



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland

p/a Dennelaan 8
2282 JB Rijswijk (ZH)
telefoon: +31 (0) 70 399 51 69
telefax: +31 (0) 35 621 09 27

e-mail: info@citroensmclub.nl
internet: www.citroensmclub.nl

Kamer van Koophandel Noordwest-Holland: 40626199

Bankrekeningnummer 42.58.19.930 (ABN-AMRO Rotterdam)
Girorekeningnummer 533621 (Postbank Rotterdam)

De Citroën SM Club Nederland is opgericht op 22 april 1993 en aangesloten bij de Federatie van Historische Automobiel Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

Membre de coeur: Robert Opron (France)
Membre d'honneur: Peter Pijlman (France)

SublieM

Eindredactie & vormgeving	:	Roland van der Spek (redactie@citroensmclub.nl)
Technische rubrieken	:	Peter Derks (peter.derks@free.fr)
	:	Joris Bogaard (joris@citroensmclub.nl)
Productie	:	Drukkerij Macula B.V. - Boskoop
Oplage	:	250 exemplaren

Bestuur

Voorzitter	:	Peter Snoeker (peter@citroensmclub.nl) +31 (0) 622 978 878
Penningmeester & ledenadministratie	:	Rens Wolters (rens@citroensmclub.nl) +31 (0) 649 878 172
Secretaris & evenementen-coördinator	:	Theo van der Burg (theo@citroensmclub.nl) +31 (0) 70 399 51 69
Technisch coördinator	:	Joris Bogaard (joris@citroensmclub.nl) +31 (0) 652 303 059
Clubarchief, website & SublieM	:	Roland van der Spek (roland@citroensmclub.nl) +31 (0) 653 837 274

Lid worden

U kunt een nieuw lidmaatschap aanmelden bij de penningmeester: u ontvangt een inschrijfformulier en na retourontvangst en overschijving van het inschrijfgeld en contributie op een van bovenstaande rekeningnummers bent u lid van de Citroën SM Club Nederland. U ontvangt zo spoedig mogelijk een bevestiging van uw inschrijving.

Inschrijfgeld	€ 12,50 (eenmalig)
Lidmaatschap Nederland	€ 75,00 per jaar met automatische incasso (anders € 77,00 per jaar)
Lidmaatschap buitenland	€ 80,00 per jaar

Adverteren

4 x hele pagina (jaar), full-color	€ 200,00
4 x halve pagina (jaar), full-color	€ 100,00

Eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk, prijzen op aanvraag bij de redactie

De Citroën SM Club staat niet in voor de kwaliteit van goederen en/of diensten van haar adverteerders.



51

juni 2006

In dit nummer:

Evenementen.....	4
Van de voorzitter.....	5
Snelle Mededelingen.....	6
Historisch besef - De SM in Nederland.....	18
door Theo van der Laan jr.	
Belevenissen met auto's.....	28
door Klaas Boschma	
Mick Jagger in de Gard!.....	32
door Peter Pijlman	
Een lekkie oliekoeler, een pleonSMe?.....	32
door Joris Bogaard	
Wintersport per SM - Avontuur of Armoede?.....	38
door Yuri Colman	
Op bezoek bij Maserati in Modena.....	44
door Marc Roelandt	
Bijzonder Citroën! Bijzonder Maserati!.....	50
door Peter Pijlman	
FICCSM 2006.....	52
door Joris Bogaard	
Heerlijk zo'n Fransman!.....	54
door Piet Buijsman	
PSA-collectie verrijkt met... - New York zal het zónder moeten stellen!.....	56
door Peter Pijlman	
Stop Mogelijkheden.....	58
door Joris Bogaard	
Nieuwe leden in de spotlight.....	61
Berlijn 2006! - Laat de leeuw niet in zijn hempie staan!.....	66
door Peter Snoeker	
Spring Meeting.....	68
door Joris Bogaard	
De creatie van een Sublieme Mylord.....	70
door Rens Wolters en Arjo de Jong	
De Wauw!-factor - waarom de nieuwe Peugeots zo lelijk zijn... ..	76
door Peter Pijlman	
Schroot Man! - Relas van een eigenwijze hobbyist -10.....	80
door Gert-Jaap Span	
Club Shop.....	86

Evenementen



JUNI

Internationale Citroën SM Meeting

3 t/m 5 juni, Berlijn

JULI

BBQ bij boer Willem

1 juli, Benthuisen

SEPTEMBER

Le SM en France

28 september t/m 1 oktober, de Gard, France

Het programma behelst het volgende:

- Overnachting op donderdag, vrijdag en zaterdag
- Diner op donderdag, vrijdag en zaterdag
- Lunch op vrijdag, zaterdag en zondag
- Ontbijt op vrijdag, zaterdag en zondag

Uiteraard gaan we met SM de prachtige omgeving verkennen waartoe een aantal mooie ritten wordt uitgezet. Een van de ritten gaat naar een van de hoogste bruggen ter wereld in Millau. Letterlijk een architectonische bezienswaardigheid van formaat.

Afhankelijk van het aantal equipes bedragen de kosten € 295 per persoon, all-in. Er is plek voor ca. 20 equipes dus wees er snel bij met aanmelden: mocht het aantal equipes significant minder worden dan zullen de kosten rond de € 250 per persoon uitkomen.

Inschrijven kunt u per e-mail: theo@citroensmclub.nl

Voor hulp bij de organisatie van evenementen doet het bestuur een beroep op u als vrijwilliger. Wilt u uw steentje bijdragen, neem dan contact op met Theo van der Burg (evenementen coördinator) via telefoonnummer 070 - 399 51 69 en mail hem via theo@citroensmclub.nl.

Op de cover:

Clublid Gies Aalberts kon het niet laten toen hij beroepshalve een Citroën C6 ter beschikking kreeg, reed z'n SM de garage uit en vroeg aan Guido Hermans daarvan wat mooie plaatjes te schieten. Het resultaat mag er zijn, nu maar hopen dat Gies er ook wat over gaat schrijven in de volgende SublieM!



Van de voorzitter

Eindelijk lente! Wat hebben we dit jaar lang moeten wachten op de tijd dat alle seinen op groen staan om onze SM's veel uit de garage te rijden. Maar het is weer zover; ik wens u alvast veel plezier. Veel mooie momenten, veel veilige kilometers en veel ontspanning!

Na een goed bezochte ALV in Waddinxveen met C6 en borrel toe van onze gastheer Noordergraaf (meer dan mooi dat daar telkens onbaatzuchtig de deur zo breed open gaat), komt er een mooi verenigingsjaar aan (kijkt u op de site?), met een ook al druk bezochte en gezellige voorjaarsbijeenkomst in Terborg. Mooi aantal kilometers voor op zondagochtend, lentesonnetje present. En let wel: de techniek in de spotlight, met in de hoofdrol Albert de Gier met de 1-2-3-ontsteking. Grote interesse; uren en uren gaf hij uitleg en volgens mij was er geen scepticus over na afloop. Zoals ik hem toesprak: hartstikke goed dat er zo'n belangrijke modernisering voor onze auto's beschikbaar is gekomen die dan door kritisch technicus/club- en bestuurslid Joris in de praktijk is getest met zulke positieve recensie! Kijk, zo is er toekomst voor onze auto's en niet alleen een glorieus verleden.

En weet u, al dat enthousiasme op een plek voor een paar uur, die passie, de gesprekken en de sfeer; onze club hangt van een bijzondere groep mensen aan elkaar. Kom de volgende keer weer (eens) meegenieten! Alleen al om elke keer weer een grote groep van de bekende neuzen naast elkaar geparkeerd te zien: het lijnenspel verveelt me nooit. Het ambt van voorzitter is echter niet zonder gevaar, zo blijkt. Niet zo erg dat het sluiten van een speciale verzekering voor het voorzitterschap moet worden voorgesteld tijdens de volgende ALV, maar wat te denken van het feit dat waar Paul Paymans' SM afbrandde enige dagen na een complete restauratie inclusief spuitjob, mijn SM een tweetal weken na terugkomst van langdurig garageverblijf voor, jawel, een nieuwe laklaag met alles wat dan handig en verstandig is aan werk, op 23 april op de terugweg vanaf Terborg op de A1 bij Hoevelaken is verruïneerd. Door een onnozel jong gastje in een oud VW Polo'tje... Hij "zag die auto niet", ging zo maar eens naar links vanaf de rechterbaan, niks geen clignoteur, kaboem; alle schuld aan zijn zijde. Op zijn Amsterdams: er zit de negus in, voor niet-amsterdammers: daar speelt de duivel mee.

Er is iets met het voorzitterschap van onze club: zou het zijn dat naijverige lucifer niet kan hebben dat wij zoveel genoeg beleven aan elkaar en die auto (in welke volgorde ook)? En dat het boegbeeld dan zijn plaats moet worden gewezen? Hybris/Hubris mannetje, mompelde mijn Griekse leraar dan altijd op school... Ach, dat is maar gekheid natuurlijk, ik kan het heel goed navertellen. Een enorme crash gehad; dankzij al Citroën's know-how klom ik totaal ongeschonden uit mijn SM maar wat haar lot wordt, ligt in de handen van de technische experts. Of ze te redden is? Ik moet het nog horen. Kids helemaal overstuur (bij hun moeder op die zondagmiddag) want dat blauwblauw wellicht niet terug komt, gaat te ver; mijn dochter van 11 heeft me inmiddels gezegd dat als ik het hart heb om alles over te laten planten in een andere SM die dan ook Blue de Bregançon wordt gespoten, zij nooit en nooit en nooit in die "nep-blauwblauw" zal stappen en dat ik die dan maar direct aan haar broertje Yvo moest geven "in de erfenis". En ook dat laatste zegt heel wat uit haar mond... Hoezo trouw aan onze beauty? Heeft iemand van u ervaring met dit soort trouble? Wat te doen?

Ach, ook dit komt op zijn pootjes terecht hoor, geen zorgen, maar ik wens u dezelfde soort passie toe in de komende maanden. Vertrouwel de Uwen en Uzelf, bij voorkeur met/in uw SM en dan komt het allemaal goed! En tenslotte: hoe ik naar Berlijn kom? Nou, in een SM natuurlijk, want op maandagochtend was de buzz al zodanig dat mij een paar SM's te leen werden aangeboden voor begin juni a.s. Hoezo gouden clubleden!

Groeten van Peter Snoeker

Snelle Mededelingen



JT getrouwd!

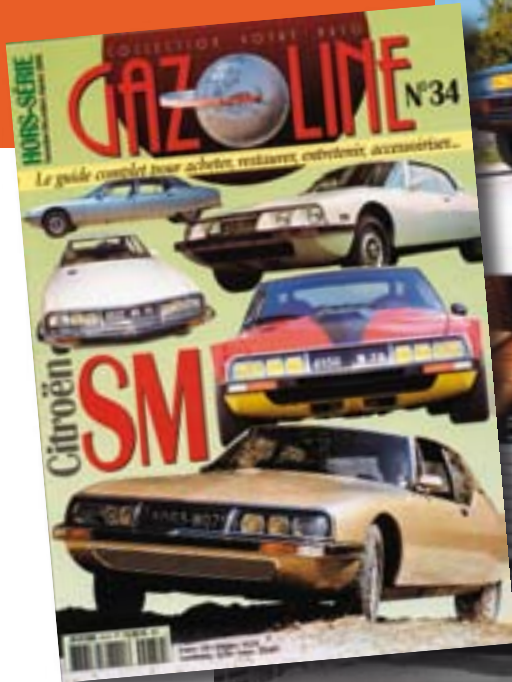
Clublid en oud-penningmeester Jan-Tjerk Eelkema is op 31 oktober 2005 in het huwelijk getreden met Amber Duijkers, we kregen pas nu een foto daarvan te pakken op de redactie. Jan-Tjerk en Amber lieten zich graag rijden en daarom leek een SM niet zo praktisch. Een CX daarentegen is natuurlijk bij uitstek geschikt om kersverse bruidsparen te vervoeren. Het is overigens niet JT's eigen CX, die was ten tijde van de huwelijksvoltrekking nog niet trouwwaardig...



Nieuw race-leven

Het kan niet anders dat de kersverse ouders van Marlin Dylan de Vos gek zijn van auto's: clublid Vincent de Vos en zijn vrouw stuurde ons het geboortekaartje van hun zoon. Die zal vast nog voor z'n 18e een auto besturen!

december t/m mei



SM in de pers 1

Het Engelse magazine Classic Cars (die u op internet kunt vinden via www.classiccarsmagazine.co.uk) heeft in haar april-nummer een test opgenomen tussen de Citroën SM, de Fiat Dino, de Alfa Montreal en de BMW CS. Allen in Engeland aan te schaffen voor om en nabij de 15.000 euro. Men is zeer enthousiast over de vormen van de SM en het interieur vindt men extreem fraai. Alleen de rijeigenschappen vindt men dusdanig buitenaards - op basis van een middagje sturen - dat hun voorkeur niet naar de SM uitgaat. Britten...

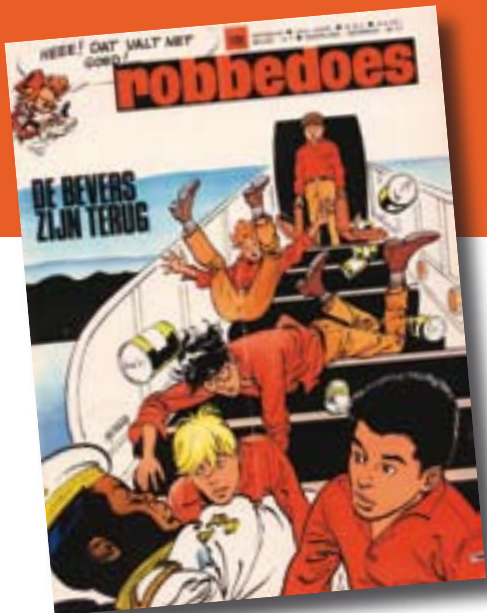
SM in de pers 2

In de serie 'Votre Auto' van het Franse magazine Gazoline is een speciale SM-editie verschenen. Het is een dik, bijna boekachtig magazine dat geheel aan de SM gewijd is. Er staan geen opzienbarende zaken in maar als geheel is het zeer compleet en fraai uitgevoerd - 68 pagina's en ruim 300 foto's. En... u kunt het nog nabestellen via internet (met behulp van een creditcard) voor slechts € 14,95 ex porti. Volg de volgende link:

http://boutique.gazoline.net/produit.pcgi?produit_id=195



Snelle Mededelingen



Zolderrommel

Clublid Ward Hagenaar stuurde - na het opruimen van zijn zolder hoogstwaarschijnlijk - een drietal oude Robbedoessen naar de redactie. Natuurlijk met de SM als reden. In nummer 1722 van 15 april 1971 wordt de SM aan de lezers van Robbedoes voorgesteld onder de titel 'De Franse koning spreekt Italiaans!' Dit vinden we heerlijk nostalgisch leesvoer! Mocht u ook iets dergelijks op uw zolder tegenkomen, u weet de redactie te vinden...



december t/m mei



SM in de pers 3

Huis-aan-huis-krant 'Het Weekend' - voor Alphen a/d Rijn, Bodegraven, Boskoop en omgeving - publiceerde op 17 december 2005 een artikel over de SM: clublid én Alphenaar Jan van Ekris vertelt over zijn liefde voor de SM en ook zijn drie andere auto's. Van het merk Maserati...

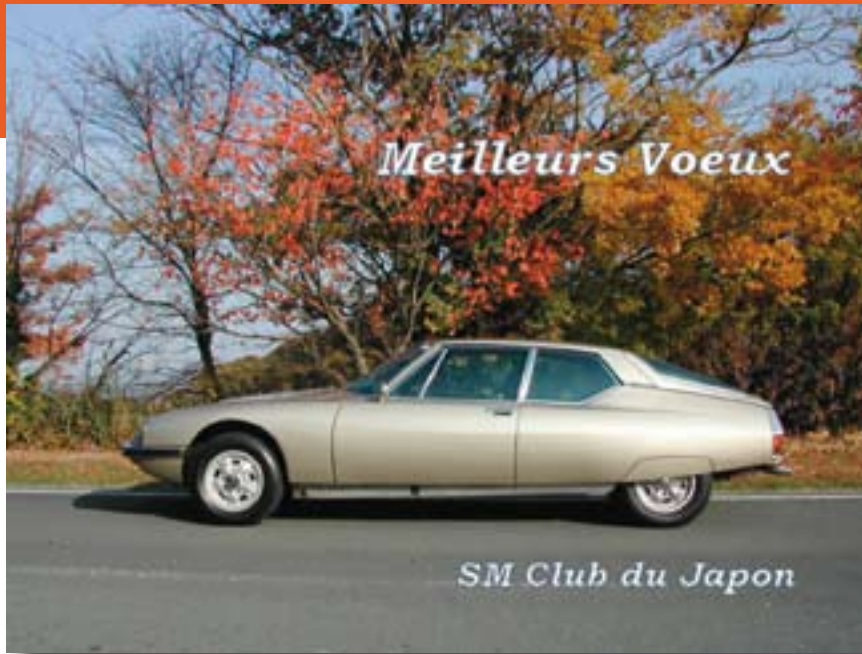


SM in de pers 4

Het nog niet zo lang geleden op de Nederlandse markt geïntroduceerde automagazine Auto Motor en Sport publiceerde in haar maart nummer (7) een uitgebreid artikel over de SM. Jaap van den Broek vertelt de historie van de SM die wordt opgetekend door jourbalist Jeroen Booij. Het hele artikel is verder van fraaie foto's voorzien. Het nabestellen van dit nummer kan via de website www.auto-motor-en-sport.nl



Snelle Mededelingen



SM Club du Japon

De Japanse Citroën SM Club wenst ons met deze (digitale) nieuwjaarskaart het allerbeste voor 2006. Bij deze aan u!

Muzikale SM

De Nederlandse componist Marco de Bruin heeft – door een *carte blanche*-opdracht van de NPS – een muzieksuite gecomponeerd over alle legendarische Citroëns. Het begon ooit met een compositie voor z'n eigen Eend, maar deze cd, de cover zegt genoeg, bevat ook composities over de DS, de AMI en natuurlijk de SM. De titel van zijn cd is 'La Vie est Belle' wat natuurlijk het geval is als de zon schijnt en uw SM het doet, en hij heeft alle composities uitgevoerd met het Metropole Orkest. Via zijn eigen platenlabel 'Le Canard Rouge' is de cd voor €17,50 te bestellen. Kijk op www.marcocdebruin.com (vergeet de 'c' niet!).



december t/m mei



Guust Flater en Sophie met de SM

Robbedoes nummer 1744 van 16 september 1971 bevat heel veel SM's: het begint met een redelijk bekende Guust Flater die wordt ingehaald door een SM die enigszins op snelheid is. Op de volgende pagina geeft de redactie van Robbedoes uitleg hoe men de strips inkleurd waarbij de strip van Flater mét SM als voorbeeld dient. En als klap op de vuurpijl bevat dit nummer een acht pagina's tellende strip van Sophie waarin een SM treurig aan z'n einde komt. 1971, niet bepaald een goede reclame voor de SM in die tijd...

Wederom met dank aan Ward Hagenaar die deze Robbedoes in zijn oude verzameling tegenkwam...



Snelle Mededelingen



december t/m mei



Snelle Mededelingen

Relevant FEHAC NIEUWS

1. APK: Niet te ongeduldig, het blijft nog even

Klassiekerliefhebbers worden ongeduldig: wanneer gaat nu eindelijk de beloofde versoepeling respectievelijk afschaffing van de APK-keuringen in? De meeste eigenaren weten wel dat de APK anders wordt en velen denken dat de keuringen al afgeschaft zijn. Ze gaan niet meer naar de APK en er valt een boete op de deurmat. Tijd om even na te lopen hoe het er op dit moment met de APK-regels voorstaat.

De FEHAC heeft, zolang de APK bestaat, zich beziggehouden met de problemen die deze overheidsmaatregel met zich meebrengt voor klassieker-eigenaren. Meestal is deze structurele belangenbehartiging wat onzichtbaar geweest en moest het onderwerp APK het doen met een kort berichtje in de jaarverslagen, dat we ermee bezig waren. Eind 2004 hebben deze langjarige inspanningen eindelijk hun vruchten afgeworpen: minister Peijs kondigde aan, naar aanleiding van een brede evaluatie van de werking van de APK, dat het regime voor klassiekers zou worden versoepeld. De FEHAC heeft de minister daarvoor de steekhoudende inhoudelijke argumenten geleverd en deze argumenten zijn bijna letterlijk terug te vinden in de brief van de minister aan de Tweede Kamer.

Toe nu toe is het echter bij de aankondiging gebleven dat klassiekers ouder dan 30 jaar nog maar eens in de twee jaar gekeurd hoeven worden en dat de voertuigen van vóór 1960 helemaal niet meer gekeurd hoeven te worden. Zolang de wet niet veranderd is en de nieuwe APK-regels niet in

de Staatscourant hebben gestaan, blijft de aangekondigde versoepeling slechts een voornemen. Als alles volgens plan verloopt, zullen de wetswijzigingen waarschijnlijk eind 2006 hun beslag krijgen. Tot dat moment blijft de huidige jaarlijkse APK van kracht en moet iedereen ook gewoon jaarlijks zijn voertuig APK laten keuren. De FEHAC hoort met enige regelmaat verhalen van mensen die op basis van de enthousiaste berichten over afschaffing van de APK in de media alvast een voorschot denken te kunnen nemen op de aangekondigde vrijstelling en de APK van hun klassiek voertuig maar overslaan. Dat is uitermate onverstandig: zolang de wet niet gewijzigd is blijft een jaarlijkse APK verplicht en blijft u strafbaar als u niet jaarlijks uw historisch voertuig laat keuren.

