria en literatuur wordt verkocht en waarvan het aantal liefhebbers dat zich verzameld heeft in clubs simpelweg als veel mag worden betiteld. Ik bedoel, heeft u ooit van 'Peugeotmobiel' gehoord, het jaarlijkse Fiatfestijn of de Mazdamanifestatie? Natuurlijk zal er vast wel ergens door Opel-freaks een veldje worden aangeharkt om wat Kapitän's, GT's, Manta's of Calibra's bijeen te brengen maar het lijkt mij niet waarschijnlijk dat dit met eenzelfde frequentie en met eenzelfde belangstelling qua deelnemers geschiedt als bij de Citroën-modellen. Het merk Citroën is daar toch uniek in en onderstaande anekdote versterkt mijn gedachten daarin. Een jaar geleden raakte ik in Parijs in gesprek met een in klassieke auto's geïnteresseerde dame. Uiteraard pochte ik met mijn lidmaatschap van de Citroën SM Club Nederland. Ik deed haar veronderstellen dat ik een prachtige SM bezat en ik vertelde haar dat wij in Nederland voor vrijwel elke "oude" Citroën een club hadden, zelfs al van de XM. Om dat laatste barsste ze in schaterlachen uit; in haar beleving werd dat model tot nog enkele maanden daarvoor gewoon nieuw verkocht en die rare Ollanders

hadden daar nú al een club voor! (Ik heb nog gevraagd of ze het verschil kende tussen de C5 en de XM, maar uit haar blik begreep ik dat die vraag niet bepaald gepast was ofschoon haar beleving niet strookte met de werkelijkheid.) Mijn conclusie daaruit is dat wij in Nederland heel fanatiek

zijn met het opzetten van allerlei clubverbandjes, waarbij dat als het gaat om Citroën, al helemaal voortvarend gebeurt geteeld op het aantal leden van de XM-club dat ons ledenaantal nu al overtreft...

Opperclub

Om kort te gaan, met zo'n grote belangstelling voor het merk Citroën zou Citroën zelf ook wel de nodige aandacht hebben besteed aan het

conserveren van haar historie. Zijn we in clubverband voor de SM al zeer trots op het feit dat we én een Opéra én een Mylord tot deelnemende auto's mogen rekenen, bij Citroën zullen ze dan vast ook nog een Espace hebben, rally-modellen, de 340 pk leverende Expérimental en talloze prototypes. En ik verheug me natuurlijk ook op de vele klei- en andere schaalmodellen, in een sfeer waarin je het gipsschaafsel van de net geschuurde voorschermen van een SM-voorloper nog kunt ruiken. Grote tekeningen aan de muur, houten dashboardontwerpen, schetsen van typeplaatjes voor de modelnaam, hier en daar wat spinrag...

Rijtjes

Tijd om wakker te worden! Het Conservatoire bevindt zich in een afzonderlijk gebouw op het fabrieksterrein van PSA-Citroën in Parijs. Gewoon





een lage nieuwbouwhal, niets bijzonders. En van binnen? Een lange ontvangsthall met een paar opengewerkte motoren waartussen een bord met Citroën-logo is gezet. Een beschadigde balie die waarschijnlijk op een beursstand dienst heeft gedaan (en van waarachter onze groep hartelijk werd ontvangen door de Chéf Conservatoire en een Directeur PR/Marketing). Wat oude, groezelig aandoende vitrinekasten met schaalmodellen van diverse Citroën's. Posters van André Citroën aan de muur, een plaquette van de opening van het Conservatoire (ondertekend door de directeur van Citroën en... Peugeot) en een waar kunstwerk aan de muur in de vorm van een volledig geplette ZX (daar is mij nog geen club van bekend!!!). Achter een kantoor-glaswand bevindt zich, hoe kan het ook anders, het kantoor (er werken drie mensen op het Conservatoire) en vervolgens zijn er drie deuren te tellen. Eén voor de toiletten, één voor het papier- en snuisterijenarchief (marketingmateriaal, handgeschreven serienummerboeken uit lang vervlogen tijden en wat schaalmodellen) en één voor het auto-archief. Deur nummer één spreekt voor zich en was vrij toegankelijk. Deur

nummer twee bleef gesloten want daarachter bevond zich alleen maar papier en dozen met troep (schaalmodellen???) en deur nummer drie, dat was de deur waarvoor wij kwamen, zo werd ons verteld. Welnu, achter deur nummer drie treft men ruim 6.000 m2 aan waarin alleen maar Citroëns staan opgesteld. Allemaal strak zij aan zij, en verdeeld in drie gebieden: één deel in volgorde van productiedatum (te beginnen met Type A uit 1919 met 18 pk) en van elke specifiek model één exemplaar, een deel rally-modellen die Citroën heeft gebruikt en bewaard en een deel "nog uit te zoeken", verpakt onder stoffig plastic en alleen maar op afstand te bekijken.

Proto's

Ik weet hoe een HY eruit ziet, ik ken de SM ook wel aardig, een Axel vind ik werkelijk niks en in een Visa ben ik ook niet echt geïnteresseerd (er bestaan in Nederland zelfs twee Visa-clubs; dát interesseert me dan weer wél); ik wil zien wat ik gehoopt had te zien! Waar zijn die prototypes? Waar is dat levensgrote gipsmodel van de foto waarop je Bertoni een Traction ziet schaven, en die GS met honingraadgrille waaraan Opron zijn handen bewit? En die allereerste SM look-alikes? Niets van dat al! Citroën heeft jarenlang haar verleden niet belangrijk gevonden. En dus weinig



De eerste Citroën, Type A

tot niets bewaard. Wat een deceptie!

Staan er dan helemaal geen prototypes? Jawel hoor. Enige jaren geleden haalde men uit een boerderij op het testterrein van Citroën in Velizy drie prototypes van de 2CV te voorschijn waarvan één met enkele koplamp. Vooroorlogs alle drie naar ik meen. En de eerstvolgende proto is de Project-L, dat is die witte CX-voorloper met SM-klokkenspel die tijdens het evenement "Robert Opron – 50 ans de style" nabij Parijs door Citroën

En de SM?

Van de SM zijn twee standaardmodellen opgesteld, een carburateur uit 1970 en een injectie uit 1974. Dan zijn er twee rally-modellen: één met ingekorte achterkant (die op het moment van bezoek op de stand van de Franse SM Club stond bij Rétromobile) en één met traditionele kont. En ja, er stond ook een Expérimental. En ik ontwaarde onder een stuk plastic nog een gave standaard uitvoering. Geen door Robert Opron en



aldaar tentoon was gesteld. Foto's daarvan hebben ook in SublieM gestaan bij het verslag van dat evenement. De volgende proto is er een van Bertone, een BX coupé. En dan, dan volgen de studiemodellen van de Picasso en C3 Pluriel, die van een handvol sportcoupés waar Citroën nog nimmer zijn vingers aan heeft durven branden na de SM en verder, zoals iedere autofabrikant ontwerpt, enkele futuristische ruimtewagens. Niet bepaald spannend dus.

zijn equipe getekende Opéra of Mylord of Espace of andere exotische afwijkingen die daarna door zelfstandige carrosseriebouwers werden geproduceerd. Overigens was er geen enkele in opdracht van Citroën "verbouwde" auto te zien in de vorm van bijvoorbeeld de DS cabriolet. En al helemaal geen verlengde CX of een verlengde XM waar Tissier zo'n meester (nou ja...) in is. Wat verder opviel waren de grote aantallen ZX rally-monsters (het kan niet anders of Citroën is daar op alles wat maar zandachtig was winnaar mee geworden).