De controles op de aanwezigheid van een geldige APK gaan intussen gewoon door: die hebben ook niets te maken met de aanstaande veranderingen voor klassiekers. Het enige wat de overheid doet, is het naast elkaar leggen van de verschillende bestanden: verzekerd zijn, belasting betaald en APK gedaan. Dat zijn de houderschapsverplichtingen van een voertuigeigenaar. De RDW levert het voertuig/kentekenbestand, de verzekeraars geven aan wie er verzekerd zijn en de belastingdienst komt met de gegevens van de Motorrijtuigenbelasting. Is één van de drie niet in orde dan volgt ambtshalve een boete. De RDW is inmiddels bezig met het versturen van APK-herinneringen. Het behoedt mensen ervoor 'onbedoeld' de wet te overtreden. De herinneringsbrief is derhalve een service, een waarschuwing, geen dreigement. Daarom dit advies: blij gewoon nog even ouderwets jaarlijks keuren, dat voorkomt problemen en vervelende boetes.

2. Kleine kinderen horen in kinderzitjes

Het bevorderen van verkeersveiligheid staat terecht hoog genoteerd op de Haagse agenda. Daarom is in Europees verband afgesproken dat kleine kinderen altijd in goedgekeurde kinderzitjes vervoerd moeten worden en er is daarbij is geen uitzondering gemaakt voor klassieke voertuigen.

Veiligheidsgordels moeten aanwezig zijn in personenauto's die toegelaten zijn na 1 januari 1971. In alle personenauto's van 35 jaar en jonger moeten ze dus zitten. Gordels op de achterbank zijn pas verplicht vanaf 1995. Maar als oudere auto's van 1970 en eerder toch van veiligheidsgordels zijn voorzien, móeten ze ook gebruikt worden: dan geldt een draagplicht. Het is ook niet zo dat dan alles maar mag in klassieke auto's: voor de gordelloze 35-plus auto's geldt dat je minstens 1,35 meter lang moet zijn, wil je op de passagiersstoel voorin vervoerd mogen worden. Achterin geldt dat daar de kinderen minstens drie jaar oud moeten zijn; voor alles boven die leeftijd geldt dat men achterin 'ongegordeld' vervoerd mag worden. Kinderen onder de drie jaar mogen daarom in feite zonder gordel helemaal niet vervoerd worden.

Nu is er duidelijkheid: kleine kinderen - de grens ligt bij 1,35 m - moeten per 1 maart 2006 in goedgekeurde kinderzitjes vervoerd worden. Die zitjes zijn herkenbaar aan het keuringslabel ECE 44/03 of een keuringslabel van de EU-richtlijn 77/541/EEG. Daarbij is geen onderscheid gemaakt naar leeftijd van het voertuig dus klassiekers zijn niet uitgezonderd van deze regel. Om kinderzitjes te plaatsen zijn doorgaans gordels

nodig en die zitten met stevige bouten aan de carrosserie vast. Zijn er geen gordels aanwezig dan zullen die erin gezet moeten worden wat het boren van gaten in de auto betekent. Dat tast zeker de originaliteit van het voertuig aan, maar dat offer vraagt de overheid nu ter wille van de verkeersveiligheid voor baby's en kleuters. Als u geen extra gaten in uw auto wilt en uw auto absoluut origineel wilt houden dan is er maar één optie: geen kleine kinderen vervoeren. Ook de FEHAC maakt zich nationaal en internationaal, in FIVA-verband, sterk voor de verkeersveiligheid. Wanneer het technisch kan, zijn montage én gebruik van gordels voor iedereen altijd aan te bevelen. Iedereen zal hierin uiteraard zijn eigen afweging moeten maken, waarbij voor de montage van kinderzitjes natuurlijk ook een aspect is dat lang niet iedere klassiekereigenaar met kleine kinderen in zijn auto rondrijdt.

Uiteraard zijn er weer uitzonderingen op deze regels, maar de klassiekereigenaar heeft aan deze uitzonderingen niet zoveel. Zo zijn er aangepaste regels voor bus- en taxivervoer en voor het vervoer van groepen kinderen, waarbij bijvoorbeeld aan jeugdteams naar sportwedstrijden is gedacht. Zelfs is gedacht aan grote gezinnen: deze groep moet volgens de nieuwe regels nu vaak drie kinderzitjes achterin proppen, wat niet kan. Daarvoor geldt: als er meer passagiers achterin vervoerd worden dan er gordels zijn dat dit nog tot 1 mei 2008 toegestaan is. Daarna zal toch echt een andere auto gekocht moeten worden of de kinderen moeten intussen groter zijn geworden.

Snelle Mededelingen



PIPPER-DE-POP, MIJN BINNENBUIKSE TIJD ZIT ER OP!

Potentieel SM-lid

Schroot Man!-auteur Gert-Jaap Span is de trotse vader geworden van dochter Vera Marga. Dit verklaart waarom hij nu nóg zijn SM niet af heeft maar met zo'n schatje is hem dat vergeven. Hij geeft daarover trouwens zelf nog even uitleg in episode 10 elders in deze SublieM. Namens de club onze felicitaties aan de nieuwbakken vader en moeder!

Autokampioen

De nieuwste Autokampioen, die van mei 2006, bevat een uitgebreid artikel over de Cruyff-SM in relatie tot het komende WK voetbal. De Cruyff-SM werd er helemaal voor naar Berlijn genomen, zonder problemen. Denken we, want het is nog ze vers dat we het nog niet gelezen hebben...





Baard en Kale in de SM

Ook afkomstig uit het archief van Ward Hagenaar, Robbedoes nummer 1868 van 31 januari 1974. Hierin een deel van de strip Baard en Kale 'Graai naar de macht'. Het complete stripboek is nog wel eens te vinden op stripbeurzen (zowel in het Nederlands als in het Frans).

Norev cabrio

Op een beurs in Frankrijk gezien: een cabrio-versie van de Norev 1:18 SM. Meneer Pierre Abisset maakt van de nieuwe, fraaie Norev SM een perfecte cabrio-versie. Desgewenst kan hij in elke kleur (interieur en exterieur) gespoten worden. Hij kent heel goed de originele kleuren van de SM en spuit ze over in een sublieme kwaliteit. Ook de stoelen, achterbank, moquette en de deurpanelen en natuurlijk ook de open kap worden in elke gewenste kleur geleverd. Bovendien: als u er prijs op stelt wordt ook uw kenteken geplaatst. (wel denk ik duidelijk maken dat wij in Nederland gele nummerborden hebben met zwarte letters). De prijs is niet mals, maar als je rekent hoeveel tijd erin gaat zitten om de kwaliteit van de originele Norev te evenaren, is het heel redelijk: € 170,-, exclusief verzendkosten. Interesse? Pierre Abisset, 32, av. Antonin Vallon, 26300 Bourg de Peage, telefoon: 0033 4 76 70 52 91, mobiel 0033 6 67 16 22 15.

Historisch de SM in Nederland

Door Theo van der Laan jr.

SM-kenner van het eerste uur Theo van der Laan jr. vertelt het ontstaan van zijn liefde voor de SM en is op zoek naar de laatste puzzelstukjes van originele Nederlandse SM's. Wie weet er nóg meer?



beseft



Het zal 1973 zijn geweest dat ik er voor het eerst één zag. Voor het verkeerslicht dat op rood stond, op mijn fietsje, kwam hij naast me staan. Dat motorgeluid was de trigger, fantastisch! Mijn pa reed toentertijd met een BMW 2800, ook niet verkeerd, maar dit sloeg echt alles. Blèrend ging hij er vandoor. Dankzij zijn luide motorgeluid kon ik 'm gemakkelijk volgen. Hij ging achter mijn ouderlijk huis de wijk in. Na nog een paar straten te zijn doorgefietst had ik 'm eindelijk te pakken. Hij stond op het pad van een kloeke villa lekker uit te hijgen na een hoogstwaarschijnlijk snelle rit. Dit voorval vormde de aanleiding voor een passie die nu al 32 jaar aanhoudt. Nota bene voor een auto waarvan ik niet eens wist wat voor merk het was...

Autovisie jaarboek

Thuisgekomen heb ik er meteen een Autovisie jaarboekje op nageslagen en bij de letter C kwam ik 'm al tegen: het was een Citroën SM! Dit was van het ene op het andere moment mijn droomauto geworden en niemand die mij daarvan kon weerhouden. De rit van school naar huis ging voortaan even langs de villa en de spaarzame keren dat die blauwe SM (naar later bleek in de kleur Vert tropiques) daar stond, ging ik hem op mijn gemak bekijken waarbij ik alle details in mij opnam. Na ongeveer twee jaar stond hij er niet meer maar mijn passie voor de SM bleef bestaan. Zelfs één van mijn ooms kreeg het niet voor elkaar mij op andere gedachten te brengen, ook al reed hij zelf met de meest waanzinnige auto's zoals een Porsche Carrera RS, een BMW 3.0 CSL, een Ford Capri 2600 RS en *last but not least* een Ferrari Daytona. Mijn oom bleef mij maar jennen, iedere keer dat hij mij in zo'n blitse kar meenam naar de races op Zandvoort. Volgens hem waren zijn auto's veel sneller en gingen ze niet stuk. Bovendien bleef hij zich maar afvragen waarom die geweldige SM's van mij niet terug te vinden waren op het circuit. Dat was wel zwaar voor een kind van acht, want mijn oom had natuurlijk wel een punt: de races waren altijd erg spectaculair en er was al die jaren niet één SM te zien, zelfs niet in de paddock. Toch bleef ik, koppig als ik was, deze buitenissige auto een warm hart toedragen.

Pa kocht een SM

Na vele pogingen mijn vader te overtuigen dat het leven toch echt veel meer zin had als hij een SM bezat, had ik geluk: hij kocht er één. Een Sable meta-

lisé met bruin leer van de eerste eigenaar en met, oh wonder, een geklapte ketting. Grappig genoeg had mijn oom deze SM voor mijn vader gevonden. Hij begreep wel dat ik met alle wil van de wereld niet meer op andere gedachten te brengen was. Na een motorrevisie - die toen nog niet zo stuitend duur was - kon het grote genieten beginnen. Uren heb ik mijn eentje in die wagen gezeten; in mijn gedachten hele reizen gemaakt en races gewonnen. Natuurlijk liet ik ook al mijn vriendjes zien welke geweldige snufjes er wel niet opzaten: het verstelbare stuur, de meedraaiende koplampen, de stoplamp en die elektrische ramen! Nog zeven jaar moest ik wachten voordat het feest ook voor mij zou kunnen beginnen. Uiteindelijk kon ik niet langer wachten en heb ik er zelf maar een aantal jaar vanaf gehaald. Zo maakte ik vier jaar later mijn eerste autometers in een SM. Achteraf gezien niet zo handig misschien want alle andere auto's waarin ik daarna reed, stuurden zo achterlijk.

DS-club

Eind jaren '70 ontstond de DS-club waarin een SM-sectie was ondergebracht. Erg leuk natuurlijk, om af en toe wat SM's bij elkaar te brengen. Omdat ik wat meer SM-eigenaars wilde bereiken om lid te worden van de DS-club, heb ik via mijn pa informatie laten inwinnen bij Citroën Amsterdam. Die waren net alle SM spullen aan het opruimen (lees: weggooien) en wilden niet meer zoveel met SM's van doen heb-





ben. Ik kreeg wel een lijst met alle chassisnummers van de SM's die in Nederland waren verkocht. Het leek mij leuk om te kijken hoeveel er daarvan nog over waren en wat er met deze auto's was gebeurd. En zo begon mijn jarenlange zoektocht naar de 99 Nederlandse SM's. Van der Laan en - toen nog - Van Leeuwen op de Kaag was natuurlijk een geweldige bron. Citroën Amsterdam was dicht voor SM's en iedereen werd hiernaartoe verwezen. Ook de SM

van mijn pa is er vrij geregeld geweest. Aangezien ik ook de beroerdste niet was, ging ik altijd mee om onze auto te brengen en te halen, om maar weer te zoeken naar die ene onbekende SM. Later toen de SM-sectie van de DS-club wat meer uit de verf kwam, waren er speciale SM-meetings en zo is het balletje blijven rollen. Er kwamen steeds meer SM's en daarmee verhalen bovendien. In het begin was het mij alleen te doen om het chassisnummer en het

kenteken, maar toen PIP (Peter I. Pijlman) het idee opperde om een boek over de SM te gaan schrijven, wilden wij ook de verhalen achter de auto's weten. Deze waren over het algemeen vrij sappig, op z'n zachtst gezegd. PIP en ik zijn toen het land in gegaan om interviews af te nemen.

Opgestoken duimen

Zo kwam ik ook bij de oude eigenaar van de Vert tropiques SM uit het begin van het verhaal. Deze man had de auto gekocht uit een failliete boedel, maar het kenteken was zoek. Hij kreeg toen als tweede eigenaar een nieuw kenteken: 72-64-ZP. In zijn geheugen eindigde het originele nummer op PP. Hij vond het natuurlijk een fantastische wagen. Vooral nog in het Nederland zonder snelheidsbeperkingen. Hij vertelde zelfs in geuren en kleuren over een wedstrijd met een Porsche van de Rijkspolitie. De agenten die hem na een kwartiertje stoeien *a big thump up* gaven... Kom daar nu nog maar eens om... In die tijd werd de eigenaar wel wat zenuwachtig door alle verhalen over de auto, opmerkingen in de trant van: de motor klapt zo in elkaar, de onderdelen zijn waanzinnig duur en niet te vinden. Hij besloot toen hij er nog wat voor terug kon krijgen, hem zonder al te veel verlies van de hand te doen. Achteraf had hij hier veel spijt van en hij wilde er eigenlijk wel weer een terug hebben. Op mijn verhaal van dat mooie motorgeluid sloeg hij meteen aan. "Inderdaad, ik reed een periode met een kapotte uitlaat, fantastisch, vooral in tunnels! Maar de uitlaatgassen kwamen wel naar binnen als je stilstond voor een stoplicht." Het was een geweldig leuke tijd met grappige anekdotes en weer aanvullingen voor de lijst. Helaas zijn deze gegevens niet in het boek verwerkt, de uitgever was niet te porren voor dit idee. Hierna heb ik jaren niet meer naar mijn lijstje omgekeken. Ik heb zelfs op het punt gestaan om mijn eigen SM te ruilen voor een oranje BMW 3.0 CSL. Gelukkig heeft mijn vrouw mij er uiteindelijk van weerhouden. Misschien is zij toch de verstandige van ons twee: "Je hebt 'm nu al twintig jaar, die oude liefde doe je toch niet zomaar weg?" En gelijk heeft ze!

Hét lijstje

De oproep van Paul Paymans in het vorige clubblad deed mijn oude lijstje herrijzen. Let wel, het zijn alleen de SM's die door de importeur zijn verkocht. Op de lijst vind je de volgende opsomming van

gegevens: de eerste kolom betreft het chassisnummer, de tweede het huidige kenteken, de derde de datum van het kenteken (indien de datum 1/1 is vermeld, is alleen het jaar bekend), en de vierde het kenteken waarmee de auto is afgeleverd. Sommige SM's hebben namelijk in de jaren '70 hun kenteken verloren, soms per ongeluk, soms expres want je kreeg hierna een nieuwer, vervangend kenteken. Er waren handelaren die dat wat beter vonden staan, zo'n modern nummer. Grappig genoeg bestaat er nu een regeling om je originele nummer weer terug te krijgen. De kosten hiervoor bedragen €60,- over te maken op postbanknummer 1304483 t.n.v. Fehac te Maarsbergen. De Fehac stuurt je dan een gewaarmerkt formulier dat je moet invullen en vervolgens door moet sturen naar de RDW. Na ongeveer een week krijg je je originele kenteken weer terug. De Fehac adviseert wel eerst de RDW te bellen of je originele kenteken nog bekend is voordat je een formulier aanvraagt (0900-0739). En daarna mail je natuurlijk de redactie van je lijfblad om het nieuwe oude kenteken door te geven. Want ik kreeg nul op rekest van de RDW toen ik van negen kentekens alleen het originele kenteken wilde weten. "Privacy meneertje!" was het verbijsterende antwoord. Alsof ik wat kan met zo'n cijfer combinatie... In de vijfde kolom staat de kleur die de auto nu heeft, de kolom daarop bevat de kleur waarin de auto is afgeleverd. In kolom zeven staat het interieur dat de auto nu heeft. De kolom opmerkingen ten slotte: hoofdletter D betekent dat de SM een demonstratieauto is geweest, kentekens die in deze kolom staan, hebben voorheen op de auto gezeten. Ook wordt vermeld of er een DS-motor in zit/zat en wat voor bekleding er officieel in hoort. Eventuele kleuren die er genoemd worden, hebben uiteraard ook deze SM getooid. Eventuele opties worden ook nog vermeld.

Kentekens

Als je de kentekenkolom bekijkt, zie je dat er vaak mooie nummers in voorkomen. Dat stamt uit de tijd dat de importeurs van auto's reeksen nummers van de RDW kregen die ze naar goeddunken aan auto's konden toewijzen. Zo was er een directeur met het geboortjaar 1929 die dat getal altijd op zijn kentekenplaat wilde. Those were the days! Sommige SM's zijn een tijd in de showroom blijven staan zonder dat zij van een kenteken werden voorzien. Dit verklaart dat bij een aantal auto's het chassisnummer niet correspondeert met het bouwjaar.

Laat ik mijn eigen auto maar als voorbeeld nemen: de 00SC0816 is gebouwd in november 1972 terwijl het kenteken juni 1973 vermeldt. Het meest extreme geval in dit opzicht is de 44-GK-42. Gebouwd in 1973 maar uiteindelijk pas in augustus 1975 op de weg gekomen. Ook is er een aantal gekentekend maar pas na verloop van tijd op naam gezet. Het kwam in die jaren namelijk nog wel eens voor dat een dealer een SM in het bezit had en daarmee jaren rondreed op groene handelaarskentekenplaten zonder dat de auto op naam was gezet. Dan krijg je dus een SM die wat lettercombinatie betreft uit bijvoorbeeld 1970 zou stammen maar pas in 1973 aan het verkeer deelnam. Voor de statistici onder ons nog wat lijstjes: de origineel geleverde SM's op kleuraantal:

Sable metalisé	10
Blanc meije	14
Gris nacre	9
Vert tropiques	5
Rouge de rio	6
Brun scarabee	5
Vert argente	5
Gris lagentiere	4
Beige tholonet	3
Bleu de bregancon	3
Feuille doree	3
Bleu delta	2
Brun de roquebrun	2
Or de simiane	1
Rouge de grenade	1
Bleu platine	1
Zwart leer	51
Bruin leer	22
Blauw stof	1
Groen stof	1
Beige stof	1

Zoals u ziet is de lijst nog niet compleet. Van de 99 SM's zijn er van een aantal niet alle gegevens bekend. Zo zijn er bijvoorbeeld nog 10 carburateurs zoek. Wel heb ik van vijf van deze auto's wel enig bewijs van hun bestaan, bijvoorbeeld familiekiekjes, oude rekeningen of dealerverkooplijsten. Van de injecties zijn er 11 niet te traceren hoewel ik er inmiddels wel zes 'half boven water' heb gehaald. Van beide modellen bij elkaar zijn er dus 10 spoorloos. Dat kan ook niet anders in 35 jaar tijd. Een

aantal heeft natuurlijk een klappertje gemaakt, of is gewoon uitgevoerd, gestolen, uitgebrand of doodgewoon weggerot. Toch zijn er best wel veel die de dans zijn ontsprongen.

Kanttekening

Een kleine kanttekening is daarbij nog wel op zijn plaats. Het invoeren van een SM in de jaren '70-'80 was behoorlijk duur: het kostte ongeveer 2.500 gulden. En als je dan bedenkt dat je voor zo'n 1.000 gulden het kenteken van een gesneuvelde SM kon kopen, was de beslissing snel genomen. De buitenlandse SM kreeg in zo'n geval een origineel Nederlandse identiteit. Vandaag de dag heeft dit soort trucjes geen zin meer: de kosten van het kentekenen van een buitenlandse SM zijn tenslotte niet zo hoog meer. De conclusie moet alleen wel zijn dat er van mijn lijst ook een aantal SM's is dat een metamorfose heeft ondergaan. Ze zijn eigenlijk van buitenlandse bloede terwijl ze vandaag de dag met een mooi origineel Nederlands kenteken rondrijden. Soit!

Het is nog niet klaar

Ten slotte zijn er natuurlijk ook nog de mythen en legenden. Ik hoop dat jullie hier wat licht op kunnen doen schijnen. Zo zou er in Noord-Limburg na een woeste inhaalmanoeuvre een SM tegen een boom zijn geknotst. Dit schijnt in de regionale krant te hebben gestaan met foto's. In Zeeland zou er een witte SM óp de vangrail terecht zijn gekomen. In Groningen zou een SM-eigenaar een trein over het hoofd hebben gezien. In Amsterdam zou er één van een muurtje afgedonderd zijn en op z'n zijkant zijn beland. Gaan we nu over naar de Veluwe waar er één in de mist op een gekantelde vrachtwagen zou zijn gereden. Ook zou er één onder een stilstaande meelwagen zijn beland. Dit alles schijnt in kranten te zijn gepubliceerd maar welke? En wanneer? Het zou leuk als jullie in je privé-archief kunnen duiken om misschien met nog meer van dit soort verhalen op de proppen te komen of eventuele hiaten in mijn lijstje aan te vullen. Dat maakt misschien dat deze queeste tot een einde wordt gebracht. Hoe klein het puzzelstukje ook is, doet niet ter zake. Dan heb ik tenminste weer iets om over te schrijven. En Paul, wat is het originele nummer van jouw oude ZR?

Op de volgende pagina's treft u de lijst aan...

nr.	chassis	kenteken	datum kenteken	orgineel kenteken	huidige kleur
1	00SB0005	?	9/15/1970	03-01-PK	rouge de rio
2	00SB0006	03-02-PK	9/18/1970		vert tropiques
3	00SB0022	03-05-PK	9/18/1970		blanc meije
4	00SB0023	44-86-PF	10/13/1970		vert tropiques
5	00SB0024	03-03-PK	9/18/1970		blanc meije
6	00SB0025	97-JK-15	12/3/1973	??-??-PP	sable met.
7	00SB0026	44-87-PF	10/29/1970		blanc meije
8	00SB0027	99-VR-42	1/1/1970	??-??-??	rood
9	00SB0028	03-04-PK	9/18/1970		blanc meije
10	00SB0193	06-87-RF	1/29/1971		blanc meije
11	00SB0194	67-NT-58	1/22/1971	??-??-??	grijs met.
12	00SB0195				
13	00SB0196	55-06-PP	12/11/1970		noir
14	00SB0197	DE-32-09		??-??-??	vert tropiques
15	00SB0198	72-64-ZP	12/9/1970	??-??-PP	vert tropiques
16	00SB0199	26-48-ZR		??-??-??	?
17	00SB0200	79-60-ZN	2/15/1972	??-??-??	rouge de rio
18	00SB0201				
19	00SB0202	99-GP-97	1970	39-00-PN	blanc meije
20	00SB0274				
21	00SB0275	44-44-RF	3/16/1971		blanc meije
22	00SB0465	63-96-ZP	2/10/1971	??-??-??	gris nacre
23	00SB0466	83-VT-59	3/15/1971	09-06-RM	blanc meije
24	00SB2221	26-00-RT	5/7/1971		feuille doree
25	00SB2222	02-20-SM	7/13/1971		gris nacre
26	00SB2223	63-63-RU	5/13/1971		grijs met.
27	00SB2224	25-25-RP	4/28/1971		sable met.
28	00SB2225	39-47-ZS	1/1/1971	01-01-RP	noir
29	00SB2226	25-00-RT	4/29/1971		blanc meije
30	00SB2386	64-00-RU	5/12/1971		blanc meije
31	00SB2387	63-69-RU	5/26/1971		rood
32	00SB2400	50-00-RV	6/11/1971		groen
33	00SB2728				
34	00SB2833				
35	00SB2834	76-SX-76	8/26/1971	20-20-ST	?
36	00SB2835	00-05-SM	6/18/1971		sable met.
37	00SB3701	15-00-SR	8/5/1971		vert tropiques
38	00SB3702	80-81-ZT	1/1/1971	01-10-SM	noir
39	00SB3703	?	1/1/1971	48-00-SN	sable met.
40	00SB3720				
41	00SB3760				
42	00SB3941	13-83-SR	8/6/1971		rouge de rio
43	00SB4457	09-NG-80	1/1/1971	??-??-??	blanc meije
44	00SB4710	05-00-TJ	11/3/1971		blauw
45	00SB4741				
46	00SB4938	26-11-SR	8/10/1971		blanc meije
47	00SB5147	20-00-TS	2/11/1972		sable met.
48	00SB5148	45-60-SZ	11/12/1971		gris nacre
49	00SB5149	79-05-ZR	5/19/1972	38-85-UF	blanc meije
50	00SB5477	19-29-TD	11/5/1971		blanc meije
51	00SB5504	17-50-TL	4/14/1972		gris nacre
52	00SB5505	55-18-SX	11/5/1971		brun scarabee
53	00SB5506				
54	00SB5507	92-SE-69	1/14/1972	45-26-TH	rood
55	00SB5586	10-64-TH	1/10/1972		blanc meije
56	00SB5889	17-33-TL	1/3/1972		gris nacre
57	00SB5890	76-98-TH	3/6/1972		bruin
58	00SB5891				
59	00SB6555	25-96-ZR	7/12/1972	??-??-UE	sable met.
60	00SB6556	01-28-UK	6/16/1972		blanc meije

originele kleur	interieur	airco	radio	getint glas	opmerkingen
feuille doree	zwart leer				D/export België/eerste op kenteken
vert tropiques	bruin leer				D
blanc meije	zwart leer				D
blanc meije	zwart leer				
gris nacre	bruin leer				D/brun scarabee
sable met.	bruin leer				
gris nacre	zwart leer				cabriolet
sable met.	bruin leer				heuliez/injectie
vert tropiques	bruin leer				D/ds motor/test autorevue
gris nacre	bruin leer				
rouge de rio	zwart leer				05-FU-46/RR wielen
bleu platine	zwart leer				01-TA-29
vert tropiques	bruin leer				onbekend RDW
vert tropiques	zwart leer				vinyl dak
					onbekend RDW
rouge de rio	zwart leer				
rouge de rio	zwart leer				
blanc meije	?				terug uit VS
?	?				
blanc meije	zwart leer				
feuille doree	bruin leer				
gris nacre	zwart leer				vanaf nieuw in familie
?	zwart leer				
sable met.	bruin leer				
?	zwart leer				
blanc meije	zwart leer				D/cover autovisie
vert argente	zwart leer				
gris nacre	bruin leer				ex. Ds motor
sable met.	bruin leer				roze/paars/bruin/ex ds motor
gris nacre	bruin leer				D/eig.14-9-1977
sable met.	bruin leer				
vert tropiques	zwart leer				ds motor/bruin leer
blanc meije	zwart leer				ds motor
sable met.	bruin leer				D/export frankrijk
rouge de rio	bruin stof				cabriolet
	zwart leer				auto museum
sable met.	bruin leer				56-UU-75
blanc meije	zwart leer				
sable met.	bruin leer				
?	?				28-TM-66
?	zwart leer				
blanc meije	?				D/16-19-ZV
gris nacre	?				
brun scarabee	zwart leer				
vert argente	grijs stof				D/zwart leer
blanc meije	zwart leer				blauw stof
gris nacre	?				
feuille doree	?				
sable met.	bruin leer				
rouge de grenade	zwart leer				D/34-95-ZT

nr.	chassis	kenteken	datum kenteken	orgineel kenteken	huidige kleur
61	00SB6990	06-54-UD	4/11/1972		gris nacre
62	00SB6991	24-58-UA	4/7/1972		sable met.
63	00SC0287	94-SR-12	4/13/1973	22-52-XU	brun scarabee
64	00SC0288	42-24-UZ	9/22/1973		blauw
65	00SC0356	87-PS-59	10/13/1972	89-47-UV	grijs met.
66	00SC0374	29-09-VF	10/20/1972		parelmoer
67	00SC0375	04-04-VH	11/10/1972		blanc meije
68	00SC0443	23-10-VG	10/25/1972		beige tholonet
69	00SC0444	01-70-VR	3/23/1973		beige tholonet
70	00SC0816	02-51-ZH	6/7/1973		bleu de bregancon
71	00SC1042				
72	00SC1485	47-74-ZS	3/13/1973		?
73	00SC1844				
74	00SC1956	82-20-XV	6/5/1973		grijs met.
75	00SC1980				
76	00SC2063	82-21-XV	6/14/1973		bleu delta
77	00SC2064	?	1/1/1973	82-22-XV	noir
78	00SC2065	96-50-ZF	8/2/1973		blanc meije
79	00SC2266	95-20-ZF	1/1/1973	??-??-??	?
80	00SC2267	86-54-ZD	8/1/1973		gris largentiere
81	00SC2268	86-53-ZD	7/13/1973		blanc meije
82	00SC2659	27-AH-87	9/7/1973		bleu de bregancon
83	00SC2660				
84	00SC2878	18-BX-49	5/8/1974		bleu delta
85	00SC2879	25-AK-59	9/28/1973		grijs met.
86	00SC3048	93-PF-02	11/1/1973	19-AU-29	blauw
87	00SC3049	10-AR-22	11/7/1973		gris largentiere
88	00SC3050	01-DE-01	1/1/1973		beige tholonet
89	00SC3051	24-BV-80	5/2/1973		grijs met.
90	00SC3128	44-GK-42	8/20/1975		brun roquebrun
91	00SC3456	22-DR-00	9/19/1974		gris largentiere
92	00SC3485	?	8/28/1975	90-GG-67	brun roquebrun
93	00SB?	55-05-PP	1/1/1970		sable met.
94	00SB?	55-99-PP	1/1/1970		rouge de rio
95	00SB?	36-00-PR	1/1/1970		
96	00SB?	06-88-RF	1/1/1971		
97	00SB?	08-00-RF	1/1/1971		rouge de rio
98	00SB?	43-43-RF	1/1/1971		
99	00SB?	49-94-RV	1/1/1971		
100	00SB?	68-00-SM	1/1/1972		
101	00SB?	16-00-SR	1/1/1972		
102	00SB?	09-90-SV	1/1/1972		
103	00SC?	24-57-UA	1/1/1972		?
104	00S??	24-83-UA	1/1/1972		
105	00SC?	30-34-XJ	1/1/1973		?
106	00S??	26-48-ZR	1/1/1972		
107					
108	00SC?	59-AG-03	1/1/1973		
109	00SC?	27-AJ-27	1/1/1973		
110	00SC?	85-AD-55	1/1/1973		
111	00SC?	?6-DH-16	1/1/1974		gris largentiere
112	00SB?	38-00-PN	1/1/1970		
113	00SB?	14-00-SR	1/1/1971		
114					
115	00S??	36-85-UF	1/1/1972		?
116	00SB?	75-77-UM	7/31/1972		blanc meije
117	00SB1699	73-20-ZR	7/31/1972	??-??-??	blanc meije
118	00SB?	45-00-RF	1/1/1971		
119	00SB4655	95-90-ZE	8/16/1972		rouge de grenade

originele kleur	interieur	airco	radio	getint glas	opmerkingen
gris nacre	zwart leer				D/ ex-cruijff
sable met.	bruin leer				ex-masada
brun scarabee	?				
bleu de bregancon	?				
?	zwart leer				
brun scarabee	zwart leer				met TV
blanc meije	zwart leer				
beige tholonet	?				
beige tholonet	?				62-94-ZR
bleu de bregancon	zwart leer				D/34-XZ-97/86-JK-86/RR wielen
blanc meije	zwart leer				brun scarabee
?	zwart leer				nieuwe carrosserie
bleu delta	zwart leer				
vert argente	zwart leer				eig. cruijff/export spanje
blanc meije	zwart leer				eig.11-4-1974
?	?				export VS
gris lagentiere	zwart leer				eig.10-1-1977/73-NP-88
blanc meije	groen stof				
bleu de bregancon	zwart leer				
bleu delta	zwart leer				
brun scarabee	zwart leer				eig.01-01-1976
gris lagentiere	zwart leer				D
gris lagentiere	zwart leer				
beige tholonet	zwart leer				eig.01-01-1977
vert argente	zwart leer				
brun roquebrun	zwart leer				uit GB/schuifdak/JY-41-VS
gris lagentiere	zwart leer				
brun roquebrun	bruin leer				uit GB/export belgie/laatste op kenteken
rouge de rio	zwart leer				foto
rouge de rio	zwart leer				foto
					hear say
					hear say
	zwart leer				hear say
					hear say
					hear say
					hear say
					hear say
blanc meije	zwart leer				test hugenholtz/foto
					foto
brun scarabee	zwart leer				schade/foto
					foto
vert argente	zwart leer				schade/foto
or de simiane	zwart leer				citroen nl/foto
					hear say
	zwart leer				icccr breda 1981/foto
					hear say
sable met	beige stof				hear say
?	?				hear say
	bruin leer				30-6-1971/RDW part.invoer?
					hear say
brun scarabee	?				part. Invoer

BELEVENISSEN MET AUTO'S

Clublid Klaas Boschma blikt terug in zijn leven om z'n passie voor auto's, die voor Citroën in het bijzonder en die voor de SM specifiek te verklaren. Maar Klaas wordt een dagje ouder en vindt het tijd z'n SM aan een nieuwe eigenaar toe te vertrouwen.

Door Klaas Boschma

Mijn ouders hadden, zoals zo velen in die tijd, geen auto. Maar mijn oud-oom, waar ik naar vernoemd ben, had wel een auto, zelfs met een chauffeur! Daarmee kwam hij als ik jarig was, naar ons toe. Auto's waren in die tijd indrukwekkende gevaartes met aan de binnenzijde van die kwasten waaraan je je kon optrekken als je wou uitstappen. Op de middenstijl was meestal een vaasje van geslepen glas gemonteerd waar een bloemetje in gezet kon worden. Mijn liefste wens was dan ook ooit zo'n auto te bezitten. Daarom begon ik al vroeg van toevallig beschikbare materialen een auto te maken. Dit eerste product kon dan wel niet echt rijden, maar als je de bijbehorende geluiden zelf produceerde leek het er wel op! Wat later maakte ik een auto met oude fietswielen die met trappers kon worden voortbewogen. Hiermee kon ik wel de straat op, alhoewel ik altijd een grote

hoeveelheid gereedschap en reservemateriaal moest meenemen om onderweg de noodzakelijke herstellingen uit te kunnen voeren. Ik geloof dat hierdoor de basis gelegd is voor mijn passie voor het sleutelen aan die oude afgedankte auto's, die men tegenwoordig zo eufemistisch "old-timers" noemt.

Het heeft echter tot 1957 geduurd tot ik me een echte rijdbare auto kon permitteren: een Citroën 11 Normale. Al snel monteerde ik onder deze auto een trekhaak zodat ik een trailer met zeilboot kon vervoeren. Met deze combinatie gingen we in 1957 naar de Kieler-Woche. Wie zelf ooit onder een 11 N een trekhaak heeft gemonteerd, zal weten dat het niet eenvoudig is een en ander stevig en betrouwbaar te bevestigen.

Onderweg dreigde dan ook de trekhaak onderuit te zakken zodat we met alle touwen uit de boot de constructie aan de krukken van de achterklep moesten vast sjoeren. De foto laat zien dat we een en ander geregeld controleerden (zie foto links).

Na een paar jaar met de 11 N gereden te hebben, deed de gelegenheid zich voor dat ik in Enschede een Mercedes 170 S cabriolet kon kopen voor 1.200 gulden (ja, toen was de economie nog niet verziekt door de komst van de euro!). Een crème auto met





rood lederen bekleding (zie foto boven). Alleen één probleem: hij reed niet als een Citroën! Dus na een anderhalf jaar maar weer op zoek gegaan naar een Citroën. Zo kwam ik terecht bij Karel van Tiel in de Bosboom Toussantstraat. Daar stond een mooi sportje uit 1956 met D-motor. De motor had een lekke koppakking maar Karel van Tiel bood vriendelijk aan een andere motor in de auto te plaatsen. Daar stonk ik gelukkig niet in en ik eiste de originele motor te handhaven met vernieuwde koppakking. Ik moest toch nogal wat op de Mercedes bijbetalen maar begreep dat de handel ook moest leven. Het heeft jaren geduurd tot ik wat dat betreft wijzer geworden ben. Men heeft in de loop der jaren aardig wat verdiend aan mijn hobby!

We moeten niet vergeten dat we in een tijd leefden waarin je in oude afgedankte auto's reed omdat je je niets anders kon veroorloven, niet omdat het begrip "klassieker" al bestond. In die jaren had een vriend van mijn broer een Citroën 11 cabriolet van voor de oorlog. Deze auto stond in een schuur in Noordwijk te verrotten. Hij vertelde mij dat hij nog 12 gulden huur moest betalen en dat ik die cabrio kon ophalen als ik die openstaande post betaalde. Dus wij vanuit Noordwijk naar Oegstgeest met het sportje met daarachter de restanten van de cabrio. Tegenwoordig zou je geen tien meter met zo'n transport gekomen zijn zonder een serie bekeuringen op te lopen maar het waren zoals gezegd andere tijden. Mijn plan was de cabrio in orde te maken met delen

'Ik geloof dat hierdoor de basis gelegd is voor mijn passie voor het sleutelen aan die oude afgedankte auto's'

*‘Ik heb een SM in de aanbidding die
16 jaar lang door een liefhebber
vertroeteld is; waar vind je dat nog?’*



van de 11 SP. Maar het verrottingsproces had zich reeds zover ontwikkeld dat ik er toch geen gat in zag (of eigenlijk, er te veel gaten in zag !).

We hebben wat bruikbare onderdelen van de cabrio afgesloopt en de rest is in de schredder gegaan. Ja, als ik hem nu nog gehouden had, dan had je er wat moois van kunnen maken, maar wat waren je mogelijkheden toen? Ik zie soms verslagen in tijdschriften van ergere wrakken die nog weer geheel vernieuwd worden.

Toen wij in 1963 trouwden hoefden wij niet op zoek te gaan naar een klassieker als trouwauto; we hadden er gelukkig zelf een.

Toen brak de periode aan dat ik HET MERK ontrouw werd. Er werd gereden in Austin's, Volvo's, etc. Tot ik in het eind van de zeventigerjaren weer op de basis terugkeerde door de aanschaf van een CX. Ik kon nu uit ervaring spreken als ik zei: er rijdt niets zo als een Citroën! Maar, zoals ik in het eind van de vijftigerjaren zwichtte voor het chroom en het rode leer van de Mercedes, dacht ik nu weer dat ik me misschien iets chiquers zou kunnen permitteren. Wat dacht u van een SM?

Mijn voorkeur voor het wat grotere type auto is waarschijnlijk terug te voeren naar het feit dat mijn broertje en ik al erg vroeg een wat ruimere wagen tot onze beschikking hadden. De SM werd het uiteindelijk; alle ervaringen met oude auto's konden me nu van pas komen.



Ik maakte een auto met oude fietswielen die met trappers kon worden voortbewogen

Ik had inmiddels netjes leren sleutelen; die ene sleutel (tang) die op elke moer paste was in middels vervangen door goed gereedschap. De carrosserie van mijn (Italiaanse) SM is erg gaaf; het voornaamste werk betrof aanpassingen aan de motor die nu erg mooi loopt. Maar nu ik de SM al zo'n 15 jaar heb en er steeds minder in rijdt, gaat het nieuwtje er een beetje voor mij af. En als ik voor een stoplicht sta te wachten en dan links en rechts kijk of ik bewonderende blikken zie, dan staat rechts van mij een bestuurder die de inhoud van zijn neus aan het inspecteren is, en links is iemand met zijn mobieltje bezig! Je valt niet eens op! Waar doe je het dan voor?

Daarbij word ik (zoals hopelijk iedereen!) steeds ouder, en gaat de SM niet meer zo vaak uit de garage. Het wordt tijd dat een ander er mee gaat rijden. Ik

heb hem al eens op de site van de club aangeboden maar er is nog geen gegadigde verschenen. Op de eerste bladzijden van het clubblad lees ik geregeld weer de namen van nieuw aangemelde leden waarvan verschillende, zoals daarbij vermeld, nog op zoek zijn naar een goede SM. Ze hebben zich echter nog niet bij mij gemeld! Wat weerhoudt ze? Ik heb een SM in de aanbieding die 16 jaar lang door een liefhebber vertroeteld is; waar vind je dat nog?

Mijn kleine broertje en ik waren gewend aan ruime wagens...



Mick Jagger in de Gard!

Van onze Franse correspondent

Leuk, die uitgebreide rubriek over nieuwe leden in de club. Vooral dat nieuwe lid, de heer Jan van Herwaarden. Hij restaureert in de Gard, van waaruit ik dit bericht schrijf, een landgoed. Dat intrigeerde me en dat bracht me op het volgende...

Trouwe lezers weten dat ik al ruim twee jaar smacht naar een garage. De zomerse hitte verschroeit de lak van m'n SM en da's niet goed. Nu is het eindelijk zover dat Hare Majesteit - als alles meezit - medio april onder een solide dak kan schuilen, en... eraan gewerkt kan worden zonder dat ikzelf smelt of wegwaai. Motorruimte schoonmaken, leer invetten, draadje hier, draadje daar solide monteren, zodat ze ALTIJD starten wil voor een leuke rit vol onverwachte ontmoetingen...

Om haar goed in de gaten te houden, zodat ze er niet vandoor gaat met een ander, komen er een raam en twee deuren in m'n huisje. Kan ik 'en cas de malheur' direct ingrijpen en haar met mijn passie voor haar vormen beschermen tegen cambrioleurs.

Ik voorzie ook een SM-oprijlaantje tot aan het terras achter m'n huis, zodat de dagelijkse boodschappen makkelijk uit de kofferbak gehaald kunnen worden en vlakbij de keuken gedropt kunnen worden. De camemberts en geitenkaasjes kunnen dan niet meer smelten voordat ze in de koelkast belanden. En ik kan makkelijker 's avonds nog even bij Haar langswippen: ze heeft na bijna drie jaar de Koperen Ploert en Koning Winter te hebben getrotseerd weer wat aandacht nodig!