Ook de perfecte staat van alle modellen voor 1950 en de heftig gedeukte "James Bond-Eend" die niet eens echte kogelgaten had maar zwarte plakkertjes...

Verhaal halen

Ik vond het allemaal niet zo bijzonder, sterker, ik heb niets nieuws gezien. Tijd dus om een poging te wagen om toch dat papier- en snuisterijen-archief binnen te mogen treden en tijd om na te gaan of er nog andere proto's bewaard zijn gebleven. Helaas, allervriendelijkst werd mij verteld dat er zeker uit oudere tijden weinig aan prototypes bewaard is gebleven. Veel werd door Citroën zelf vernietigd en veel is zoekgeraakt. Als men nu wat tegenkomt in de eigen gebouwen dan ontfermt het Conservatoire zich direct daarover. Komt men op de markt zaken tegen dan kan men besluiten om deze aan te kopen; het Conservatoire beschikt over een eigen, zij het beperkt, budget om dit te doen. Natuurlijk wilde men de aagjes uit Nederland ook een vluchtige blik gunnen achter de deur van het papierarchief en inderdaad, daar was niets te zien. Ordners en dozen. En de miniatuurmodellen die men in de archieven had, stonden al in de slonzige vitrines. 'Het wordt vanzelf wat, het heeft even tijd nodig'; dat klonk ongeveer tussen de regels door. Het Conservatoire bestaat nog niet zo lang, het nut ervan wordt nog niet zo lang onderkend en het budget ervoor komt ook pas sinds kort mondjesmaat los.

Familie

Ik vond het wat tegenvallen. Natuurlijk veroorzaakt door mijn veel te hoge verwachtingspatroon. Maar ik heb wel goede hoop. Want de medewerkers van het Conservatoire zijn gedreven bezig om de historie van Citroën zo compleet mogelijk te vervatten in dit 'interne museum'. En het leeft ook bij vele andere Citroënmedewerkers, getuige het feit dat Citroën Nederland onze groep voor dit bezoek twee auto's ter beschikking had gesteld. Het oogt allemaal nog wat rommelig maar dat is wel een beetje des Citroëns (ga maar eens op het hoofdkantoor in Nederland kijken) en bovenal, het heeft iets knus, bijna familiair. Zou de Chéf Conservatoire van Renault weten welke hobby-auto de directeur marketing in Nederland in zijn garage heeft staan? Bij Citroën wel...



Schroot Man!



Door Gert-Jaap Span

Oh wat ben je mooi... We schrijven oudejaarsdag 2003, ze komt weer thuis, het weer is zodanig dat ze zonder nat en vies te worden verhuizen kan van Uithuizen naar Groningen. Ze is dan ongeveer acht maanden van huis geweest, alleen, maar wel in een verwarmde hal gestaan en dat is iets dat ik haar helaas niet kan bieden. Wat is ze mooi geworden, de kraaienpoten en diepe rimpels die haar body sierden, zijn geheel verdwenen (en dat zonder littekens van een opgetrokken huid), de brun scarabee schittert je tegemoet en als je goed kijkt zie je zowaar diepte in de metallic, het lijkt wel een hologram. Maar ja, zo wordt je niet zomaar, daar moet je wel wat voor doen!!

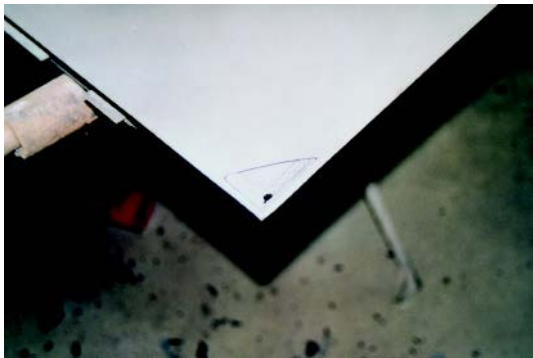
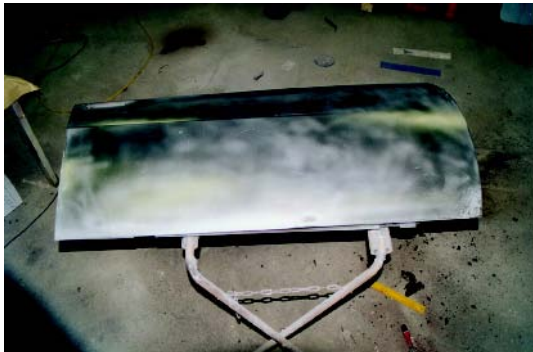
De afspraak die ik gemaakt heb met Koos Tiggelaar van EASTEND Old-timer Service te Uithuizen (0595 - 552 070, 1 à 2 mans bedrijf) was dat hij alle delen die kleur hebben, zou prepareren en spuiten. De bodem zou ik zelf doen. De binnenkant was zo gaaf dat daar niets aan gedaan hoefde te worden. En zo is het dus gegaan.

Zowel van binnen...

Voordat de auto dus naar de spuitspecialist kon, moest dus de bodem klaar zijn en voordat de bodem klaar kon, moesten eerst de diverse kokerbalken van binnen behandeld worden. Hiertoe heb ik alle bekleding uit de wagen verwijderd en heb via de diverse ingangen Caprotech RX-5 in de balken en schutborden en wielkasten etc. gespoten. Het duurde niet lang of de kranten die onder de lasnaden lagen, begonnen reeds te verkleuren, een teken dat het goedje de juiste weg door de naden had gevonden. De volgende stap zou zijn om de nabehandeling te doen met RX-7. Echter, die heb ik maar gauw gestaakt. Nadeel van RX-7 is dat het wel vaseline lijkt dus als je het ergens spuit dan loopt het niet naar beneden, het moeilijke hoekje in dat nu juist gevuld diende te worden. Aangezien op de bussen RX-5 stond dat er met een willekeurig middel gewerkt kon worden, heb ik maar een echte kruiptectyl gebruikt.

Als van buiten...