Ik heb gekozen voor dubbel glas, kou en warmte werend. Geluidwerend vond ik onzin. Sterker: ongewenst. Ik wil haar kunnen horen roffelen! Ik heb me goed laten voorlichten door de verkoper van dat glas met omlijstingen. Hij zat tegenover m'n boekenkast en zag nogal wat boeken over Citroëns. Als goed verkoper opende hij dan ook



meteen het gesprek met een makkelijke binnenkomer: "U bent een amateur Citroën?" lachte hij met z'n blinkend gepoetste tanden. "Oui, monsieur, je suis l'amant d'une SM, quelques GS et deux CX." Hij: "de la XM?" Ik: "Non, monsieur, de la SM! ESSS EMMMM!"

"Ah! Vous savez...", vervolgde hij onverslagen. En toen kwam het.

Jacques en Marguerite Hackenberg en ik gaan in september weer een meeting organiseren in onze regio. Het belooft weer lekker en boeiend te worden. Een lange rit met de SM's naar..., dat houden we nog even in de hoge hoed. Weet u het nog? De vorige keer, twee jaar geleden, ondernamen we een pelgrimsvaart naar de Mont Ventoux, de moordende

berg waarop de techniek van de SM ooit is getest. Dit jaar gaan we met onze vloot SM's naar... Maar ook dát houden we nog even onder couvert. De ramenverkoper rijdt privé Citroën XM. Mag van mij. Ik vind die auto niet lelijk, maar ik loop er niet warm van. Front mooi, kont aardig. Zijkant en interieur mislukt. Comfort? Super Bien! Kwestie van smaak. Monsieur Fenêtres bracht me op een lumineus idee. Dat ging zo.

"Weet u dat de Rolling Stones in de jaren zeventig een huis hebben gekocht vlakbij Alès?" Alès ligt ongeveer 20 km vanaf mijn huis. Ik doe er mijn boodschappen. "Ze bestelden twee witte SM's bij de concessionnaire Citroën in Alès. Maar de toenmalige directeur wilde daar niets van weten. Hij

weigerde de bestelling van zo'n stelletje langharig tuig. Hij geloofde niet in hun kredietwaardigheid. Mick Jagger, niet gediend van deze discriminatie, protesteerde en persisteerde bij z'n verlangen naar twee witte SM's."

Ik weet het na 61 jaar: ik ben zwak, goedgelovig en te aardig. Zo'n nieuwtje gaat je als chroniqueur niet in de kouwe kleren zitten. Ik bestelde meteen bij deze man de beste ramen en deuren uit z'n collectie. Boven m'n budget. Het enige waar ik nu nog steeds trots op ben, is dat ik volhield dat ik wél warmte-isolerend glas wilde, maar géén geluidwerend glas! Om de tot nu toe grootste en beroemdste SM-ambassadeur in Nederland te citeren: "Elk voordeel heb

'Ze heeft na bijna drie jaar de Koperen Ploert en Koning Winter te hebben getrotseerd weer wat aandacht nodig!'





ze nadeel." Ik kan m'n SM hóren en er naar kijken. Van z'n heetloopneigingen heb ik daarentegen géén last! En ik moet de aanschaf van luiken nog maar even uitstellen. Misschien is er iemand in de club die me komt helpen met ze zelf te maken...

Mick Jagger in de Gard! Je gelooft het toch niet! Met twee SM's. Witte! Hé? Hij kreeg ze toch niet? Jawel hij kreeg ze wél: "Jagger is toen maar naar Nîmes gegaan (40 kilometer verderop), en daar heeft hij ze besteld en gekregen." Als ik onwaarheid vertel, lieg ik in commissie.

Het betekent dat er hier - een ogenschijnlijk goedkoopte-eiland in Zuid-Frankrijk, ruraal, keuterboertjes, géén ruilverkaveling, simpele, ruige bouw - meerdere SM's hebben rondgereden. Ik zag er verscheidene met een origineel '30'-nummer. Ik ben één witte tegengekomen, rijdend rond een klein dorpje op 20 kilometer van mijn huis, in Goudargues. Zou dat er één...? Wie weet.

Wat ik wél weet, is dat de Hackenbergs en ik, sinds kort niet de enige Nederlanders in de Gard zijn die een SM rijden. Welkom, heer Van Herwaarden! Kunt u ook sleutelen? Haha! Want dat is hier wel



een probleem! Je moet 150 kilometer verderop zijn om je auto te laten onderhouden.

We kunnen met de clubleden die ons in september 2006 bezoeken, op zoek naar Mick Jagers huis. Je weet maar nooit: oude, vervallen schuur, dikke laag stof, vogelpoep, onherkenbaar... Behalve voor ons natuurlijk. Wij herkennen een SM aan één vierkante centimeter, op 100 meter afstand. Toch?!

En hoe zit het verder met die hoge hoed en dat couvert? We toveren uit die hoed een fraaie rit door één van de Gorges, we kunnen ook de Cascades de Sautadet, de Pont du Gard, de Mont Bouquet,

of noem maar op bezoeken. En uit het couvert komen in dit heerlijke land vanzelfsprekend de meest exquisite gerechten. Seasons, een glossy Nederlands magazine over Frankrijk, is daarom geïnteresseerd in onze meeting en zal waarschijnlijk present zijn om een reportage te maken. Hun motto is: bijzondere mensen met een bijzondere auto in Frankrijk. Daar wilt u toch óók onder gerekend worden. In ieder geval verwachten we ook de familie Opron en de coördinator van de Franse SM Club in Zuid-Frankrijk.

Dat kan weer 'nickelchrom' worden. Welkom!



Een lekke oliekoeler, een pleonaSMe?

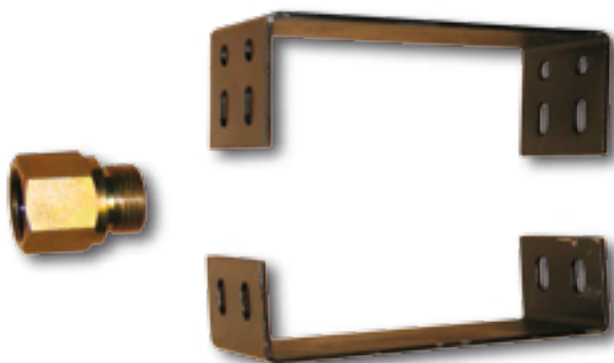
Door Joris Bogaard

Tijdens een bezoekje aan Amsterdam mocht de dame in de steriele garage van Yuri Colman staan. Meteen bleek dat de dame een oude incontinente doos is! "Je oliekoeler lekt", was Yuri's droge commentaar. "Oja?" zei ik. "Ja, die lekken altijd!" Hmmm. Da's niet zo mooi meneer Van Looi. Gelukkig lekte het niet zo hard en konden we 's avonds gewoon naar huis rijden.

Na een vluchtig inwendig onderzoekje bleek inderdaad de koeler niet helemaal oliedicht te zijn. In de lijst van de Franse club stond dat de koeler niet meer leverbaar is... Op de Yahoo-group Sports-Maserati-L had ik eens een bericht gezien waar gemeld werd

dat de oliekoeler van de Volvo 740 Turbo bijna de zelfde afmetingen heeft, maar de aansluitingen zijn anders... Toch maar een mailtje gestuurd naar monsigneur Fraleux van de Franse club. "Mais biensûr messieur Boegaaaaar, nous avons des réfrigérateurs d'huile neuve!" Pffff, gered!

De bestelling kon nog net mee voor Rétromobile dus ik zou 'm snel hebben! En inderdaad. Een mooie nieuwe koeler in bubbeltjesfolie lag me op de beurs aan te kijken, inclusief verloopnippels naar de andere maat die de slangen origineel hebben: de nieuwe koeler is inwendig M22 en de slang uitwendig M23! Het merk viel meteen op: Setrab uit Zweden... (Zweden... Volvo?) Fraleux had er



ook extra beugels bij gedaan voor de montage. Een onbegrijpelijke uitleg in het Frans over de te volgen methode volgde...

Thuis eerst maar de kinnebak van de SM afgeschroefd. Pas vervolgens op voor de plusterminal die hier op de wielkast zit! Maak een accupool los! Nu is de koeler goed te benaderen. Het blijkt dat het vrijwel onmogelijk is om de koeler los te maken van bovenaf. Er zitten vier fijne boutjes waarvan twee met moertjes, de andere twee zitten in een steun aan het chassis in kooimoeren bevestigd, waar je alleen van onderen bij kan. Nadat de leidingen los

zijn (geef me gauw een teiltje!) kan de oude koeler verwijderd worden.

De nieuwe koeler heeft inderdaad ongeveer de zelfde afmetingen. Met de nadruk op ongeveer... Vandaar die beugels om de originele bevestigingspunten te kunnen benutten. Maar... de Fransen hebben er geen rekening mee gehouden dat de bevestigingsgaten in de nieuwe koeler en dus ook in de beugels te dicht bij elkaar zitten om op de steun aan het chassis te passen! Dat bedoelde Fraleux dus... Je zal dus zes gaten een beetje in de breedte (naar buiten toe) moeten opruimen. Twee in elke beugel en twee in de oliekoeler. Een à twee millimeter is genoeg.

Ik heb de lange beugel aan de bovenkant gemonteerd maar dat is geen wet. Je kan de grote beugel op de koeler popnagelen. De gaten in deze beugel die bij de chassissteun komen, moeten breder worden gemaakt evenals de gaten aan dezelfde kant onder aan de koeler en in de kleine beugel. De leidingkant heeft dunne, aluminium stripjes waar de luchtgeleiding aan zit maar deze zijn een beetje te verbuigen zodat daar niet 'opgeruimd' hoeft te worden. Goed beschouwd heb je de beugels niet echt nodig als je zelf handig bent met een paar stipjes aluminium (bovenkant) en een paar plaatringen (onder). De Franse club rekent 17 euro per beugel!

De verloopnippels monteert je met een beetje kopervet en bijgeleverde koperen ringen in de koeler. De leidingen gaan weer in de nippels met een beetje kopervet, zonder ringen. Nu is het tijd voor een test of de dame weer continent is! Hé! Ze start niet... O ja, de accupool was los! Als alles na proefdraaien niet lekt en de dame weer lekker droog blijft (!) kan de kinnebak weer gemonteerd worden. Wel heb ik nog even de compressor van de luchthoorn gesmeerd en de connectors van de relais schoongemaakt en ingevet voordat de kinnebak erop ging! Je bent er nu toch! Vergeet niet olie bij te vullen na afloop van de reparatie! De leidingen en de nieuwe koeler waren immers leeg(gelopen)!

Boodschappenlijstje:

5406244	Oliekoeler (nieuw)	€ 172,-
5406244A	Verloopnippels M22x150-F23x150 (per 2)	€ 6,-
5406244B	Kleine bevestigingsbeugel Oliekoeler	€ 17,-
5406244C	Grote bevestigingsbeugel Oliekoeler	€ 17,-
Motorolie		

Een alternatief voor een nieuwe koeler is een warmtewisselaar in het koelwatercircuit. Wim van der Laan in Abbenes kan deze sets leveren. Eerder genoemde Yuri rijdt hiermee naar volle tevredenheid! De voordelen zijn: olie warmt sneller op en olie koelt ook in de file. Het nadeel: het is niet origineel!



Wintersport per SM AVONTUUR OF

Zoals enkelen onder u al weten ben ik zo'n SM-rijder die het avontuur of het semi-dagelijks gebruik van z'n SM niet schuwt. Ook na de lichte re-styling van de voorkant van mijn SM, afgelopen juli (zie Subliem 50 voor plaatjes) ben ik niet van mening veranderd. Een SM moet doen waar ze voor gemaakt is, rijden. En het liefst een beetje snel.

Door Yuri Colman



ARMOEDE?



De afgelopen jaren heb ik de SM dan ook gebruikt voor de meest uiteenlopende doelen. Variërend van trekauto voor de boot, tot snelle wagen voor op het circuit, of voor een rit door Europa van 5.500 km. Ook voor de jaarlijkse trip naar een van Europa's skioorden wordt de SM uit de garage gehaald. Het eerste jaar, dat was 2004, een relatief eenvoudige trip naar Oostenrijk, het tweede jaar een wat extremer avontuur naar de Franse Alpen, en ook dit jaar weer een reisje. Deze keer naar Meribel, op zo'n 1.800 meter hoogte in de Franse Alpen.

Wintersport zonder voorbereiding

Het eerste jaar dat ik de SM voor een wintersportreisje misbruikte, heb ik niets aan de auto gedaan, geen winterbanden, geen nieuwe ruitenwissers, ik had niet eens sneeuwkettingen mee. Die reis verliep buitengewoon voorspoedig, maar eenmaal in Oostenrijk aangekomen bleek dat de Michelin XWX-banden totaal ongeschikt waren voor het gebruik in de sneeuw. Na 50 meter zat het profiel helemaal dicht met sneeuw en kleine kiezelsteentjes,

'De Michelin XWX-banden bleken totaal ongeschikt voor het gebruik in de sneeuw'

en ging de SM niet meer voor of achteruit... Omdat ik geen sneeuwkettingen had, zat er niet veel anders op dan de SM bij het hotel te laten staan en de skibus te nemen naar de skiliften. Dat gingen we dus het volgende jaar anders oplossen, want ik heb een hekel aan welke vorm van openbaar vervoer dan ook.

Wintersport mét voorbereiding

Dat tweede jaar wintersport verliep dan ook met een betere voorbereiding. Om te beginnen had ik geïnvesteerd in vier nieuwe Pirelli's type P4000 Super Touring, voorzien van een M+S codering. Ook gingen er nu sneeuwkettingen mee, een extra set wisserbladen, speciale koelvloeistof tot -36 graden en een deken en handschoenen om eventueel ket-



tingen te kunnen monteren. Aangekomen in het dorpje vlak bij Les Menuires bleek er op 1.700 meter hoogte nauwelijks sneeuw te liggen... 'zul je altijd zien', riep ik nog tegen de anderen... De volgende dag een pak sneeuw van één meter, ik zag nog net de dakrand van de SM boven al die witte troep uitsteken. Nadat de wegen waren vrijgemaakt en de SM was uitgegraven, werd het tijd naar de liften toe te rijden. De motor sloeg natuurlijk vlot aan, en ik wilde weg rijden... echter geen beweging in het koppelingspedaal te krijgen! Muur en muur vast gevoren!



Na een half uur de motor stationair te hebben laten draaien, kwam langzaam maar zeker de boel een beetje los en was het mogelijk weg te rijden. Dit ritueel heeft zich de volgende dagen herhaald, omdat het 's nachts zomaar -25 graden werd! Later bleek vocht in de koppelingcilinder de oorzaak van deze ellende. Ook bleek tijdens een tussentijds ritje naar Genève dat ook de Pirelli-banden niet echt heel erg geschikt waren voor verse sneeuw. Tijdens dat stukje rijden hebben we dan ook meerdere malen kettingen moeten monteren!

Wintersport met pech

Goed, tijd voor de ervaringen van dit jaar: ook deze keer een reis naar de Franse Alpen, deze maal dus Meribel. Met een SM die nu eens echt goed op de sneeuw voorbereid was, dus echte winterbanden, van het wereldberoemde merk Nokian (de enige die ze kan leveren in de maat 205/70-15), geregeld voor slechts 130 eurootjes per stuk! Daar komen nog wel velgen en

montage bij natuurlijk. Meteen maar een paar nieuwe remblokjes gemonteerd, een grote beurt, enz. enz. uitgevoerd. Voor vertrek ook maar eens de koplampglazen vervangen door exemplaren van polycarbonaat, welke ik van mede-clublid Kees Zorge had gekregen. In plaats van een reis in één stuk hadden we nu zelfs een geplande stop op zo'n 700 km van Amsterdam. Op die manier probeerden we de lange files van vorig jaar te omzeilen, en relaxed aan te komen. Al tijdens de eerste etappe merkten we dat de motor van de SM een beetje begon te stotteren bij 120 km/h, iets wat natuurlijk





werd opgelost door 160 te gaan rijden. Bij onze stop bij het hotel bleek dat de SM weer eens LHM lekte, maar waar vandaan was volslagen onduidelijk. Geen grote plassen, maar wel een duidelijke lekkage. Na een lange tweede dag, met natuurlijk veel files en een SM die iedere 10 minuten met een kokende motor kwam te staan vanwege een defect relais van de koelfans, kwamen we bij ons chalet aan. De volgende dag eerst maar een relais gehaald bij de Renault-dealer, zodat in ieder geval de fans weer werkten. Te lang met zoiets doorrijden kan nooit goed zijn. De LHM-lekkage bleek te komen van een lekke hogedrukleiding-aansluiting. Deze hogedrukleiding, normaal van staal, is bij mijn SM

een speciale slang, met een paar mooie verloopnippels van Wim van der Laan.

Echter, bij mij was de slang gaan zweten op de aansluiting... Komt nooit voor, maar waarschijnlijk is de slang beschadigd ten gevolge van de aanrijding van afgelopen juli. Ik heb ter plekke de slang verwijderd en weer een originele stalen hogedrukleiding gemonteerd om van de lekkage af te zijn. Gelukkig heb ik die leiding mee gedacht ik... Deze stalen leidingen hebben de nare gewoonte om te ontploffen, en daarom heb ik zo'n mooie HD-slang op mijn SM.

Groene péage

Na een heerlijke week skiën hebben we dan op zaterdag ochtend om 6.15 uur de terugreis aanvaard. Het is rustig en ik denk dus snel in Amsterdam te zijn! Helaas, zo'n 20 km voor Lyon zie ik in mijn spiegel een mega rookwolk achter de SM, en een rode lamp op het dashboard. STOP!!! Als eerste denk ik: nu is het gebeurd, het blok is overleden, maar dan zie ik een grote groene vlek onder de auto groeien... Zeven liter LHM op de péage... shit... hoe kan dat nu weer... Na het openen van de motorkap wordt dat heel snel duidelijk... De stalen hogedrukleiding is ontploft!!

Na het nodige gevloek en getier besluit ik dan maar de lekkende slang weer terug te plaatsen, die ik natuurlijk in de kofferbak heb liggen. Dat is in 5 minuten gepiept, en na nog wat met een hulpaanbiedende dépanage-chauffeur te hebben gesproken, gaan we hobbelen naar een pompstation om zes liter LHM te kopen. Ik ben dan koud tot mijn onderbroek en groen tot achter mijn oren. Wat een armoede. De rest van de familie rijdt lachend achter ons aan in hun warme en betrouwbare XM. Na het vullen van het LHM-vat rijden we in acht uur van Lyon naar huis... Met een druipende SM, maar zonder verdere problemen en met een gang van 170 km/h. Wat een heerlijke auto is het toch!

Volgend avontuur

Bij thuiskomst de schade maar eens opgenomen en Wim gebeld voor een verse slang. De gehele motor-

‘Deze stalen leidingen hebben de nare gewoonte om te ontploffen, en daarom heb ik zo’n mooie HD-slang op mijn SM gemonteerd’



ruimte was van onder tot boven groen, en droop van de olie. De hogedrukreiniger bracht wederom uitkomst, evenals het putje in de garage. Natuurlijk zit daar een vetafscheider onder, want anders wordt het echt een bende. Nadat alles weer netjes schoon was de boel weer opgepoetst met een doekje en wat WD40, en daarna een mooie nieuwe hogedrukslang gemonteerd. Ook heb ik alle elektrische contacten goed schoongemaakt, en voor de zekerheid een ander relais voor de airco gehaald, deze was ook al aardig gaar. Na een reis door de pekkel is het ook

raadzaam alle randen en kieren goed schoon te maken met warm water, om eventuele zoutresten weg te spoelen.

Ze staat nu dan ook weer glimmend en in een verse laag wax en tectyl te wachten op een nieuw avontuur. Voor belangstellenden: de hogedrukslang welke te plaatsen is in plaats van de stalen hogedrukleiding, is te verkrijgen bij Wim van der Laan in Abbenes, voor rond de 75 euro inclusief de handgemaakte verloopnippels.



Op bezoek bij Maserati in Modena

Door Marc Roelandt

Walter Bogaarts (Belgisch clublid – red.) had mij gevraagd of ik zin had om in september mee te rijden naar Italië voor een weekend georganiseerd door de Nederlandse SM club, met bezoek aan de Maserati-fabrieken in Modena, het Lamborghini-museum in Sant' Agata en natuurlijk het Ferrari-museum in Maranello. Daar moest ik niet lang over nadenken... het antwoord was volmondig ja!