Toen was zo langzamerhand de buitenzijde aan de beurt. Gelukkig had ik via onze lakleverancier een pot met zink-epoxy kunnen bemachtigen die ik zou gaan gebruiken om de bodem te behandelen. De beste voorbehandeling zou stralen zijn echter een goed alternatief was om met een flex of



boormachine de bodem op te ruwen. Begonnen met een flex ben ik geëindigd met een boormachine. De staalborstel op de flex ging zo hard dat het kale staaloppervlak van de bodem begon te glimmen als een kale ko... in de maneschijn. Dat kon de bedoeling niet zijn. Toen de boormachine werd gebruikt, werd de bodem mooi dof en bekrast zoals het hoorde.

Het valt echter niet mee om zo'n bodem te behandelen. De bodemvrijheid na op klossen te zijn gezet, was ongeveer 45 cm en daar lig je dan, op je rug, werken boven je macht en maar hopen dat het zo snel mogelijk klaar is want die staalborstel zit dus wel erg dicht boven je snufferd. Daarom was ik zo blij met mijn veiligheidsbril en stofmasker. De laatste was echter geïmproviseerd en bij gebrek aan stof- en mondkappen (waarbij de warme uitgeademde lucht stevast langs de randen van het masker bij de neus omhoog gaat om vervolgens mij te verblinden door als condens op de veiligheidsbrilglazen neer te slaan) heb ik maar even gekeken in de zak met oude lappen die ik van mijn vriendin had gekregen. Zit er zowaar een typisch dameskledingstuk in dat ik perfect kon gebruiken. Hup, de neus in het decolleté en de schouderbandjes achter de oren, laat het stof nu maar nederdalen, IK BEN ER HELEMAAL KLAAR VOOR! Ben ik blij dat de schouderbandjes los achter de oren zitten en niet op het achterhoofd vastzaten, want op gegeven moment was de afstand tussen staalborstel en geïmproviseerde stofmasker kennelijk zo klein geworden dat ik op het volgende moment om de oren geslagen werd door het masker en dat ging met een tempo dat gelijk lag aan het toerental van de boormachine, oeps.

Uiteindelijk voor de lamme armen maar wat anders bedacht. Hiertoe heb ik een onderstel genomen van een oude bureaustoel en de boormachine er met de kop aan bevestigd opdat het handvatdeel van de machine omlaag zou zakken en de staalborstel (dus de kop van de machine) omhoog. Vervolgens de gasveer ingeduwd en het hele zaakje onder de auto gezet en daar de gasveer weer langzaam omhoog laten komen totdat de staalborstel tegen de wagenbodem aan kwam en dan is het rollen maar, van links naar rechts naar achter en naar voren. Helaas heb ik deze briljante oplossing bedacht toen ik al 70% van de bodem kaal had gemaakt op de minder comfortabele wijze. Vervolgens de bodem ontvetten met



thinner, 1e laag 2-componenten zink-epoxy aanbrengen. Binnen 24 uur de 2e laag zink-epoxy aanbrengen en vervolgens binnen 24 uur de grondlak aangebracht ter afsluiting van de zink-epoxy. Dit is noodzakelijk omdat na verloop van tijd de zink-epoxy gaat oxideren en je hem weer opnieuw moet schuren voordat je verder gaat.

Dat inmiddels de deuren verwijderd zijn, de deuren zelf ook leeg zijn, de motorkap ontdaan is van ruitensproeiers, motorlampje etc. en meer van dat soort klusjes moet maar even aangenomen worden.



En toen was het dan eindelijk zover, twee jaar na de offerte gaat ze in april 2003 naar de spui. Opgeladen op een autoambulance met huif waar ze dan ook maar net in kan, gaat ze op transport richting Waddenzee. Daar zal ze kaal gemaakt gaan worden, uitgedeukt indien nodig (plamuren daar houdt Koos niet van), eventuele slechte plekjes worden bijgewerkt om vervolgens geheel in de zink-epoxy, grondlak, kleurlak en blanke lak te worden gezet.

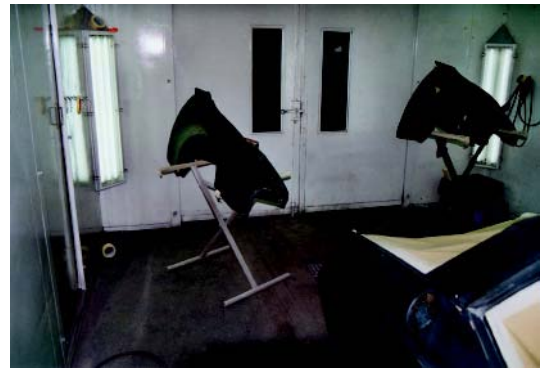


Het resultaat ziet u in de volgende SublieM maar hier alvast een indruk van de diverse werkzaamheden die zijn uitgevoerd. Hierbij moet worden vermeld dat alle foto's op locatie EASTEND zijn gemaakt door Koos Tiggelaar zelf, ze zijn onderdeel van een fotoalbum dat hij standaard meelevert bij aflevering van een auto.

To be continued...

PS: Uiteraard geldt ook nu weer, heb je commentaar, nuttige tips of iets anders, het e-mail adres is gjspan@hotmail.com





Super Miniatuur!

Door Peter Pijlman

De miniaturenmarkt van Frankrijk wordt momenteel overspoeld met aanbiedingen van series verzamelaarsautootjes. Er bestaat bijvoorbeeld een serie die geheel gewijd is aan de 2CV. En er is een serie die uitsluitend commerciële auto's uit het recente verleden bevat. Voor de miniaturenverzamelaar zijn ze stuk voor stuk om te watertanden. En relatief goedkoop. Voor een kleine 10 euro krijg je modelletjes die vroeger, meestal in een mindere kwaliteit, voor ruim 20 euro te koop werden aangeboden. Nu krijg je er voor 10 euro ook nog enige documentatie bij, een naslagwerkje met zeer fraaie foto's maar weinig nieuwe informatie.

Edition Atlas brengt sinds kort de serie Passion Citroën uit. Die begon met een werkelijk schitterende Traction Avant voor 2,95 euro. Daarna kwam een eveneens prachtige DS van het eerste type op de markt, voor 10 euro. De derde editie verraste de verzamelaar met een vroege Deuxcheveaux plus, gratis, een Super SM in de kleur Feuille dorée.

Deze SM is zonder twijfel afgeleid van de kostbare SM van Paul's Model Art, een Duitse specialist die de auto in de kleuren Vert métallissée en Or de simiane produceerde, en ook een Gendarmerie-versie vervaardigde. Helaas bezaten deze autootjes toen verstralers in de keienbak, maar de rest van de details waren overdonderend goed. Dezelfde mal

lijkt nu gebruikt te zijn door Edition Atlas, met twee verschillen: géén storende verstralers meer in de kinnebak maar helaas nu wél met een hinderlijke 'nervure' over de lengte van de motorkap. Verder is het modelletje supergedetailleerd: het interieur is magnifiek, tot in details nagemaakt, inclusief de versnellingspook, de handrem en de Continental Edisonradio. Veel zilverkleurige/verchromde details en aan de buitenzijde, inclusief een fraaie buitenspiegel in de vorm van een koffieboontje.