Over berg en dal

Graag had ik aan dit hoofdstukje de titel meegegeven 'met de vlam in de pijp over de Brennerpas' maar het bleek eerder met horten en stoten te gaan! Twee weken voordien had Walter een kleine panne gehad met zijn SM, namelijk een waterslang die

aanschuiven. Merkwaardig genoeg bleef de temperatuur van het koelwater onvoorstelbaar stabiel op 74-75 graden (met een sonde in de culasse en een digitale meter), enkel in files werd het 83-84 graden, nog altijd niet abnormaal. Na ongeveer 700 km gereden te hebben, begon het aan de Duits-Zwitserse grens: je moet er stilstaan omdat er nog altijd grenscontroles zijn: hier stonden we enkele minuten aan te schuiven en viel de motor uit. Na vier-vijf minuten terug proberen, en hij was weer vertrokken. Nu reden we dwars door Zwitserland. Een korte pauze gehouden voor ons middagmaal, en dan door de Sankt Gotthardtunnel, die ongeveer 16 km lang is. Op dat ogenblik reed ik, en ik moet toegeven dat ik met een ei in mijn broek zat! Gelukkig heeft men nu als voorzorgsmaatregel ingevoerd, dat wagens onderling een afstand moeten houden van 50 meter, en vrachtwagens 100 meter. Door de tunnel gereden zonder problemen.



door de klem was afgesneden, en daarom had hij uit voorzorg alle waterslangen vervangen, en was de wagen in principe technisch goed in orde voor deze lange reis. Een bekende kwaal stak echter weer de kop op: een oververhitte motor die dan stilvalt en pas na vijf minuten terug aan de praat te krijgen is.

Nu alles is relatief: in feite reed zijn SM goed, maar viel drie keer stil als we even in de file moesten

Aan de Italiaanse grens tweede keer prijs en vielen we stil na de douane op een hellend stuk – gelukkig is een Italiaan ons komen helpen om de wagen even opzij te duwen. Op dat ogenblik ben je niet fier, dat kan ik je verzekeren! Terug vier-vijf minuten wachten en vroem... terug weg. Omstreeks vijf uur in de namiddag waren we reeds 12 uur onderweg en stopten we voorbij Milaan voor een koffiepauze. Walter had de motorkap opengezet om

voor wat extra koeling te zorgen. Dan komt er een groepje van drie personen op ons afgestapt, en één van de vrouwen zegt tegen mij in het Engels: ik heb zelf een DS maar zulk model heb ik nog nooit gezien. Met veel plezier heb ik haar uitgelegd dat de bella machina inderdaad ook geen DS was, maar wel een SM enz. enz. Toen ik haar vroeg of ze van plan was in oktober naar Parijs te komen, was ze ook niet op de hoogte van de geplande festiviteiten

naar aanleiding van de Cinquantenaire. Ook dat hebben we met veel plezier even rechtgezet. Bij het afscheid beloofde Elvira (want zo heet ze) mij te zullen mailen. Ik wacht nog steeds.

Even de draad terug opnemen: we waren al tot voorbij Milaan geraakt, nog even doorbijten! Iets verder waren er wegenwerken aan de gang, tot mijn grote verbazing werd er ook na zes uur 's avonds doorgewerkt; de files vielen nogal mee, en de SM hield Walter aan de praat door gewoon wat gas bij te geven, wat dan neerkomt op een stationair draaien aan 2.000 toeren!

Dankzij het goede roadbook vonden we de juiste afslag, om niet in het centrum van Modena te geraken maar wel op weg naar Maranello. Maar niet te vroeg juichen: op een boulevard in de buitenwijken was juist een ongeval gebeurd, met ambulances en carabinieri erbij, en daar viel de SM voor de derde keer stil juist voor de politieman die het verkeer altemnerend doorliet. Het leek mij een eeuwigheid eer we hier uiteindelijk konden doorrijden! Uitein-

delijk bereikten we het hotel in Formigina, waar reeds een tiental SM's voor de deur stond. Vlug even ingecheckt en dan te voet naar het restaurant waar zowat iedereen reeds aan tafel zat. Men was blij dat we er toch geraakt waren, want de drie keren dat we stil hadden gestaan, was er ons een Nederlandse SM gestopt en terug voorbij gereden.

Gered door de elektronica

Aan tafel was het gespreksonderwerp natuurlijk onze tocht met horten en stoten, en zowat iedereen had er zijn mening over. De meesten hielden het bij oververhitting, vapor lock, etc. Aan de afstelling van de carburators kon het ook niet liggen, want Walter had alles volgens het boekje afgesteld, en alles nog eens gecontroleerd aan de hand van een ceramische bougie, die je toelaat te zien of de verbranding cilinder per cilinder goed gebeurt.

Tot een zekere Yuri zich in het gesprek mengde en voorstelde de splinternieuwe 1,2,3 Ignition op de wagen te monteren. Hij werkt als mecanicien in de garage Van der Laan in Abbenes, die gespecialiseerd



is in DS, CX en SM. Hij had zelf deze elektronische ontsteking op zijn wagen gemonteerd en het werkte schitterend. Toevallig had hij er eentje in zijn koffer liggen, maar het enige wat nog moest gezocht worden was een 'high performance' hoogspanningsbobijn.

Volgens de redenering 'baat het niet, dan schaadt het niet' nam Walter de beslissing het er op te wagen. We zouden de volgende dag iets proberen te vinden in Modena, of zoals onze Nederlandse vrienden het uitdrukken, de sloperijen gaan bezoeken. Gelukkig hadden we een adres in het roadbook van een kleine garage die vroeger Citroën-agent was, en die zoals wij vermoedden, wel het een en het ander had liggen. En het was ook zo. Buiten stonden er wrakken van een CX, Dyane, Mehari, BX, C 15... hier moesten we zijn. In zijn showroom stond een prachtige Ami 8 en een DS, en binnen nog eens zes DS'en op een koper te wachten. De patron, meneer Silvano, was tot een praatje bereid en haalde voor ons de bobijn van een BX GTI te voorschijn. Net wat we nodig hadden. Bij het buitengaan zag ik een gereviseerde motor voor een SM op een palet staan, en een mededeling op een bord geschreven:

'Een herstelling snel, goed en goedkoop, dat kan ik niet doen! Silvano'

'La riparazione presto, bene e a buon mercato, non la posso fare! Silvano'. Nu in het Nederlands: 'een herstelling snel, goed en goedkoop, dat kan ik niet doen! Silvano' De volgende namiddag konden we dan alles monteren. Dit betekent dat de stroomverdeler met de twee modules van Lumenition (eerste generatie) eruit vloog, en de splinternieuwe volledig elektronische stroomverdeler van 1,2,3 Ignition erin geplaatst werd met slechts één bobijn. In de montagehandleiding zat een foutje dat door onze specialisten Yuri en Walter werd opgelost, en het moment van de waarheid brak aan: doet 'ie het of doet 'ie het niet?

Wel, de motor deed het schitterend, en terwijl Walter en Yuri hun gereedschap aan het opbergen waren en hun zwarte handen gingen wassen, mocht ik de eerste proefrit doen, richting Maranello. Jon-



gens, wat een plezier! Even doortrekken tot 120 waar het mogelijk was en dan in alle lagere versnellingen hem goed op toeren jagen, de motor gedroeg zich voorbeeldig. Dan nam Walter het stuur over en moest ook beamen dat de motor nog nooit zo goed had gedraaid, vlot starten, een mooi stationair toerental en bij het optrekken zonder de minste hapering in toeren gaan. Zolang liggen knoeien, en altijd op



een verkeerde denkpijpe zitten. Die namiddag zelf hebben we de toerit van ongeveer 100 km in de heuvelen rond Maranello gereden, en dit was het meest overtuigende bewijs dat alle miserie was opgelost dankzij de elektronische ontsteking.

La bella machina

De bedoeling van dit weekend was een bezoekje te brengen aan de drie firmas-motorlegendes, die alle drie in de buurt van Modena gelegen zijn. Eerst brachten we een bezoek aan het Lamborghini-museum in Sant'Agata; het eerste wat ons opviel, was dat er slechts Audi's met Duitse nummerplaten op de parking stonden: de nieuwe eigenaars van de firma sinds 1998; we werden er rondgeleid door een vrouwelijke gids die zich verontschuldigde dat we niet in de productiehallen mochten komen, omdat de splinternieuwe Gallardo Roadster werd klaargemaakt voor het salon in Frankfurt, dus top secret! Wat heb ik bijgeleerd tijdens dit bezoek? Ik wist dat meneer Ferruccio Lamborghini begonnen was met landbouwtractoren en dan besloot om maar zelf auto's te maken na een discussie met Enzo Ferrari. De zaak ging bijna overkop in de jaren '80 toen een levering van 3.500 tractoren die klaarstonden om naar Bolivia verscheept te worden, niet doorging (de Boliviaanse regering had onvoldoende deviezen om deze bestelling te kunnen betalen). De afdeling tractoren werd overgenomen door de firma Saime,

en de afdeling auto's door Chrysler. Nog een voorbeeld van een leuk idee op het verkeerde ogenblik, is de LM400 terreinwagen met V12-motor (best te vergelijken met de Hummer van grootte en uitzicht) die ze dachten te verkopen aan de oliesjeiks... er zijn er maar enkele van gemaakt. Geef mij maar de Mini Moke, daarmee ben ik al tevreden. De mooiste Lamborghini ooit gemaakt? Zonder twijfel, de Miura, gewoon beestachtig mooi. Even er bij zeggen dat velen auto's genoemd zijn naar legendarische vechtstieren. In het museum staan ook Formule 1-wagens met de V12, en speedboten, recordhouders in hun klasse, uitgerust met twee V12-motoren. Vergeet niet even vol te tanken voor je vertrekt! Onnodig te zeggen dat mijn collectie folders nu verrijkt is met enkele fraaie Lamborghini exemplaren.

'Zolang liggen knoeien, en altijd op een verkeerde denkpijpe zitten'

Na dit bezoek gingen we lunchen in wat van buiten een albergo (herberg-afspanning) leek, maar van binnen een chique tent bleek te zijn. Niet te lang treuzelen, want Maserati stond op het namiddag-programma. Merkwaardig is wel dat de firma Maserati zelf over géén museum beschikt, daarvoor moet je terecht bij de familie Panini. Niet getreurd, het

bezoek aan de hoofd-zetel met daarachter de productiehal was boeiend genoeg. Voor de fotograferende medemens werden de SM's netjes op een rij geparkeerd voor de imposante glazen gevel van het hoofdgebouw. Ik had ondertussen opgemerkt dat een semi-gecamoufleerde coupé de poort was uitgereden. In duidelijke mensentaal: een auto met vooraan en achteraan zwarte plastieken stukken erop geplakt, zodat je de juiste vorm van de neus en het kontje nog niet kan zien. Het bleek om de nieuwe Alfa Romeo Brera te gaan.



Het bezoek aan de montagehal was leerrijk: in een kraaknette omgeving worden de coupé, de coupé GT, de Spyder, de Spyder GT en de Quattroporte door mekaar afgewerkt, ongeveer 20 auto's per dag of 4.800 per jaar. In een hal opzij worden de motoren stuk voor stuk in een geluiddichte cabine gedurende een half uur proef gedraaid, en indien zij niet voldoen, gedemonteerd om bepaalde onderdelen te vervangen - Maserati heeft géén eigen gieterij voor motorblokken, ze worden geleverd door Ferrari. Met de auto's die van de productielijn rollen, wordt buiten nog een proefrit van 10 minuten gedaan, niet op straat, maar gewoon tussen de verschillende hallen, voor ze in een soort tunnel-hangar op de parking worden gezet. Het viel me ook op dat hier zoveel jonge mensen, zowel mannen als vrouwen, werkten. Ondertussen was het vier uur geworden en de bedienden verlieten het hoofdgebouw; voor we hier weg reden, werden verschillende motorkappen opengedaan, om aan de gids van één groep en aan andere belangstellenden te tonen dat in deze Citroëns wel degelijk een Maserati V6 lag!

Na een heerlijk avondmaal in een ander landelijk restaurant, en een gezellige babbel in de lederen

zetels van de lounge in het hotel, zochten we onze kamer op. Op het programma van zaterdag stond een bezoek aan het Ferrari-museum in Maranello. Dit museum is natuurlijk het walhalla voor de liefhebbers van het steigerend paardje 'cavalino rampante', maar vermits ik geen F1 freak ben, viel het mij wat tegen – het was pas in de laatste afdeling dat ronduit schitterende coupés en cabrio's van de jaren '50 en '60 getoond werden. Ik heb ook lange tijd gesnuisterd in de boeken van de merchandising-boutique, met schitterende foto's van de jaren twintig en dertig toen meneer Enzo eerst voor de firma Lancia werkte, en daarna met zijn Scuderia (renstal) Ferrari de technische ondersteuning was van de koersauto's van Alfa Romeo.

Op de terugweg naar het hotel hebben we voor de verandering geluncht in een soort bergchalet, waar alle grote Ferrari-piloten ook kwamen en komen eten. Mamamia, hier hebben we ook lekker gegeten! Daarna moesten wij de grote klus uitvoeren, zoals reeds hierboven verteld: op de wagen van Walter de Lumenition ontsteking eruit gooien en 1,2,3 Ignition inbouwen met succes. De andere deelnemers waren reeds begonnen aan de rit van ongeveer 100 km met roadbook. Dit is géén officiële route, maar wel een rit uitgestippeld ten behoeve van journalisten die met een nieuw model van Ferrari een proefritje moeten

maken. Deze rit deden we samen met Yuri, en voerde ons door een landelijk stuk Italië, ver van de grote steden, waar de tijd is blijven stilstaan. Geen echte bergcols, maar toch voldoende steile klimmen met haarspeldbochten. Een heerlijke rit op deze zonnige zaterdag!

De dag werd, hoe kan het ook anders, afgesloten in hetzelfde landelijke restaurant van de vorige avond, waar ze ondertussen begrepen hadden dat we graag voor middernacht de tafel wilden verlaten. Het was een gezellige sfeer, met de nodige toespraken en bedankingen. Ik heb de nodige contacten gelegd met mijn Nederlandse collega-voorzitter, Peter Snoeker, en wie weet, komt er eens een internationale meeting voor SM's in Benelux-verband! De terugtocht verliep rimpelloos, we zijn niet meer stil gevallen aan de grensposten! Voor de verandering waren er nu wegenwerken op een zondag, juist na de Sankt Gotthard-tunnel, en dat veroorzaakte een file van drie kwartier. Walter was er deze keer zo gerust in, dat hij bijna de ganse weg door Zwitserland geslapen heeft – het weze hem gegund!

‘Mijn eerste internationale kennismaking met het SportMaserati-wereldje zal ik niet vlug vergeten’

Mijn eerste internationale kennismaking met het SportMaserati-wereldje zal ik niet vlug vergeten: ik moet de organisatoren van de Nederlandse club (Jan-Tjerk Eelkema en Michel van Gompel) feliciteren voor hun professionele aanpak, Yuri nogmaals bedanken voor het oplossen van onze ontstekingsproblemen, en last but not least, Walter die mij heeft uitgenodigd aan dit fantastische weekend deel te nemen.

Dit jaar trekken we naar Berlijn voor de internationale meeting, dat staat vast.

Foto's van Peter Pijlman



Bijzonder Citroën! Bijzonder Maserati!

Door Peter Pijlman

Er zal vast wel méér geschreven worden over dit bijzondere evenement. Ik was er vier dagen en nam de tijd om rond te neuzen. En zag en hoorde bijzondere dingen. Wat persoonlijke impressies.

Exhibitionistisch

Rétromobile 2006. Je kan er best omheen, al zeggen sommige liefhebbers van niet. Je kan best als eerlijke Citrofiel zónder een bezoek aan deze luxueuze exhibitie van alles wat in het verleden drie of vier wielen had. Het is allang geen beurs voor koopjesjagers meer.



Het is méér en méér een show geworden van het beste wat Frankrijk op restauratiegebied vermogen en wat de verzamelaars in dit land zoal hebben vergaard. Beetje exhibitionistisch, dat wél. Maar dat mag, want het is allang niet meer zo, dat Frans plaatwerk en spuitwerk gefiemel en gepruts in de marge is. Frankrijk maakt een goed inhaalslag op dit gebied.

Toucher!

Kwaliteit, dat heeft deze tentoonstelling. Geen rommelmarkt, waar het zo heerlijk grasduinen was. A propos: grasduinen lijkt me een typisch

Nederlandse uitdrukking voor snuffelen, graaien in bakken, vuile handen krijgen en verrukt iets tevoorschijn halen. Niets van dit alles. Het is nu méér met handschoentjes aan heel voorzichtig over de glanzende huid van nieuw gemaakt blik aaien. Toucher dus, heel subtiel.

Christie's

Op de stand van Christie's, het bekende veilinghuis dat ook auto's terug probeert de duwen in de markt, stonden twee sublieme objecten voor ons. Een bronskleurige CX Pallas uit 1975, volgens het bordje met de eerste – glanzende – lak, en inderdaad: als nieuw. Juweel. De sticker op de achterraut toonde trots en in alle glorie: 'Elue voiture de l'année, CX!' Terecht, dachten we toen, en terecht, denk ik ook nu nog.

Eindelijk het interieur

Op de stand stond ook de Maserati Quattroporte II uit 1975, de witte die ook staat afgebeeld in het boek 'Sa Majesté', De Citroën SM in de schijnwerpers, pagina 103 en 104. Bij het maken van dit boek baalde ik ervan dat ik geen foto's van het interieur kon tonen. Het zou volgens Alfieri heel bijzonder zijn.

Bertone, die de vormen ontwierp, wilde na overleg met hem een dashboard van keramiek maken, als een eerbetoon aan de pottenbakkers uit de regio waarin Modena ligt. Het werd iets anders..., maar wel heel bijzonder.

Uniek exemplaar

's Morgens vroeg, toen alle stands nog gesloten waren, heb ik er foto's van gemaakt. Bijzonder is het, ook na dertig jaar. Hagelnieuw, het enige nog bestaande exemplaar met een digitaal dashboard, zo verzekerde Philippe Beugin van de Franse club

mij. Beugin heeft op de auto geboden, maar zag af van de koop. De veiling begon met een openingsprijs van 4.000 euro, maar eindigde op 56.000 euro. Direct na de opening kwam er een telefonisch bod van 40.000 euro... Veel geld? Je hebt wel een uniek exemplaar in handen. Bijzonder Citroën, want alle techniek is van Citroën, behalve de motor. Bijzonder Maserati, want de carrosserie is ontwikkeld in opdracht van Maserati.

CX en DS

Bijzonder voor CX-liefhebbers was ook de CX Familiale serie 2 die op de stand van de CX Club stond, met 36 kilometer op de teller. Eigendom van het Patrimoine Citroën. Tjonge, ze hebben tóch wel wat bewaard, die jongens daar. Wat ze overigens ook in bezit hebben, maar nog niet toonden, is de oudste tot nu toe bekende DS. Wát, zult u zeggen? Die was toch in handen van een Nederlandse DS-liefhebber?





Ik help u uit de droom. Die auto, met chassissnummer 32, staat tegenwoordig in het Citroënmuseum van Henri Fradet, in Castellane. En die auto blijft daar voorlopig wel. Maar Amerikaanse vrienden die onlangs het Patrimoine in Aulnay bezochten, toonden me foto's van... jawel, nummer 31. De auto wordt momenteel gerestaureerd. Maar de restauratie ligt stil. Waarom? Omdat ze bij Citroën niet precies weten wat er nu origineel is aan de auto en wat er later aan is toegevoegd. Voorlopig dus maar een bezoekje plannen aan Castellane... Als u DS-liefhebber bent of de Route Napoleon wilt rijden en wilt kamperen in dit schitterende gebied, Fradet heeft ook een camping en die ligt achter zijn interessante museum, gewijd aan Citroëns van na de oorlog (zie ook SublieM nummer 50, pagina 87 en verder – red.).

Super replica's

Voor de SM-liefhebbers stond er op Rétromobile nog iets bijzonders: een prachtige replica van de rood-geel-zwarte rallywagen die Citroën in bezit heeft. De liefde voor het detail waarmee dit na-maak-racemonster is vervaardigd, dwingt absoluut respect af. De SM Club de France, die hem tentoon stelde, was er terecht trots op!

Een invalide Fransman vond een niche in de markt. Hij bouwt op een grandioze manier de fameuze Norev SM (schaal 1:18) om tot cabriolet, in iedere gewenste kleur, met originele kentekens (ook de Nederlandse!). Tot in detail gepersonaliseerd dus. Prijs: rond de 160 euro. En dat zijn dan voor een luttel bedrag vergeleken met de Maserati Quattroporte II uit 1975, óók unica!

FICCSM 2006

Door Joris Bogaard

Zoals ieder jaar vond ook dit jaar tijdens Rétromobile de meeting plaats van de Federation Internationale des Clubs Citroën SM afgekort FICCSM.

Adrian Furtado van de Franse club opende de vergadering en gaf direct het woord aan Rulemann Erkenwick, de voorzitter van de Duitse club. Rulemann gaf uitleg over het internationale evenement dat dit jaar plaatsvindt in Berlijn van zaterdag 3 juni tot en met maandagmorgen 5 juni. Als je wilt, kun je vrijdagavond al binnenrijden voor een diner en tot maandagmiddag blijven, maar dan moet je bijbetalen. Het basisprogramma kost 750 Duitse euro's per paar inclusief hotel. De zaterdag wordt doorgebracht met een rondrit per bus door Berlijn, de zondag wordt Berlijn verder ontdekt per SM, gevolgd door een galadiner in de avond. Het inschrijfformulier had je voor 2 april jl. moeten terugsturen per slakkenpost (e-mail was geen optie) en betalen had voor de 21e april moeten plaatsvinden! Waarschijnlijk zit hier wel wat rek in... De Duitse club telt 240 leden die elk 120 euro per jaar betalen (voor een zwart-wit clubblad).

Het woord werd overgegeven aan de Italiaanse club in de persoon van Erminio Baldiraghi. De Italianen houden hun jaarlijkse meeting op 7 mei in Toscane. Tevens is er een meeting gepland voor alle typen Citroëns op 2 april in de buurt van Padua. In maart van dit jaar zijn alle nog in Italië geregistreerde SM's (ongeveer 240 stuks) opgenomen in het Italian Historic Car Register. Hierbij zitten veel SM's die niet meer de weg op kunnen en/of allang zijn gesloopt - lekker nuttig! De Italiaanse club telt 46 leden die elk 130 euro lidmaatschap betalen. Hiervan wordt 80 euro afgedragen aan de Franse club zodat alle leden lid zijn van beide clubs en daarmee de clubbladen van de Fransen ontvangen en volle toegang hebben tot het onderdelenmagazine.

Brian Cass gaf ons de update over de activiteiten van SeMantics. De laatste 18 maanden zijn er 12 SM's Engeland binnengekomen! SeMantics telt zo'n 30 actievelingen. Er zijn echter 100 Britten lid van de

Citroën Car Club(CCC), en er zijn waarschijnlijk nog zo'n 200 SM's in de UK. Voor 15 pond kun je met partner deelnemen aan het Silverstone Classic 3-day event van 28 tot en met 30 juli. Je bent dan één van de 100 klassiekers die verwacht worden. Op 16 en 17 september houdt SeMantics haar jaarlijkse rally. In 2007 wil SeMantics de jaarlijkse Internationale SM-meeting organiseren in het eerste weekend van juni. Het gaat plaatsvinden in Yorkshire, zo'n 430 km van Dover. Lid zijn van SeMantics is gratis maar je moet 30 pond per jaar lappen aan de CCC.

Hans Roellin van de Zwitserse club laat ons weten dat zij een lente- en een herfstrit houden, en tevens elke maand in de buurt van Zurich bij elkaar komen. Graag zouden zij de Internationale organiseren in 2008 waarna Nederland zal volgen in 2009 (2010 is gereserveerd voor de Fransen omdat dan de SM 40 jaar oud wordt). De 70 Zwitsers betalen 100 Swiss Francs (66 euro) per jaar aan hun club.

Hierna was het eindelijk de beurt aan Peter Snoeker die stond te popelen om het woord te voeren (wij kennen hem niet anders). Peter vertelde het genootschap in geuren en kleuren over het geslaagde vorige jaar, qua meetings, met als hoogtepunt natuurlijk het bezoek aan de Maserati-fabriek! Vooral de Italianen hingen aan zijn lippen en waren erg verbaasd dat het ons gelukt was daar binnen te komen! Verder stipte hij nog even onze bezorgdheid aan over het afnemende aantal garages dat aan onze geliefde voiture kan werken. Wij hebben zoals u weet 165 leden waarvan er vorig jaar 17 nieuw waren en wij betalen 75 euro per jaar! (heeft u de machtiging al ingeleverd dan wel het geld overgemaakt?) Ondergetekende heeft

aangeboden de internationale garagegids nieuw leven in te blazen, ooit een initiatief van FICCSM. Adrian zal zijn originele documenten mailen. Als alle clubs nu ook hun garagegegevens - liefst voor juni 2006 - mailen, kan niets een nieuwe uitgave van de gids meer in de weg staan!

Adrian liet ons nog kost weten dat het goed gaat met de Zweedse club. Lars Frykholm was helaas verhinderd. Je kan van 7 tot 9 september in het zuiden van Zweden een rallyrijden! Contact daarvoor Lasse.frykholm@alfa.telenordia.se. Als je dat te dichtbij vindt, kan je het weekend van 12 augustus een SM huren in Australië! Er zijn zowel links- als rechtsgestuurde auto's beschikbaar. Het vindt plaats in de Australian Alps tussen Melbourne en Sydney. Een rit van 1.500 km! Meer details zijn te krijgen bij Peter McLeod: skyeaustralia@aol.com.

Traditioneel mocht Pierre Fraleux als laatste over de onderdelenvoorziening praten. Zoals elk jaar verzandde dit in een oeverloze discussie waarover we nog afzonderlijk bij u terug zullen komen. Zowel Peter als ik hebben niet deelgenomen aan het afsluitend diner maar zijn van de haute cuisine die Parijs zo beroemd maakt gaan genieten!



Heerlijk zo'n Fransman!

Door Piet Buijsman

In december had ik nog het idee om met de SM naar de eerste Franse autobeurs van mijn seizoen te gaan. Ik weet nu beter. Nog een verschil met CX-rijden is namelijk dat de reparateur van een SM nooit weet wanneer de auto klaar is. De foto hieronder laat zien dat hiervan dan ook nog in het geheel geen sprake is.

De overigens buitengewoon kundig overkomende reparateur, wiens naam ik niet zal noemen, maar die binnenkort hier zeer bekend zal zijn, vertelde mij dat het nog "enige tijd" zou duren. Het begon met het druklager dat stuk leek te zijn en na demontage bleek dat ook inderdaad het geval. De foto zegt waarschijnlijk meer dan een heel verhaal. Zou het niet goed afstellen van de speling de oorzaak kunnen zijn geweest? Maar nu het blok er toch uit was, kon er eens goed worden gekeken en toen bleek het wel wenselijk nog enige modificaties uit te voeren. Zo moesten toch maar de natriumkleppen worden vervangen door rvs-kleppen. Vervolgens moest het asje van de oliepompe worden bekeken. Kettingen? Bij twijfel vervangen. Klepzittingen? Tja, het moest niet, maar als de koppen er nu toch af zijn... Welnu,

zo ging het nog even door. Gelukkig kreeg ik ook te horen dat het eigenlijk een heel keurige auto was. Jammer van die drukgroep (want de tongen van de diafragma-veer waren ook helemaal ingevreten) of misschien wel niet; want nu kostte het eigenlijk niet veel meer om wat andere zaken ook gelijk uit te voeren.

Vandaag zit ik met rode, tranende ogen in onze fraaie rode bolide. Een CX. Waarmee we naar Reims zouden gaan. Naar de "Salon Champenois du véhicules de collection", in het Parc des Expositions. Een jaarlijks terugkerend superweekend met verschrikkelijk veel Frans oud roest, zeer bijzondere CX-trouvailles en een hoop gezelligheid. Maar nu zit ik ook nog met een zere keel (glycol!) en de autoruiten zijn van binnen wel heel verdacht beslagen. Ja hoor, een kapotte kachelradiateur. En afgelopen week al een kapotte benzinepompe. Doe ik toch iets niet goed? Moet ik mijn nog niet zo lang geleden aangeschafte rode kanjer nu toch meer als een dame gaan behandelen? Vooruit dan maar, ze gaat op stal. Noodgedwongen, want er is geen tijd meer voor een reparatie. Wel jammer, want eigenlijk had ik wel een heel klein beetje willen pronken met het prachtig opgeknapte zwartleren interieur.



Vrijdagochtend rijden we met ons trouwe huishoud-CX richting zuiden. Wel nog even de ruitenwisser vervangen want het zicht is niet zo best meer en het stroomt van de regen. Alles gaat voorspoedig, er zijn zowaar geen echte files. In België weer veel kapotte autobanden langs de weg, of worden die nooit opgeruimd? Wel verse plakaten in elk geval, met de bekende pakkende teksten, dit keer om het rijgedrag langs wegenwerken wat te beteugelen: "Raast u er voorbij omdat uw kat moet bevallen?", "Raast u er langs omdat u graag in de krant komt?" en "Raast u voorbij want uw soep wordt koud?" Altijd weer benieuwd hoe de grappen de vol-

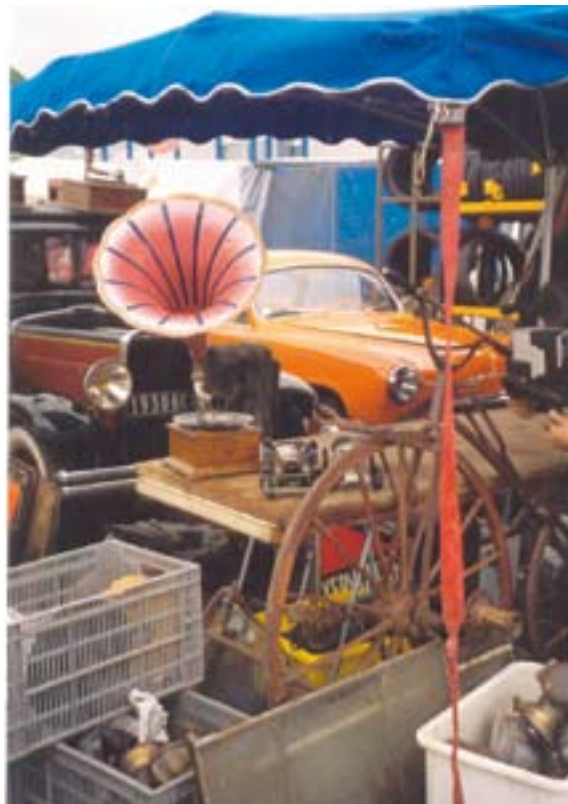
gende keer zullen uitpakken. Tot aan Reims komen we geen enkele CX tegen.

Zaterdagochtend zijn ze er in overvloed en zowaar ook een enkele SM, wanneer we aan komen rijden op het terrein van de Salon. Er valt heel wat moois te bewonderen op het speciale parkeerterrein voor de "Véhicules Collection Visiteurs". De beurs is niet speciaal voor de Citroën-liefhebber maar die komt hier wel goed aan z'n trekken. Er is een grote (60.000 m²) buitenbeurs voor tweedehands auto-onderdelen. Het bekende werk; graaien in bakken en veel grote losse onderdelen van nieuw tot oud roest, maar ook antieke trapauto's en ander oud speelgoed en met het jaar meer oude Solexjes en ander licht motorisch vervoer. Soms zijn de voertuigen, gezien de hoeveelheid stront en stro die er aan kleeft, nog maar net onder de kippen vandaan getrokken.

We bekijken kort de oude auto's die buiten te koop worden aangeboden en haasten ons dan naar binnen (20.000 m²) waar het vreselijk druk is, veel drukker dan in vorige jaren. Ook buiten werkte dat al belemmerend op de snuffelmogelijkheden. De binnenbeurs wordt gehouden in verschillende hallen waarbij er twee gereserveerd zijn voor de presentaties van de verschillende automerken. Een lust voor het oog want er wordt enorm veel werk van gemaakt (er is een prijs aan verbonden). De Citroën-stand laat een pracht van een gouden CX Pallas zien in een fraai Frans tafereel, compleet met Française achter het stuur.

Tevergeefs zoeken we een SM. Ook binnen zijn er verschillende hallen gereserveerd voor de tweedehands verkoop. We kopen een paar autotijdschriften maar verder vinden we dit jaar niets van onze gading. We doen niet mee aan de "tour d'elegance" deze middag, anders hadden we hier in diverse

stands ook terecht gekund voor prachtige tweedehands kleding, hoedjes, tassen en petten. Om het klassieke plaatje compleet te maken. We zien er een paar fraaie voorbeelden van rondwandelen, compleet met echte vos rond de schouders. De beurs is goed georganiseerd (volgend jaar al weer de 20e keer), met het jaar beter bezocht (wat inmiddels een klein beetje een nadeel lijkt te gaan vormen). Het weer moet wel meewerken want het is nog wat vroeg in het jaar. Voor de breed georiënteerde autoliefhebber is het een reuze gezellige beurs met de mogelijkheid net die ene buitenkans te treffen.



Omdat we altijd zo graag in Reims blijven plakken, vertrekken we pas zondagochtend vroeg weer naar het noorden. We horen af en toe een nieuw verdacht geluid maar ons trouwe werkpaard brengt ons keurig naar een bestemming vlakbij Antwerpen waar we beslist nog even langs moeten om een set velgen te bekijken. Een Vlaamse CX-liefhebber gaat ons voor naar z'n garage waar we een vrijwel nieuwe CX bewonderen met nog geen 17.000 kilometer op de teller. Een juweeltje. Maar hij heeft nog veel meer fraais wat we allemaal mogen zien. Onder meer een DS met glazen afscheidingsruit en par-

lofoon, origineel van Chapron. Mocht hij eens een artikeltje willen over zijn hobby en have, dan wil ik zijn ghost-writer wel zijn. Het laatste stuk naar huis horen we het vreemde geluid steeds vaker maar het is nog niet helder waar dit op zal uitdraaien. Dat zal de komende week tijdens het woon-werkverkeer wel – pijnlijk - duidelijk worden. Het zij zo. We zijn weer thuis, bij onze rode (Française?), die nu toch echt voorrang moet krijgen met een liefdevolle reparatie en de belofte in het vervolg behoedzamer te worden behandeld. Want Fransman of Française, metroman of dame, een CX heeft behoefte aan een subtiele behandeling. Hoe zal dat worden met de SM?

New York zal het zónder moeten stellen!

Door uw Franse correspondent

Medio maart kreeg ik bezoek van twee vrienden uit New York, echte Citrofielen. Ze toonden twee gezichten: één met hevige teleurstelling en één met grote gretigheid. Beide gezichten waren verklaarbaar. Ik probeer u hieronder uit te leggen waarom.

Opron op Rétromobile

In februari bezocht ik, zoals zovele Nederlanders, Rétromobile. De Euro-SM Club, die elk jaar aandacht trekt met een origineel tentoonstellingsthema, koos dit keer voor KLASSE! Nu geen fraaie replica van een historisch interessante SM, maar een hommage aan Opron. Opron's zilverkleurige SM stond op hun stand. De auto was heel fraai uitgelicht (die kleur!!!) en de magnifieke wagen trok veel bekijks. Via een videoscherm werd de geschiedenis van Opron bij Citroën getoond. Ik kreeg de gelegenheid om gedurende een lang weekend mijn boek over zijn werk te verkopen. Opron kwam meerdere keren naar de tentoonstelling kijken.

Fraaie schaalmodellen

De stand was niet alleen interessant door Opron's auto (en mijn boeken, haha!). Twee bekende schaalmodellen uit het Patrimoine van Citroën trokken ook veel bekijks: de SM van hout met alleen de

essentiële lijnen, en de Présidentiële 'landaulet', eerder te zien op de jubileumtentoonstelling 'Citroën, 75 jaar toekomst' in Amsterdam. Een professionele modellenmaker in de club had drie grote, heel natuurgetrouwe SM-modellen gemaakt. Kunststukjes! Eén van deze schaalmodellen was zwart-wit gelakt, zoals het gipsen 1-op-1-model dat Opron ooit met z'n medewerkers had gemaakt om aan de directie te tonen. Twee andere modellen waren in de lengte doorgesneden en tegen een spiegelende achtergrond bevestigd. Schitterend werk, om in een museum of fraaie showroom op te hangen. De modellen zijn overigens te koop, maar zeker niet goedkoop! Het is echt handwerk en het zijn unica.

Sanering van m'n verzameldrift

Daags voor het bezoek van twee Amerikaanse vrienden aan mijn stulpje in Zuid-Frankrijk, had m'n vriendin Lan samen met clublid Jacques Hackenberg alle auto-onderdelen lopen versjouwen, teneinde straks van het berghok een atelier te kunnen maken. Jacques stelde daarbij voor drie 'hopen' te maken: 'bewaren', 'twijfel', 'weggooien'. Goed idee, zult u zeggen. Ik heb vanuit m'n stoel de regie gevoerd omdat ik zelf even niet kon meehelpen, en u begrijpt welke stapel het grootst werd... De bewaker van de vuilstortplaats haalde later de helft van de weggegooiden onderdelen weer uit de stortbakken: 'voor een vriend...', zei hij! Het was m'n zwager die de ultieme oplossing voor de sanering van mijn voorraad aandroeg: gewoon de bordjes verhangen! Ik heb z'n raad niet overgenomen. Ik heb nu m'n eigen autosloperij; a dream came true. Maar het atelier komt er aan. En dat is een andere droom!

Gretig op m'n autosloperij

Mijn bezoek uit New-York verlekterde zich aan m'n collectie Citroën-onderdelen en autootjes. Dat is niet zo raar, want het is een beetje de spuigaten uitgelopen... In afwachting van de bouw van



m'n garage staan de auto's in de tuin opgestapeld ('t lijkt wel een Balladur-kerkhof) en liggen de onderdelen nu op grote stapels in het gras. Het is nog steeds een 'bordelle'; Malle Pietje is er niks bij! En ik genoot van de gezichten van mijn vrienden. Ze maakten overal foto's van. Elk - bijzonder? - detail werd digitaal vastgelegd. Als jonge honden wrongen ze zich achter het stuur van de auto's en aaiden ze de dashboards als waren het mooie vrouwen. Begrijpt u nu de 'gretigheid' van m'n bezoek een beetje? M'n vriendin stond erbij en keek ernaar, met stijgende verbazing. Na afloop zei ze: 'Nu begrijp ik waarom die oude auto's zo bijzonder voor je zijn!'

En dan nu de teleurstelling die op hun gezichten was te lezen. Ik vertelde ze dat...

Echte Citrofielen

Ze hadden de SM van Robert Opron willen kopen. Ik moest ze melden dat ze te laat waren. Bij zijn bezoek aan New York en Saratoga Springs, twee jaar geleden, was hun oog op deze fraaie SM gevallen. De één rijdt in New York momenteel dagelijks in een AMI 8-break en de ander in een DS 21 Pallas van 1968. De één werkt als tuinarchitect voor dakterrassen aldaar en de ander als docent in de geschiedenis van design op de New York Academy of Design. Het zijn beide estheten, die van de creaties van Opron weten te genieten. Echte Citrofielen, die jaarlijks de Noord-Amerikaanse meeting 'Drive she said!' organiseren, waar zich ook altijd een flink aantal Nederlanders melden.

Jean-Philippe Peugeot

Ze visten achter het net, want de SM is op Rétromobile verkocht. Bij een bezoek aan de stand van de Euro-SM Club kocht Jean-Phippe Peugeot himself de wagen. Hij verhuist naar de PSA-collectie en zal regelmatig tentoon worden gesteld. Naar verluidt komt de auto t.z.t. ook op de Champs Élysée in de Citroën-showroom te staan. Sa Majesté is inmiddels opgehaald en zal zeker vertroeteld worden.

Arm New York!

Voor Opron en voor onze club is deze gang van zaken interessant. Monsieur Peugeot komt binnenkort bij Opron op bezoek. Als je bedenkt waarom Opron in 1975 bij Citroën weg is gegaan, is dit een interessante ontwikkeling. Hij wilde niet voor Peugeot werken! Voor onze club is het ook interessant, want het vele werk van zovele clubleden aan deze auto, nu alweer vijf jaar geleden, is niet voor niets geweest: de auto blijft zichtbaar en verdwijnt niet naar een particuliere verzamelaar. Wel jammer voor de New Yorkers en het straatbeeld van New York!



Stop Mogelijkheden

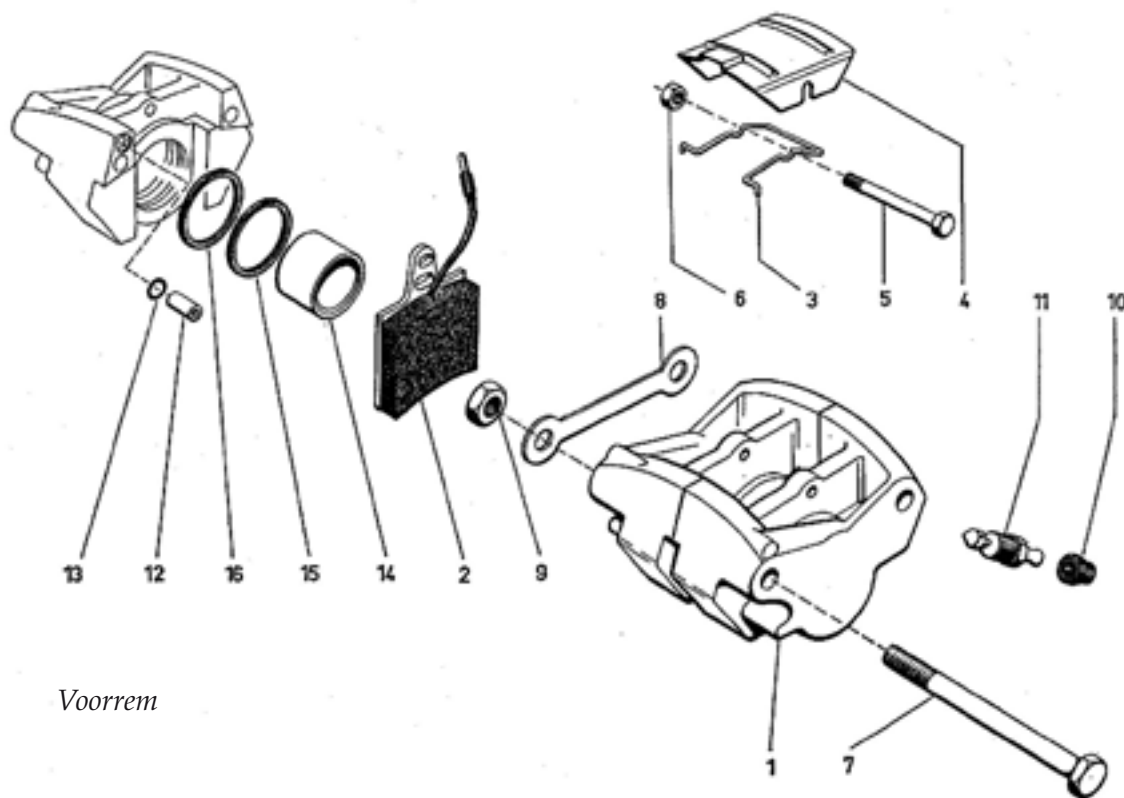
Door Joris Bogaard

Second Italian rule of driving: "If you use the brakes, you are a coward" ... Hmm, het hart van onze dames mag dan Italiaans zijn, ik vind de snelheden te hoog en m'n leven te mooi om naar deze wet te handelen, dus recentelijk heb ik de remblokken toch maar gecontroleerd. Tevens viel het me op dat er onder de motorkap een slepend geluid optrad dat weg was tijdens het remmen en ook de handrem deed vreemd. Achter trad dit fenomeen ook op...