Wij als SM-liefhebbers draaien de zaak maar om: voor tien euro koop je een roestvrije SM en je krijgt er 2CV bij

een cadeau. In de serie zit naast de DS en de 2CV ook een fraaie CX. Maar, zoals dat in Frankrijk vaker het geval is: met veel tamtam wordt een serie aangeboden, een aanbieding met prachtige 'cadeaus' zoals een opbergmap, een of meer sleutelhangers en nog zo wat, en dan wordt na enige tijd de 'serie' stopgezet. Dat lijkt ook het geval te zijn bij Edition Atlas. Na de SM kondigt men een vertraging in de serie aan, weliswaar met de mededeling dat het om productieproblemen zou gaan, maar daarover heb ik zo mijn twijfels. Niettemin: mocht u deel drie van de serie (met de 2CV en de SM) tegenkomen: kopen!

Voor de verzamelaar...

LA SM 1970 EN CADEAU

LES MINIATURES DIGNES DES PLUS GRANDS COLLECTIONNEURS !

Des années 30 à nos jours, les Citroën se succèdent et ne cessent de nous étonner et de nous séduire. Avec cette exceptionnelle collection retrouvez les plus beaux modèles de la marque et revivez la passion de l'automobile.



1933

1934

10 NH

Traction

PASSION CITROËN

➤ COLLECTIONNEZ LES MODÈLES MYTHIQUES
ET REVIVEZ LA LÉGENDE CITROËN. ➤



De onderdelen, tsja de onderdelen...

Door Joris Bogaard

21 februari jl. was het weer zover, de jaarlijkse vergadering van de FICCSM vond weer plaats, traditioneel op een zaterdag van Rétromobile. Van ons bestuur reisden naar Parijs af Jan-Tjerk (voor zijn overdracht van zaken) en bovengetekende. Een verslag...

Deze meeting wordt stevast tegelijk gepland met de Rétromobile. Een soort klassieker-RAI. Zoals Jan-Tjerk me al voorbereid had, daar loop je in een uurtje doorheen. Daarna is rond 17.00 uur de meeting gepland. Op z'n Frans begonnen we rond kwart voor zes met een overweldigende opkomst van 21 deelnemers uit acht Europese clubs. En elke club krijgt dan zijn praatronde waarvan onderstaand een samenvatting weergave.

Nieuwe club: Noorwegen

Als eerste mocht John Rist vertellen dat hij een Noorse Citroën SM club had opgericht. De "Norwegian Citroën SM register" zoals ze het noemen en ze hebben ook een website (in het Noors), kijk maar op http://www.selbekk.com/NCSMR/ncsmr_index.htm. Oorspronkelijk waren er vier SM's verkocht in Noorwegen maar nu rijden er 25 rond langs de fjorden. Dit resulteert in 20 leden met in totaal 16 auto's voor de NCSMR.

Internationale meeting in Genoa: Italië

De Italianen waren met drie man aanwezig om vooral hun internationale meeting te promoten (Genoa, 28, 29 en 30 mei a.s.). Ze hopen het record van 105 auto's die destijds bij hun vorige meeting in Sienna aanwezig waren, te verbeteren. Een kleine schatting onder de FICCSM leden bracht het mogelijke aantal op 70 deelnemende voitures.

Een handjevol andere clubs

De Zweedse club had haar president gestuurd om te vertellen dat zij 50 leden hebben met samen 60 SM's. De Duitse club stelde haar nieuwe president voor: Ruleman Erckenswick. Duitsland organiseert in 2006 de internationale meeting en die gaat zeer waarschijnlijk in Berlijn plaatsvinden. De Duitse club heeft nu 231 leden. De Zwitsers zijn dit jaar druk met de dertiende ICCR in Interlaken maar organiseren ook nog enkele SM-specifieke meetings voor hun eigen leden waarvan ze er nu 80 hebben. Wij als Nederlandse club hebben de deelnemers de mooie kalender laten zien die gretig aftrek vond (goed voor de clubkas).

Hoezo, Nederlanders een volk van handelaartjes?

Ook handel uit Engeland

Brian Cass sprak als president van SeMantics, de SM afdeling van de overkoepelende Citroën Car Club. SeMantics heeft ongeveer 100 leden. Brian liet ons kennis maken met een tweetal elektronische gadgets die door Brodi en Osborne zijn ontwikkeld; het laat je binnenverlichting nog 30 seconden branden na het sluiten van je deur en als je je contact uitzet kan je nog 3 tot 5 minuten je ramen dicht doen... Handig! Prijzen zijn nog geen 30 pond (bijna 40 euro) per module exclusief verzending. Mocht u geïnteresseerd zijn, neem dan even contact met mij op.

En als laatste: France

Voor de Fransen sprak Michel Sivrine, de voorzitter. De club heeft zo'n 650 leden en blijft hiermee nog steeds ruimschoots de grootste SM club ter wereld. De Franse club organiseert de internationale meeting in 2005 met als speciaal feest de 35ste verjaardag van de SM! Het gaat plaatsvinden in Clos Vougeot in de Bourgogne streek. En de datum is al bekend dus opschrijven: 14 tot en met 16 mei 2005.

Traditie

Daarna was het woord aan Pierre Fraleux, de onderdelenman van de Franse club die traditioneel het laatste woord krijgt. Zijn monoloog duurde bijna even lang als alle voorafgaande voordrachten samen maar uiteindelijk is een historisch besluit genomen: er is een "FICCSM Commission de liaison pour les Pieces de Rechange" opgericht! Een onderdelen commissie waar alle clubs een afgevaardigde voor aangewezen hebben (u raadt het al wie van ons de pineut is). Met deze commissie hopen we meer sturing en duidelijkheid te krijgen in het onderdelenverhaal. We kunnen bijvoorbeeld aangeven welke onderdelen we graag gemaakt zouden zien en zo kunnen we een klein beetje invloed uitoefenen op de Fransen. We zullen zien! Of het werkt...

Hiermee werd de vergadering gesloten, is de traditionele foto gemaakt en hebben we gezamenlijk gegeten. Wegens het ontbreken van een rijdende SM zijn we noodgedwongen weer met de DS terug naar huis gereden. Volgend jaar maar weer!

De Fédération Internationale des Club Citroën SM op internet bekijken: www.citroensm.org

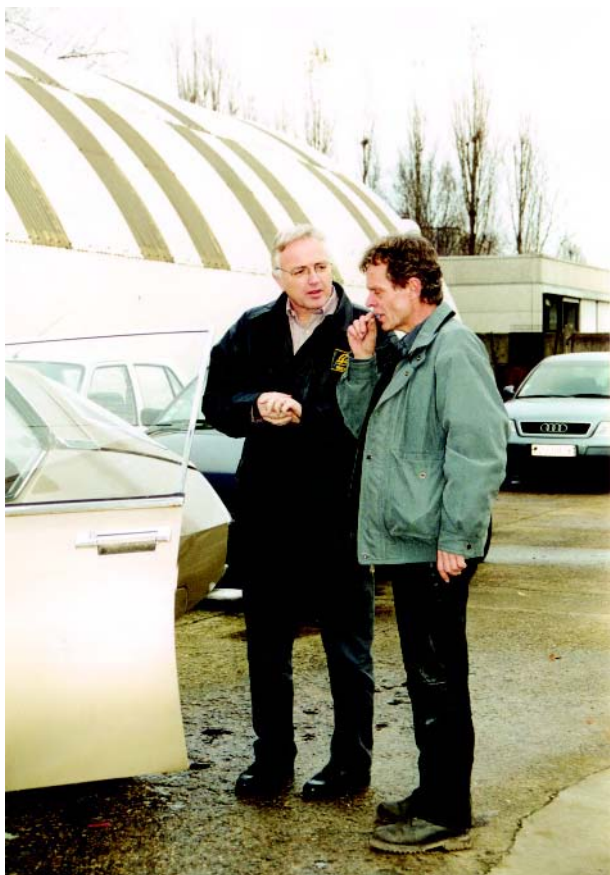
707: Van leasebak tot Diva

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.

Leugentje

In het eerste bericht uit La Douce France heb ik een leugentje om bestwil geproduceerd. Ik schreef over de rit naar de Mont Ventoux en noemde dat m'n 'Première sortie, première victoire'. Dat was niet helemaal waar. Toen de 707 bij een carrossier in Pont St. Esprit ontgaan was van roest en een nieuwe laklaag had gekregen, reed ik onmiddellijk naar een keuringsstation voor een 'contrôle technique', zeg maar een APK-keuring. Het rapport was, zoals ze hier zeggen 'vièrge', maagdelijk. Geen enkele aanmerking dus. Maar dat is dan wel met de Franse slag, want de koplampen stonden volkomen verkeerd afgesteld, één van de meedraaiers deed het niet omdat een stangetje ontbrak, de ruitensproeier was niet gevuld en een sproeiertje gewoon niet aangesloten. Ook een



Monsieur Beke in gesprek met uw Franse correspondent

achteruitrijlamp deed het niet, maar dat mag hier allemaal de pret niet drukken. De auto werd wel uitgebreid op z'n remmen en wielophanging getest: wat is dat toch een marteling om aan te zien! Maar het resultaat was uitstekend: volgens de keurmeester geen enkele speling constateerbaar. Dat was m'n eerste sortie èn victoire.

Kentekenplaten

Maar daarna was het meteen raak. Diva's blijven onvoorspelbaar in hun gedrag. Ik rolde tevreden naar de préfecture om een carte grise (kentekenpapier) te halen en dat was zo gepiept al kost dat hier wel 95 euro. Toen ik vervolgens met de auto naar een kentekenplatenboer reed, ging alles nog prima, maar toen ik trots met m'n nieuwe platen in m'n auto stapte, startte de 707 niet meer: accu helemaal plat. Tot op de dag van vandaag weet ik niet wat er aan de hand is geweest, want sindsdien start ze prima. Gewoon een gril van een Diva, zullen we maar denken.

Overigens: die nieuwe witte en gele platen zijn op zo'n oude dame niet fraai. Dus ben ik op zoek gegaan naar een bedrijf dat de oude platen nog – illegaal – kan maken en dat was doodsimpel. Niks geen rijkskeurmerken, niks oude platen inleveren, niks oude kentekenseries. Gewoon de zwart-zilveren platen op je auto plakken en... wachten totdat een nieuwsgierige diender je aanhoudt en dan maar kijken of hij lekker geslapen heeft, of gegeten... Want die oude platen met een nieuw nummer mogen natuurlijk – net zoals in Nederland – officieel niet. Ik gok maar op een jonge gendarme die m'n auto mooi vindt en net lekker heeft gevreeën.

Citro-beet

Zoals toen ik geparkeerd stond en wachtte op hulp voor het opstarten van m'n net nieuw gekeurde SM. Er lopen twee broekjes van gendarmes op het trottoir. Zegt de één tegen de ander: 'Kijk eens wat een prachtige auto! Wat is dat voor een merk? Goh, zeg, nog nooit zo'n mooie auto gezien!' Zegt het andere gendarmebroekje: 'Joh, dat is een SM!' Zegt de eerste: 'Nog nooit gezien. Wat voor merk zeg je? Nummer twee: 'Een Citroën SM'. Ze draaien twee extra rondjes op kosten van de baas om m'n auto, kijken naar binnen en bewonderen samen de versnellingspook: 'Echt Italiaans!' Nee, meneertjes: Echt Frans! Die jeugd van tegenwoordig is toch werkelijk Citro-beet! En dát, terwijl op Franse scholen de 'gloire de la France' toch breed uitgemeten wordt. Het gaat dan meestal over zaken die te maken