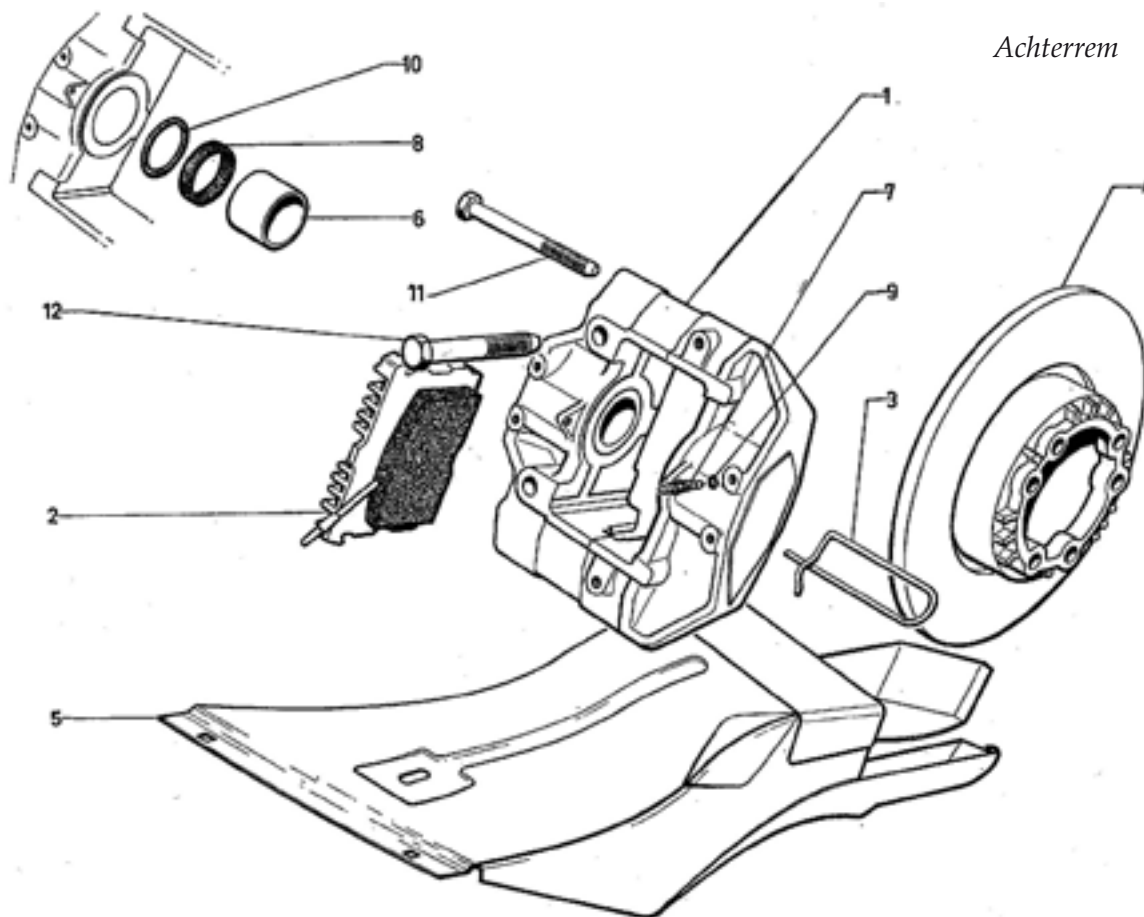
De voorremblokken zijn met een beetje moeite en om een hoekje kijken van boven af te checken op slijtage. Ik vertrouw nooit op de touwtjes die eraan zitten om een lampje in je dash aan te doen. Dus bleek dat een setje nieuwe blokken niet overdreven was. Van onder de auto was goed te zien dat de handremblokken op waren en het ijzer aanliep op de schijfrand. Nu zijn voorremblokken hetzelfde als bij de DS, dus goed voorhanden in Nederland.

Koop indien mogelijk Textar blokken want dat remt beter dan de imitatieblokken (zolang de voorraad strekt want Texstar houdt op te bestaan!). De handremblokken zijn iets anders maar DS-handremblokken passen ook en die waren op Citromobiel in de aanbieding bij de ID-DS Club (ons ben zunic eej?). Wel zullen de handremblokken iets scheef afslijten doordat de DS-blokken korter zijn (dat moeten we over een aantal jaar wel in de gaten houden!). Proforma heb ik maar de achterremblokken bij de Franse club besteld want ik ging daar toch naar toe. Deze zijn hetzelfde als de GS(A) voorremblokken als ik me niet vergis!

Om je voorrem- en handremblokken te vervangen moet je van bovenaf eerst ruimte maken. Mijn auto is een injectie dus de luchtfilters zitten goed in de weg. Die luchtfilters zijn met vier clips en een paar slangenklemmen los te nemen. Er komt ook nog een klep mee die dient voor extra lucht tijdens gas los



Voorrem



en op de motor remmen (het zogenaamde coasting). Haal hier voorzichtig de rubber luchtslangen en het vacuümslangetje af! Nu houd je een rek over dat met vier boutjes vast zit en waar een hydraulique blokje aanhangt dat ook bij het coasting-systeempje hoort. De twee boutjes aan de voorzijde zijn eenvoudig. Van de twee in de balken is de rechter makkelijk. In het rek zaten al sleuven geslepen zodat ik niet de hele bout behoefde los te nemen (maar dat zag ik te laat en dus donderde er een steun van de handremkabel naar beneden aan de linkerkant...).

Rek weghalen en de hangende hydraulique leiding dicht maken. Hij blijft veel langer lekken dan je leuk vindt. De leiding krijgt druk uit je remmen dus een bakje eronder en remmen werkt goed! Straks dit blokje ontluchten! Nu kan je eindelijk aan je blokken beginnen! Verwijder de ijzeren paperclipdingen. Duw vervolgens één van de remblokken zo ver mogelijk terug in z'n klauw. Gaat dit erg zwaar, gebruik dan een kruipolie en maak een ontluchttingsnippel los (slangetje eraan en in het LHM-vat hangen). Ik

gebruik een waterpomptang om het blok terug te knijpen (maar niet iedereen heet Willem Bever, ik trouwens ook niet maar het werkt wel goed). Neem een nieuw blok en smeer de glijvlakken in met koperpasta. Glijvlakken? Dat zijn de vlakken die op je oude blok schoon zijn! Werk zo door tot je er vier hebt vervangen.

Tijd voor de hand rem blokken. Ik ben met rechts (voor de kijkers links) begonnen omdat je daar beter bij kan. Begin met het M5-boutje waar de anti-trilveer mee vast zit. De handremtang zit met twee bouten met kop 19 mm in/aan je bak geschroefd. Draai die los. Dit zit meestal heel erg vast! Gebruik indien nodig een pijp om je sleutel te verlengen. Straks moeten ze met locktite ook weer zo vast. Als de tang los is, kan je hem omhoog nemen en de blokken eruit pakken. Soms is het eerst nodig om de stelboutborgmoer los te maken en de bout terug te stellen (14 en 12). Dit moet uiteindelijk toch als het nieuwe blokje erin gaat. En montage is natuurlijk de omgekeerde volgorde...

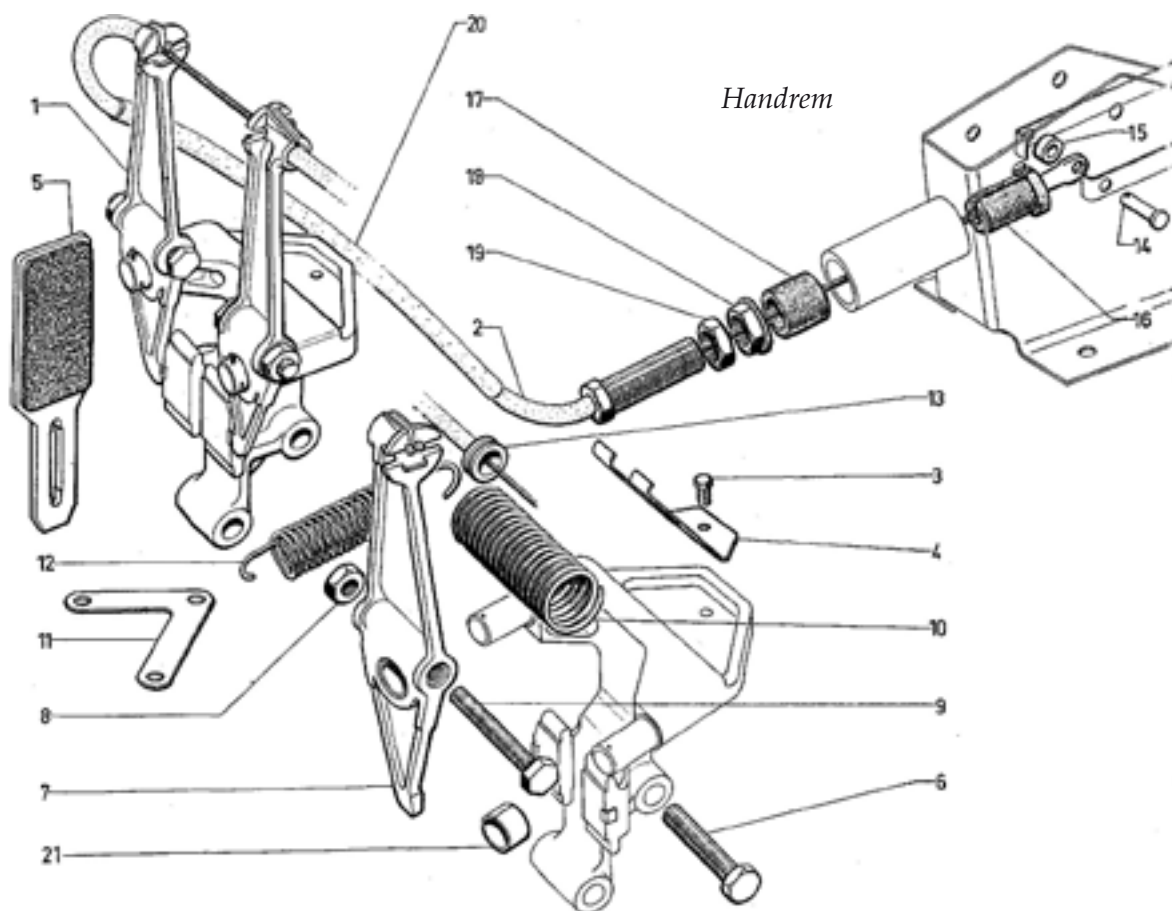
De linkerkant zit iets vervelender omdat hier het stuurhuis nogal in de weg zit. Toch is het hier ook mogelijk om genoeg ruimte te creëren om de blokjes er één voor één in te vechten! Stel de blokjes af zo dat ze net een beetje aanlopen. Na afloop moeten het rekje, de coasting-kleppen (lucht en LHM) en de luchtfilter(s) weer gemonteerd worden.

Voor de achterremblokken moet het wiel eraf. Krik de auto op met een deugdelijke krik en gebruik steunen voor de as! Ga nooit onder de auto liggen zonder deze veiligheidsmaatregelen! Ook met je hoofd in een lege wielkast kijken is dodelijk als de auto naar beneden komt en we hebben al niet zoveel leden... Met het wiel eraf vind je boven op de schijf een klauw met een bout M5 erdoor. Draai de moer een paar slagen los. Het dekseltje kan er nu af. Kijk wat de staat van de blokjes is. Om te vervangen moet de M5-bout er in z'n geheel uit. Bij mij was dat nog niet nodig. Wel heb ik gecontroleerd of alle vier de zuigers in de klauwen even zwaar (of licht)

bewogen toen ik ze terug drukte. Als dat niet zo is, doet de zwaarst lopende waarschijnlijk niet mee met het remmen. Monteer de nieuwe blokjes met koperpasta één voor één. Ook een beetje koperpasta op de M5-bout. Alles wordt erg heet hier namelijk.

Als alles weer gemonteerd is, is het verstandig om de remmen te ontluchten. Nog beter is om een grotere hoeveelheid LHM door het remsysteem te pompen, om de LHM goed te verversen in de remklauwen. De LHM-olie in de remklauw staat nagenoeg stil en vervuult daardoor makkelijk. Monteer een lange slang op de ontluuchtingsnippel en hang die in het LHM-vat, start de motor en ga remmen. Spoel een half minuutje LHM door per klauw. Draai de nippel dicht. Begin bij rechts achter, daarna links achter en vervolgens de voorkant rechts en links. Vergeet de coasting-klep niet te ontluchten (bij de injectie-modellen).

Er kan nu weer veilig hard gereden worden!



Nieuwe leden in de spotlight

Alle nieuwe leden vragen wij een introductie van zichzelf te geven in ons lijfblad SublieM dus hierbij leest u weer een paar introducties!

De heer M. van der Loo, ondernemer uit Westwoud en naast SM-liefhebber ook fanatiek zeiler, bezit een Vert de Tropiques uit 1971. Het is een Europese uitvoering, 2.700 cc carburateur met leer en airco en de SM is afkomstig uit Zwitserland.

De heer Ton Wittebol uit Zaandam, ontwerper van beroep, bezit een 2,7-liter injectie met airco en zwart leer in de kleur Gris Largentière, uit Italië. De auto is op 16 januari 1969 op kenteken gezet maar stamt volgens het chassisnummer uit 1973. Italiaanse praktijken?

De heer Joost Kwaspen, woonachtig Brussel, heeft ook een 2,7-liter met leer in de kleur Sable Metalisé die afkomstig is uit Italië. De auto van deze freelance videomonteur (leuk voor de clubsite! – red.) stamt uit 1971.

Nieuwbakken clublid Harry Kruijer schrijft ons het volgende: Hallo beste leden van de SM

club, als nieuw lid wil ik graag van de geboden gelegenheid gebruik maken om mij aan jullie voor te stellen. Mijn naam is Harry Kruijer, ben 50 jaar en getrouwd met Kel. Wij hebben geen kinderen en dus veel tijd voor andere leuke dingen. Wij wonen, met veel plezier aan de Borgercompagnie 22 te Sappemeer (Groningen).

Ik werk bij AVEBE als TQM Manager. Dit houdt in dat ik de organisatie ondersteun bij invoering en instandhouding van systemen voor het beheer van zaken als ISO 9001, milieumanagement, voedselveiligheid, safety & health. Een hele leuke job waarbij ik, naast het werk op de thuisbasis in Veendam en onze Noord-Nederlandse productie-locaties, ook op gezette tijden in landen als Duitsland, Frankrijk, China en Brazilië, mijn kunsten mag vertonen. Voor de lezers onder ons die nog nooit van AVEBE hebben gehoord. We zijn een coöperatief bedrijf met leden als aandeelhouders die zetmeelaardappelen telen. We ontvangen deze aardappelen en verwerken ze op onze locaties tot aardappelzetmeel en een groot aantal daarvan afgeleide producten (derivaten). Deze producten worden wereldwijd verkocht.



*Op een bepaald moment hoorde ik een collega zeggen dat er een
'bijzonder soort Snoek' achter de feesttent stond.
Even gaan kijken dus...*

Aardappelzetmeel producten hebben een breed toepassingsgebied. Het wordt toegevoegd in veel producten (o.a. textiel, lijmen, voedingsmiddelen, papier) die wij allen dagelijks gebruiken. Zou er ook aardappelzetmeel in de SM verwerkt zitten??? Naast mijn werk en de Citroën-verknetting, roer ik nog de trom op blues- en jazzgebied. Het verhaal h   ik dus aan de SM verslingerd ben geraakt heeft dan ook in zekere zin een raakvlak met AVEBE... hoewel een andere dan je zou vermoeden, maar hierover later meer.

Nee, de SM was voor Kel en mij geen specifieke liefde. Onze belangstelling voor Citroëns ligt breder. Mijn eerste auto was een Traction Avant ("sportje") uit 1957. Hier heb ik een aantal jaren dagelijks in gereden. Er volgden een GSA, BX, CX, DS en nu de SM. Tussendoor maakt het me niet uit om voor dagelijks gebruik in andere auto's te rijden. Mijn huidige Peugeot 406 vindt ik een heerlijke auto. Kel's eerste auto was een VISA, later een tweetal 2CV6's, een Dyane en nu een Berlingo. Langzamerhand is onze belangstelling voor Citroëns uitgegroeid tot een kleine verzameling van gedateerde Citroëns: een DS, Dyane, en... sinds kort de SM Automatique. De 2CV6 (nog niet

belastingvrij) van Kel past eigenlijk nog niet in dit rijtje, maar toch doen we net alsof...

De SM is door Henk Jan Dijkhuizen (garage Dijkhuizen te Oude Pekela) ingevoerd in Nederland vanuit Texas. De SM is praktisch roestvrij en loopt heel behoorlijk. Ik overdenk wel een motorrevisie, aangezien de nokkenassemblingen hun spanbare leven grotendeels hebben volbracht. Tevens heb ik inmiddels vernomen dat het slim is om de uitlaatkleppen te vervangen en iets aan de oliepomp te verbeteren. Leuke klus waarbij ik wel wat clubtips kan gebruiken.

Tot slot het verhaal van onze SM aanschaf. In 2004 werd het 100-jarig bestaan gevierd van        van onze productielocaties. Op een bepaald moment hoorde ik een collega zeggen dat er een 'bijzonder soort Snoek' achter de feesttent stond. Even gaan kijken dus en daar stond de eerste SM die ik tot dat moment van dichtbij kon bewonderen. Kel had al wel eens een SM (die bij een kennis in een boerenschuur stond opgeslagen) van heel dichtbij gespot en heeft er zelfs ingezet... 'Wauw, wat een Super Machine', vertelde ze me toen ze van dat bezoek terugkwam. Terug achter de feesttent kwam al gauw de motorkap open en konden wij de Maserati aanschouwen. Waarschijnlijk in verband met mijn geïnteresseerde houding kon ik even later tijdens een proefritje ook meemaken wat deze Maserati nog in huis had. Kortom, de SM maakte behoorlijk indruk, zowel op de rugleuning van mijn stoel als op mijzelf. De volgende dag vertelde ik hierover tijdens de lunch. Een collega aan tafel meldde (out of the blue!) dat hij nog een tweetal SM's wist te staan. Diezelfde namiddag direct samen met Kel naar garage Dijkhuizen in Oude Pekela en ja, daar stond nog      SM, de andere was al verkocht. Zoals gezegd heeft Henk Jan ze in een container van de VS naar Nederland getransporteerd en inmiddels heeft hij ze dus allebei verkocht. Nadat we het over de prijs en opleveringsspecificatie eens waren, is Henk Jan met



de SM aan de slag gegaan. Gedurende de winter 2004-2005 heeft hij de auto rijklaar gemaakt. Er is een nieuwe uitlaat aangeschaft en gemonteerd, de carburateurs zijn helemaal schoon gemaakt en van nieuwe benzineslangetjes voorzien, de ontsteking gecheckt en uiteindelijk is de SM zonder problemen van een Nederlands kenteken voorzien na goedkeuring door het RDW. Op 4 juni 2005 heb ik de auto op naam gekregen. Ondertussen begint zich bij mij toch al wel een heel speciaal gevoel te ontwikkelen voor dit paradepaard van de klassieke Citroëns, of om met de woorden van Kel te spreken: 'Wat een SMoordkar!'.

Tot ziens op een komend treffen of vergadering, maar eerst het major olielek verhelpen dat sinds de winterstalling ineens de kop heeft opgestoken. Deze Sjieke Madame is verzot op aandacht.

Nieuw clublid Piet Buijsman uit Beverwijk, werkzaam in het onderwijs, heeft een uit Duitsland afkomstige SM injectie van 1972 in Blanc Meije. Langs deze weg stelt hij zich aan u voor.

In 1974 had ik mijn eerste kennismaking met Citroën. Dat kwam omdat ik gevallen was voor de deugden van een Italiaanse. Onvoorwaardelijk. Maar na korte tijd bleek zij ook over veel ondeugden te beschikken en de meeste daarvan spraken me niet aan. Ik kan wel hebben dat een boxer een slokje olie gebruikt. Ik kan wel hebben dat de stoelen wat Spartaans aandoen en eigenlijk te klein zijn voor een stevige Hollander. Maar ik kreeg er ronduit de pest toen ik hevig poetsend op een vogelpoep, opeens een strook lak in mijn handen hield van zeker vijf centimeter lang. Dat mocht dan wel het befaamde Alfa-rossi zijn, maar de lol ging eraf. En aldus probeerde ik mijn Alfa Romeo Alfasud in te ruilen op een Fiat 128. De plaatselijk garagist liep wat mijmerend rond mijn glimmend gepoetste Alfa, en sprak de gedenk-



waardige woorden: "Ik wil die auto niet inruilen, zelfs niet op de duurste nieuwe 128, want ik kom er nooit meer vanaf." De Alfa was toen precies een half jaar oud.