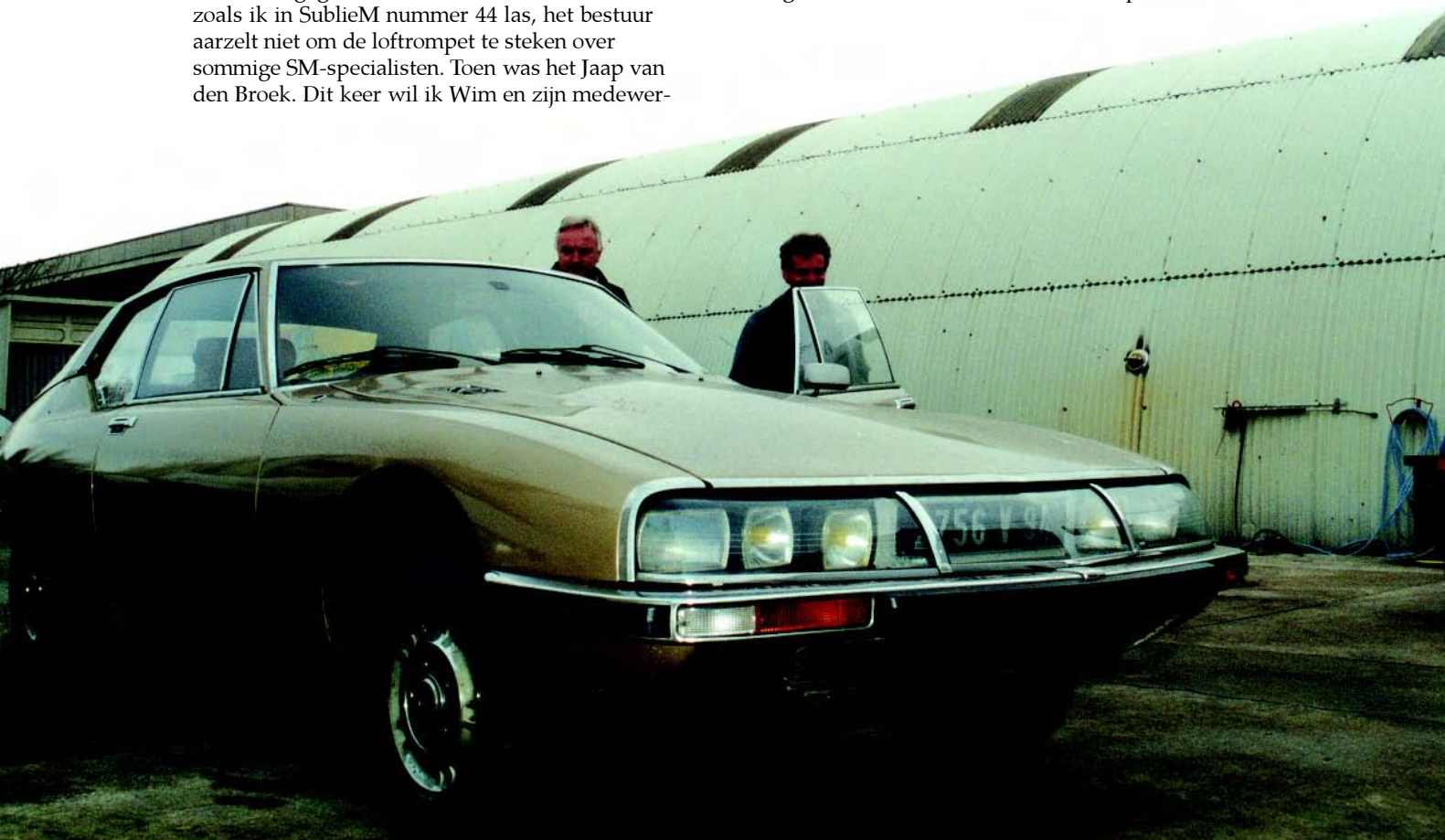
hebben met oorlogen, of de TGV en de Concorde. Daar zijn ze trots op. Maar een ander soort 'gloire', op het vlak van Franse design, preciezer autodesign, is nog niet doorgedrongen tot de gemiddelde Fransman. Zelfs de meeste auto-liefhebbers die een Espace, een Renault 25 of een Citroen XM rijden, weten niet wie de vormgever van de SM is. Schande, want iedereen is het er wel over eens dat die auto de mooiste Franse creatie is. Woorden als 'fabuleux' en 'magnifique' toeteren je om de oren als je met je SM ergens stopt. Of moet stoppen... Maar het geeft me wel regelmatig de kans om hun als Nederlander te vertellen dat een zekere Monsieur Opron de fameuze ontwerper is van die fameuze Majesteit. Ze staan stomverbaasd, tonen vrijwel altijd schaamte als ik ze erop betrap dat ze wel weten wie PininFarina is. Eerlijk toegegeven, ik vind het leuk om met die situaties een beetje te spelen en de oude schoolmeester uit te hangen die z'n leerlingen overheert. Wist u trouwens dat ze de naam van Bertoni wel vaag kennen? Ze verhaspelen hem vaak tot Bertone, maar goed. Maar een niet-DS-rijder weet in dit land absoluut nog steeds niet dat Bertoni de DS ontwierp.

Mysterieuze 'T'

Mijn SM is vlak voor mijn vertrek naar Frankrijk in handen gegeven van Wim van der Laan en, zoals ik in SublieM nummer 44 las, het bestuur aarzelt niet om de loftrumpet te steken over sommige SM-specialisten. Toen was het Jaap van den Broek. Dit keer wil ik Wim en zijn medewer-

kers in het zonnetje zetten want ze hebben de motor van mijn Diva heel erg mooi lopend afgeleverd. En dat niet alleen: de stuur-bekrachtiging is vervangen omdat ze zich lastig liet besturen. De veerbollen zijn gereviseerd, een elektronische ontsteking is gemonteerd evenals een hydraulische kettingspanner. De elektrische ramen werken nu veel sneller, de draaibare koplampen zijn gerepareerd (het stangetje waarover ik hierboven sprak en dat bij de controle technique ontbrak was helaas kromgedrukt: ik had het lange stangetje op de verkeerde plaats gemonteerd). De uitlaatkleppen zijn vervangen door gehard stalen exemplaren. Ik weet: Guyou, de SM-goeroe in Normandië vindt dat als purist maar onzin. Hij zweert bij 'origineel, want dat is goed'. Maar ik heb goede ervaringen met hardstalen kleppen.

Toen de motor openlag, bevestigde Wim dat de kilometerstand waarschijnlijk klopte: er waren geen stootranden in de cilinderbussen waarneembaar. Mijn SM is van de eerste eigenaar gekocht door Beke, nu 23 jaar geleden. Vanaf 1980 heeft ze stilgestaan! Beke kocht haar van de eerste eigenaar die hem op naam van z'n zaak heeft laten zetten op 16 januari 1971. Officieel is het dus een '71-er, maar uit allerlei onderdelen van de auto blijkt dat ze in oktober 1970 is geassembleerd. Toen de eigenaar hem kocht, stond de teller op 982



kilometer. Is het een demonstratiewagen geweest? Opvallend is, dat op de omslag van het onderhoudsboekje een plakkertje met de letter T is geplakt. Datzelfde plakkertje zit ook op de eerste pagina, de 'garantiepagina'. Wie de betekenis ervan weet mag het zeggen, want degenen die ik heb geconsulteerd, konden me niet wijzer maken.

Sneu Muurbloempje

De 707 kreeg op haar neus en derrière het nummer 2756 V 94 mee en ging rondtoeren in en om Parijs. Ze werd minutieus onderhouden: het onderhoudsboekje laat elke 5.000 kilometer een beurt zien. Tot 30.000 kilometer. Daarna is het even stil en wordt de olie ververst op 48.000 kilometer, waarschijnlijk door de nieuwe eigenaar Monsieur Beke. Gelukkiger is ze er niet van geworden, want ze werd zoals gezegd in een hoekje gezet. 'Sneu Muurbloempje'... Ik heb een zwak voor zulke dametjes. Zo liet ik me hier tijdens mijn eerste jaar verleiden om een reeks van GS'jes en GSA's van de sloop of uit een schuurtje te redden. Wat moet je ermee? Opknappen? Slopen? In de Zuid-Franse zon verder laten afbladderen? Ik rijd met twee ervan met veel plezier, maar nu zal voor lange ritten de SM gebruikt worden. De meeste stuurtes van de GS'en zijn 'manger par le soleil' en dan resteert een zielig, graterig stukje ijzer. Vind hier maar eens goede sturen voor een oudere GS of een CX: vrijwel allemaal zijn ze kaal of – als voorstadium van een hete dood – opgeblazen, met harde pukkels alsof ze cholera hebben. Een rotgezicht en vies: ze plakken zo aan je handen. Wat is het destijds van de Franse club een goed idee geweest om nieuwe sturen te produceren! Het stuur van de 707 is inmiddels zo glad als een paling: de originele structuur is gewoon afgesleten. Zou de vorige eigenaar met zijden handschoentjes aan gereden hebben? Ik zie hem voor me: smoking, pochetje, witte handschoenen. Of misschien was het wel een leatherboy die het stuur door z'n handen heeft laten glijden. Wie zal het zeggen.

Even wennen

In ieder geval ben ik voorbij het stadium dat ik de oude eigenaar van m'n SM wil opzoeken. Want stel je voor dat het bijvoorbeeld Jacques Né is geweest. Wat moet je tegenwoordig met hem bespreken? Hoe het toch komt dat ze op de eerste rit heet liep? Vroeger zou Né hebben geantwoord dat dat helemaal niet kon. Tenslotte zei ook Alfieri

dat er met de SM geen koelingsproblemen waren. En laten we eerlijk zijn: met m'n eerste SM heb ik nooit last gehad van koken, terwijl dat een injectiemodel was. Het is een kwestie van onderhoud, dames en heren! En na 23 jaar stilstaan was er bij de 707 wel het een en ander aan kalkaanslag in het koelsysteem waar te nemen! Ondanks een fikse schoonmaakbeurt bij Van der Laan, en ondanks een nieuwe radiator, krijgt ze het tijdens hard werken te heet. Kijken wat er gebeurt, als ze wat vaker uitgelaten wordt en het koelsysteem flink moet werken. Negen jaar rijden en 23 jaar stilstaan, dat is niet leuk voor een SM. Na een leven van derhalve voornamelijk een 'muurbloempje' zal ze wel even moeten wennen. Femmes fatales zoals de Diva krijgen niets voor niks: er moet gewerkt worden. Dat is goed voor ze, en heel gezond. Zoals jullie voorzitter onlangs schreef: hoe meer je met een SM rijdt, hoe minder problemen je ermee hebt. Ja, mits je haar maar regelmatig van eten en drinken voorziet!

Rétromobile 2004

Door Roland van der Spek

De jaarlijkse Franse klassiekerbeurs in Parijs is ook dit jaar weer door ons bezocht. En hoewel het ieder jaar veel van hetzelfde is (ergens is dat ook wel logisch, klassiekers vernieuwen niet meer, hooguit qua inzicht) troffen we ook dit jaar aardige zaken aan.

Natuurlijk namen we als eerste een kijkje bij de Franse SM club. Vorig jaar hadden ze de supersonische SM van Jerry en Sylvia Hathaway op de stand staan, dit jaar hadden ze een van de twee overgebleven rally-SM's uit het Conservatoire van Citroën geleend (daar was ik toevallig een dag later - zie elders in SublieM voor de impressie daarvan - en inderdaad, een kale plek tussen de rally-CX en andere rally-SM).



Het volgende doel is dan de Euro SM Club (de verhoudingen tussen de Franse SM en Euro SM club zijn inmiddels enigszins "gestabiliseerd" heb ik me laten vertellen) en zij hadden een film-SM. Voorin deze SublieM leest u daar meer over.

En de rest? Een paar grote stands van Renault,



Mercedes en BMW, Citroën is altijd verdeeld of meerdere bijeengelegene kleine stands van iedere afzonderlijke Citroën club, en verder een aantal merken met kleinere stands. En een heleboel handelaren met schaalmodellen, kunst (neem een plank hout, zaag er een mooie rechthoek uit, schuur die mooi vlak, verwarm een soldeerbout, brand een SM in (en een DS en een Ami en een Peugeot en nog een Peugeot en een



Renault en een paard...) en hang daar een hele stand mee vol, onderdelen, onderdelen, onderdelen en onderdelen.

Nog iets bijzonders gezien? Ja, een futuristische

Renault die qua ontwerp zo gepikt kan zijn van... Robert Opron. Die ontwierp in 1958 voor Simca al een gelijkend 'ding' genaamd 'Fulgur'. Alleen had die van Opron een staartje... En was ie meer hoekig... Dus het lijkt eigenlijk niet? U snapt wat ik bedoel...



Natuurlijk gaan we volgend jaar weer, want ook dan is er een FICCSM na Rétromobile!





Rariteiten

Lieten we u in de vorige SublieM (45) de SM transporter zien, die geheel gerestaureerd wordt, op de voorkant van het Duitse Clubblad (augustus 2003) troffen we een wel heel aparte SM aan: de SM Break. Deze foto werd op 1 april geplaatst op de Duitse website (ja, door een grappenmaker). Natuurlijk is de foto geretoucheerd maar wel op zeer fraaie wijze: wij krijgen in ieder geval een heel duidelijk beeld van een SM Break zoals een ieder die, qua variatie op een SM, wel in gedachten zal hebben gehad. Er stond overigens nog een foto bij van een SM met dubbele achteras, dezelfde als deze maar iets langer en dus vier achterwielen. Iets té veel 1 april...



Harry Martens Limmen



ID/DS & SM

Maserati Merak & Lotus Esprit

Versnellingsbakken
(uit voorraad leverbaar)
onderdelen
reparatie
revisie



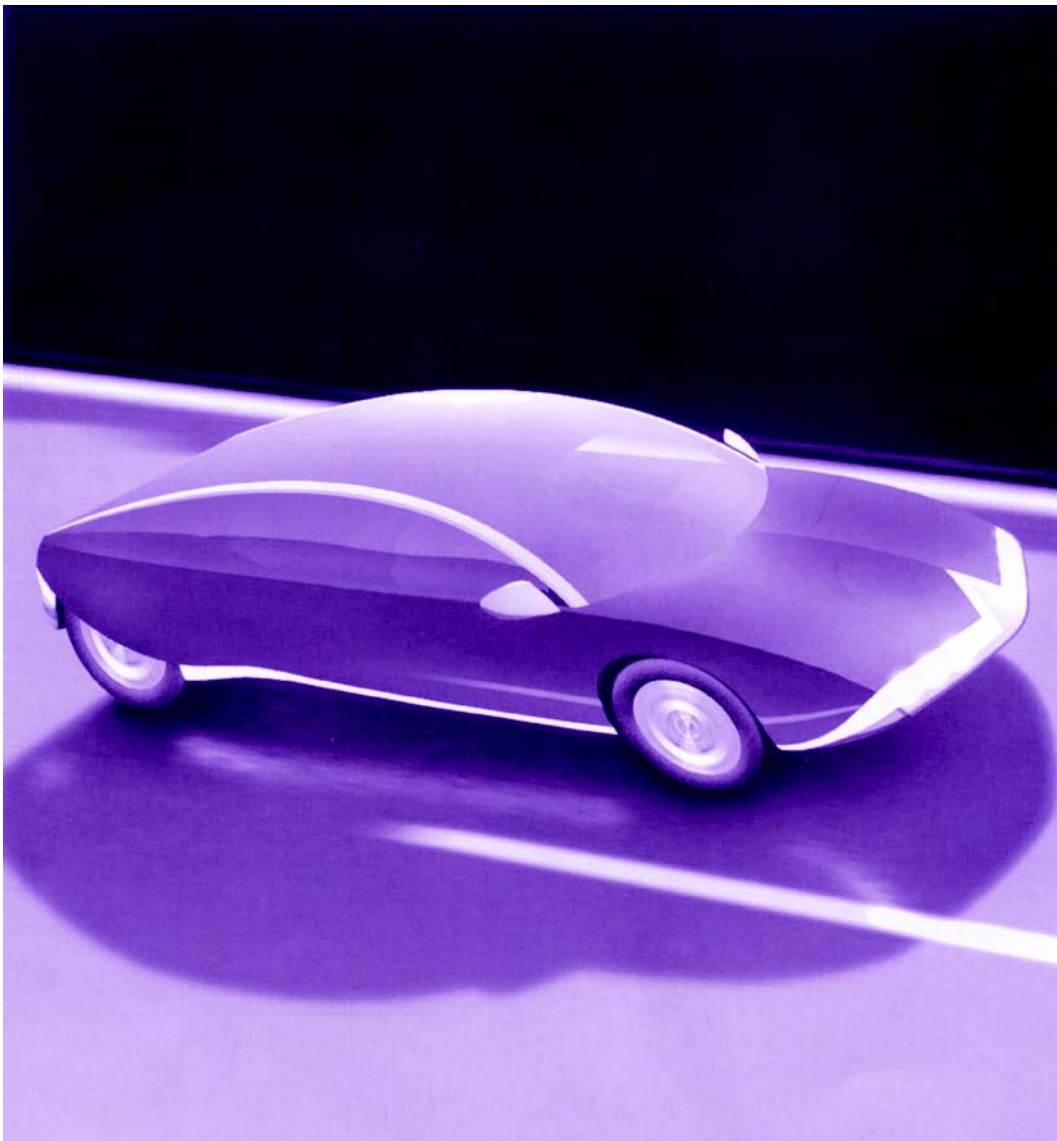
De Wieken 22
1906 DC Limmen
072 - 505 55 70

www.ds-vitesse.com



Nieuwe SM

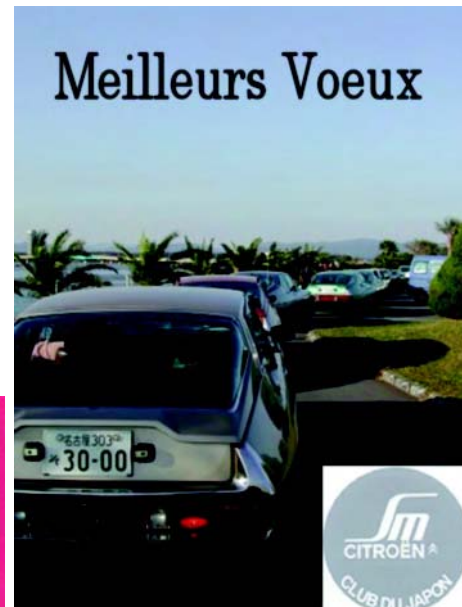
Ook in (of beter: op) het Duitse clubblad (februari 2004) een fraai ontwerp van de SM in 2010. Deze tekening werd op een internetforum geplaatst door een in eerste instantie onbekende tekenaar/ontwerper. Navraag door de Duitse club leerde dat het afkomstig was van een clublid. Creatieve leden bij onze Oosterburen!





Kerst- en nieuwjaarswensen

In onze club kan alles. Dus ook nog kerst- en nieuwjaarswensen in maart/april. Hierbij, afkomstig van de Franse en Japanse SM club, ons per post en internet toegezonden. Dat wilde we u niet onthouden.



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
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

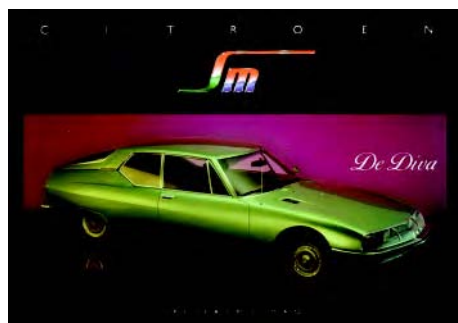
Eénmalig een (commerciële) advertentie plaatsen kan ook. Prijzen zijn op aanvraag bij de redactie verkrijgbaar.

CLUBSHOP



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

€ 3,50



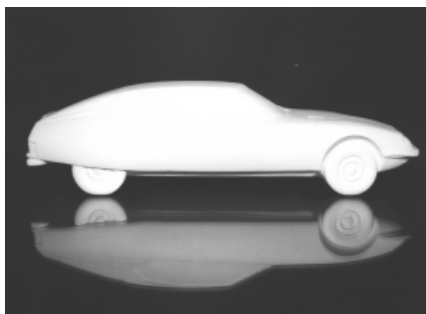
€ 80,-

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).



€ 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



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.

€ 12,-

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,-



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...

€ 11,-

€ 5,-



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

Baseballcap met het clublogo

€ 4,-

Luchtfilter- of aircostickers

€ 3,-

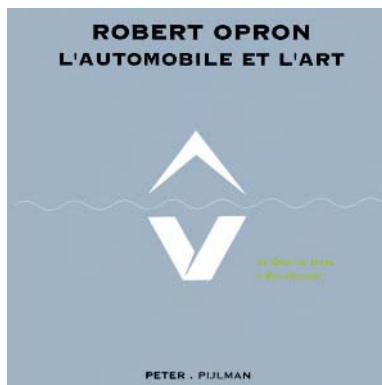
Alle artikelen zijn af te halen bij de bestuursleden of op een meeting. Toezending kan ook maar daarvoor worden verzendkosten in rekening gebracht. Bestellingen kunnen telefonisch worden doorgegeven via 010 - 282 94 34 of per fax via 010 -

€ 20,-



Schaalmodellen van de SM (1:40), in zwart geglaazuurd 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 boekhandel want het betreft een gelimiteerde oplage met ruim 300 pagina's.



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

€ 57,-

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!



€ 150,-



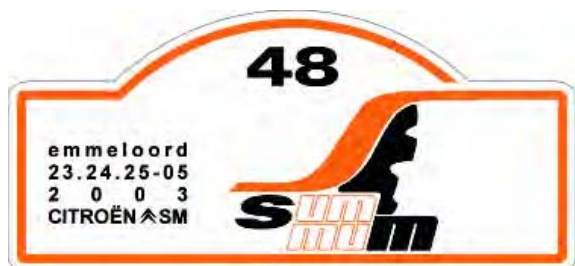
€ 8,-

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).



Internationale jaarkalender van de Citroën SM Club Nederland, prima beschrijfbaar om geen datum te vergeten!

€ 15,-



€ 5,-

Origineel genummerd rallyschild van SummuM 2003, het internationale Citroën SM evenement in Nederland

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



€ 60,-

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.