De plaatselijke Alfa Romeo-dealer wilde hem wel terugnemen als ik een winkeldochter van hem overnam; dat bleek een lelijke eend te zijn. Wat een afgang. Maar mijn leven veranderde... De eend bleef lang, daarna kwam een GSA. Die bleef ook lang. En toen, toen kwam er een CX. Een diesel, met een indrukwekkende historie in kilometers. Maar een pronte kar. Niet heel mooi, maar altijd startend (en dat was ik bij mijn GSA wel anders gewend!) en zo reden mijn vriendin en ik er tijdens onze zwerftochten door Europa met heel veel genoeg in rond. Ik rij nu nog in een CX. Eigenlijk hebben we er twee. Automaten, want die vindt mijn vrouw zo lekker. En heel eigenlijk staat er ook nog een Turbo opgeslagen, die rijdt ook lekker. Tenminste, dat vind ik. Mijn vrouw vindt dat maar niks, drie CX'en. Mijn dochters eerst ook niet, maar nu vinden ze het wel "cool". Vooral denk ik wel eens, omdat de jongens om hen heen altijd beginnen te kreunen van genot als ze horen dat er drie auto's zijn, waaraan vooral veel te sleutelen is. Want het valt niet mee om er drie rijdende te houden, vooral niet als ze gewoon alle dagen in gebruik zijn. Er moet dus verschil zijn tussen mannen en vrouwen in de beleving van een auto...

De voortdurende noodzaak onderdelen te vinden buiten de plaatselijke garage om, die in toene-



mende mate afkeer begon te vertonen als ik weer eens langs kwam, en ook heel duur werd, bracht ons op allerlei beurzen. In maart Reims, daarmee begon het jaar meestal, hoewel we ook wel eens de Rétromobile in februari in Parijs deden. Dat vonden de vrouwen wel leuk, want een beurs is bij ons onveranderlijk één middag onderdelen zoeken en kijken, en de rest van het verblijf de overige winkels in de stad. Ik ken dan ook in Reims alle kledingzaken zonder één uitzondering. In mei Utrecht. In september Rheinberg. En daartussendoor allerlei kleinere. We reden veel kilometers, hadden veel pret en pech.

Maar een duiveltje stak zijn kopje op. Want tijdens al die bezoeken zag ik voortdurend een type dat me in de hoogste mate van opwindning bracht; er stond alleen maar SM op. In gesprekken met anderen werd ik er voortdurend op gewezen dat aanschaf van een dergelijke automobiel me ten eerste aan de bedelstaf zou brengen en ten tweede het einde zou betekenen van mijn relatie. Tja, beide wil je eigenlijk niet. Ik begon me er in te verdiepen en bemerkte dat het eerste bezwaar

nog wel eens werkelijkheid zou kunnen worden; per slot van rekening zijn de onderwijssalarissen niet helemaal marktconform, en de afschrikwekkende verhalen die de ronde doen over de SM kunnen toch niet allemaal verzonnen zijn. Tijdens de Raid Basel – Parijs vertelde ik mijn zwager, in wiens Aston Martin we meereden, dat het me wel leuk leek dit eens met een SM te doen. De hap brood die op weg was naar zijn mond bleef verbijsterd halverwege hangen. Hij keek me aan met de blik van iemand die de dood in ogen had gezien en sliste: “Dat meen je niet.” En dat uit de mond van een man die drie Aston Martins DB2 en DB4 had gerestaureerd, een Lagonda en een NSU RO80. Op de terugweg naar huis - na een qua klassement niet geheel tevredenstellende Raid - zei hij opeens: “Ik houd niet van zeuren over auto’s, maar die SM, ik meen toch dat ik je die moet afraden.”

Inmiddels heb ik een SM. Niet dat hij rijdt, want er mankeerde een kleinigheid aan, zei de verkoper. De kleinigheid was iets groter dan hij had gezegd, precies zoals mijn vrouw al had voorspeld. En toen viel me nog iets vreemds op. Want bij de CX’en zijn de deskundigen het meestal eens over de aard van de reparaties en de manier waarop ze moeten worden uitgevoerd. Bij de SM stak ik bij verschillende deskundigen mijn licht eens op over de reparatie en, en, ik dacht dat ik gek werd. “Hmm”, zei nummer 1, toch niet de geringste, “daarvoor halen we het blok eruit, dan kan de bak blijven zitten, is wel zo handig.” “Tja”, zei nummer 2 die geraadpleegd werd,

Inmiddels heb ik een SM. Niet dat hij rijdt, want er mankeerde een kleinigheid aan, zei de verkoper. De kleinigheid was iets groter dan hij had gezegd, precies zoals mijn vrouw al had voorspeld...

“het mooiste is de bak eruit te halen, dan kan de motor blijven zitten, is wel zo handig.” “Gunst”, zei nummer 3, “Zeggen ze dat? Ik doe altijd motor en bak tegelijk. Altijd.” Nog erger werd het toen aan de hand van de revisie rekeningen uit het verleden, de verdenking rees dat de originele uitlaatkleppen er nog in zaten. “Hmm”, zei nummer 1, “die laat ik er ook altijd in zitten. Ze zeuren er wel over, maar ze zijn puik gemaakt. En in technische zin is er geen mooier systeem dan die mooie natriumgekoelde kleppen! Wel blijven rijden want roest is funest.” “Tja”, zei nummer 2, “je moet het gewoon zelf weten.” Nummer 3 greep me met een verwilderde blik in zijn ogen bij mijn bovenarm. “Mee”, siste hij. In de hoek van zijn bedrijf stond een prachtige zilvergrijze SM. “Vorige week verkocht, de dag van aflevering nog even een proefritje, en kijk, kijk...” Ik werd de hoek van de garage in gesleurd en zag een ontmanteld SM-blok. Zelfs voor mijn vrouw was de ravage die de gebroken kleppen hadden aangericht overduidelijk te zien. Gelukkig is ze bij me gebleven. Mijn vrouw wel te verstaan... Maar het was een zeer moeilijk moment toen ik zei dat ik een mooie SM had gezien, die toevallig ook nog te koop stond. Ze houdt veel van me, want toen de reparateur zei dat het toch iets ging tegenvallen, droeg ze ook deze klap onverstoorbaar. Maar in de auto keek ze me aan met die groene ogen met bruine spetters waarvoor ik ruim 25 jaar geleden als een blok was gevallen. Bedaard zei ze: “Het ergste moet nog komen, denk ik zomaar. Je staat in het krijt, Buijsman.” Ikzelf was niet onverstoord, ik was behoorlijk verstoord, want de SM bij Van der Laan was me niet goed genoeg. Veel te veel werk nog, schatte ik in. Maar die reed, en hoe. En deze? Zou ik er werkelijk in geslaagd zijn die ene SM te kopen die er vrij goed uitzag maar niet meer zou rijden?

Kort geleden belde ik de reparateur. “Nee, hij had nog geen tijd gehad. Maar ik was de eerste en het

zou spoedig zo ver zijn. Misschien deze week wel. En de nieuwe kleppen waren besteld.”

In de tussentijd heb ik wat tijd doorgebracht met zoeken naar kennis. Kennis over de SM. Mijn secretaresse heeft het door. Tijdens een pauze in een vergadering kan ze doodleuk opmerken: “Nog iets leuks gevonden op SM-gebied, de laatste tijd?” Altijd goed voor een besmuikt zwijgen van de mensen om ons heen. Waarna onze jonge wijsneus (lang geboren nadat de laatste SM van de band liep) langs haar neus opmerkt: “Ja, dat schijnt een soort auto te zijn, hoor!” Het zoeken naar die kennis leert me in elk geval dat de verhalen over catastrofes niet zeldzaam zijn. En dat het vinden van sommige onderdelen moeilijk is en vooral duur. Ik kan nog stoppen met mijn nieuwe hobby – wat zal ik doen... Ik laat het u horen hoe het afloopt.

Berlijn 2006!

Laat de leeuw niet in zijn hempie staan!

Door Peter Snoeker

Wat een wonderlijke oproep, zult U denken! Aha, maar lang niet zo wonderlijk als het met Pinksteren met veel SM's rijden over straten waar al veel te lang niets heeft gereden wat kan tippen aan de elegantie van onze auto's. Ronkende taal? Welnu, minder ronkend dan de gemiddelde Trabi en niet te ronkend voor een stad waar "ronkendheid" een historie heeft...

Even serieus, ik wil u oproepen om in grote getale, als deel van een groot Nederlands contingent, de internationale SM-meeting mee te maken die van 2 juni tot 5 juni a.s. wordt gehouden in Berlijn. Aanzienlijk minder ver dan Beaune of Genua (de laatste twee jaar) en Berlijn is dramatisch veranderd de laatste jaren; komt dat zien!

Het programma is gevarieerd en doet Berlijn recht; op zaterdag (meeting start 's ochtends) per bus tijd voor alles wat deze stad historisch maakt

en op zondag met de SM's een grote rondrit langs prachtige plekken. Voor meer details: kijk op de Duitse clubsite, via onze site te vinden onder Contact/links. Highlights op zaterdag: muurrestant en Check Point, Rijksdag, Kanseliersamt, Joods gedenkteken, Spandau, diner-entertainment. Op Zondag: Kurfurstendamm in konvooi, Meilenwerk (lunch met jazz), Olympisch Stadion-bezichtiging en foto's, het Grunewald, gala-diner. Het maandagochtend-ontbijt markeert het einde van de meeting. En voor bijbetalende diehards: op maandag Postdam (30 minuten per autoroute) met bezoek aan het Hollanderkwartier of Slot Sansouci met aansluitend brouwerij-bezoek...

Sceptici beginnen nu over de prijs en tja, 705 euro is niet het goedkoopste ooit, maar Berlijn is nu eenmaal een wereldstad en voor twee personen een weekend daar met dit soort spectaculaire gelegenheden... En als u het dan zonodig over voetbal wilt hebben: rond die tijd is daar ook het WK en wat is er dan mooier om in het hol van de leeuw met Franse elegantie en NL-nummerborden wat plagerig rond te rijden?

Aanmelden kan vast nog als u nou maar snel actie neemt; de Duitse voorzitter heeft mij gezegd dat het feit dat er niet elektronisch aangemeld kan worden (!) andersom ook maakt dat de ooit gestelde fatale aanmeldingsdatum niet uiterst rigide wordt gehandhaafd. Men ziet ons graag komen!

Ik ben er! Praten u en ik dan bij? Wiedersehen!





De ALV 2006 was een groot succes. De sympathieke Koen Noordergraaf had niet alleen zijn Citroën-garage wederom beschikbaar gesteld maar ook bij Citroën Nederland voor een C6 gezorgd en dat leverde fraaie plaatjes op. Zie hier het resultaat van de familie Bogaard's foto's!



Spring Meeting

Door Joris Bogaard

23 april beloofde een mooie dag te worden! De zon scheen en de SM had er zin in. Dat kon ook niet anders want de 1-2-3 doet z'n werk (zie SublieM 50)! Met een vers kopje thee - het is toch een uur rijden - ingestapt. Motor start meteen, ik trek de deur dicht en stoot daarmee het kopje thee van de dorpel in m'n schoot... Dat begint goed! Maar ach, de zon schijnt, droge broek aan en - zonder thee - gaan!

We waren te gast bij Cyril Sars Citroën Cars in Terborg, bij Doetinchem. Tevens hadden we Albert de

Gier van Albertronic bereid gevonden om eens uit te leggen waarom de 1-2-3-ontsteking zo goed is. Net na twaalfen rijd ik als laaste het terrein op. Na een kopje koffie met taart geeft Peter Snoeker een inleiding en steekt Albert van wal.

De aanleiding

Om er voor te zorgen dat zijn dochter na haar eind-examen nog een tijdje thuis zou blijven wonen, had hij voor haar een Dyane gekocht om naar haar studentenstad op en neer te rijden. Albert vertrouwde





de 1-2-3-SM, die door Albert en Ron, zijn compagnon, gezien wordt als hun kindje! "Hier zijn we trots op!"

Demo

Als demonstratie heeft Albert een oude DS-ontsteking van Cyril op de testbank staan. Als je met een stroboskoop naar de cijfers 1-2-3 kijkt op het vliegwieltje, zie je hoe het ontstekingstijdstip en dus de flits van de stobe fluctueert. Op het vliegwieltje zie je nu 112122232333 bibberen! Nu een nieuwe 1-2-3-ontsteking erin en voilà! 123. Netjes stilstaand. Dat ziet er overtuigend uit! Dat wil iedereen wel! Speciaal voor de bezoekers wil Albert samen met Cyril op deze dag een korting geven! Er tekent meteen een aantal mensen in...

de ontsteking van de godin van de jacht niet en begon met het ontwikkelen van een elektronische ontsteking. Hij is tenslotte elektronisch onderlegd! Na een paar prototypen was de 1-2-3 geboren! Al snel volgden een versie voor de DS en andere oldtimers zoals de HY, de Mini, de Amazone en een heleboel Engelse classic cars.

Ik wil, ik wil!

Rond die tijd gebeurde het Albert steeds vaker dat mensen hem de kop gek zeurden -waaronder bovengetekende als een van de eersten - om ook een 1-2-3 te maken voor de SM. Albert zag daar op dat moment geen brood in. Te kleine markt. Toch bleef het knagen. Langzamerhand werd het een prestigegeval om de ingewikkelde ontsteking van de SM te kunnen leveren! En, zoals Albert het zegt: "Als je het doet moet je het goed doen!" Het resultaat is

Boter bij de vis

Nadat we Albert als beloning 'De Diva' van Pijlman hebben uitgereikt kunnen, we hem met een smoes over file op de A12 overhalen om nog een borrel met ons te drinken in 'De Roode Leeuw'. Cyril komt later want er wordt meteen een van de SM's onderhanden genomen om een 1-2-3 in te bouwen. En nog iets later komt een blij telefoontje dat de proefrit perfect verloopt!

Al met al een geslaagde dag met een goede opkomst! Helaas verliep de terugreis niet voor iedereen voorspoedig. We wensen Peter sterkte met de wederopbouw van blauwblauw...

Met dank aan Ruut Evers en Gijs de Jonge voor de foto's!

De creatie van een

Sublieme Mylord

In deel drie van de creatie van de Aiglon liggen Rens en Arjo heel veel wakker. De achterste portierramen en het dak. Wat een toestand. Wat een denkwerk. En wat een resultaat...

Door Rens Wolters en Arjo de Jong

Het is al weer een tijd geleden dat ik voor het laatst geschreven heb over het project Aiglon. Zoals u weet komen we eigenlijk constant tekst tekort voor SublieM, dus lag mijn verhaal al een tijdje te wachten op tekst van u. Om dan met uw kopij en die van vele anderen toch weer een mooie SublieM op te leveren. Het is dus alweer bijna een jaar geleden dat ik voor het laatst zat te schrijven, en ongetwijfeld heeft u mijn verhaal direct gelezen toen SublieM op de mat viel. Het is ook voor u weer een tijdje geleden en zodoende vraagt u zich ook af: Waar waren we ook alweer?

In deel I en II

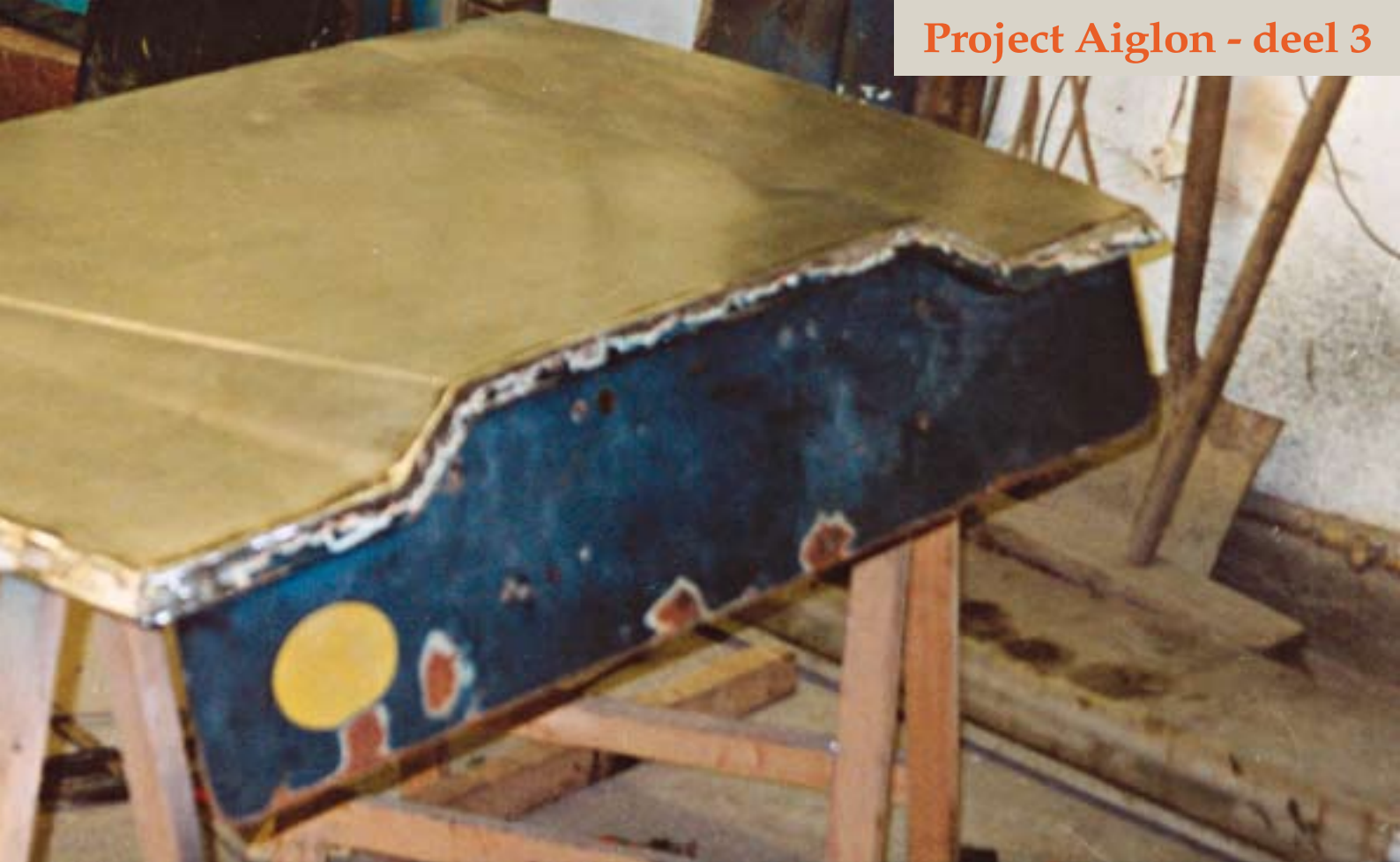
“Bordeaux” van een motor voorzien en uiteindelijk besloten “Bordeaux” toch maar een nekschot te geven. Een nieuw frame gekregen en de motor overgebouwd. Verstevingingen aangebracht, dak eraf en helaas moeten constateren dat er verstevingingen bij moesten. Dus waar gaan we nu mee aan de slag? Met nog heel veel!

Klep

Een oplettende lezer heeft bij het vorige artikel een foto gezien van een achterklep. Zoals gezegd is de lengte van de nieuwe achterklep en dus de maat van de bak voor het dakmechanisme en het linnen, bepaald met een originele Mylord-achterklep. Maar die achterklep zelf is er nog niet. Daar hebben we al heel wat uurtjes over nagedacht. Kunnen we het origineel kopiëren in kunst-



stof? Kunnen we hem lassen met behulp van de bestaande klep? Heel wat mogelijkheden passeren de revue en worden eigenlijk allemaal weer verworpen. Voornamelijk omdat we twijfelen aan de haalbaarheid. Uiteindelijk grijpen we terug op het allereerste idee dat we verworpen hadden omdat we toen dachten dat het te moeilijk zou worden. De informatie over namaken in kunststof maakt ons ook niet blij dus: we zetten de slijpschijf in de achterklep van Bordeaux. Vlak langs de knik boven de nummerplaat en het buitenste randje wordt alles verwijderd. Nu alleen nog een plaat lassen op dit (minieme) frame. Die mooie knik zit al in de plaat dus we hebben geen vlakke deksel en hij zou precies moeten passen. In eerste instantie gingen we ervan uit dat het een probleem zou worden om de plaat op dit frame(pje) te lassen. Maar dat blijkt achteraf ontzettend mee te vallen. Misschien omdat de knik in de plaat wat extra sterkte geeft, zie je tijdens het lassen wel de spanning in het materiaal, maar het vloeit als het ware tijdens het lassen weer weg. Het wordt dus een schitterende achterklep.



BMW zoeken

We hebben het ook gehad over de achterraamen. Op de foto (alweer die van vorig keer trouwens) kun je prima zien dat er voldoende ruimte overblijft voor de elektrische achterraamen. Want de Mylord heeft ook elektrische achterraamen. Wij hadden begrepen dat dit achterraamen waren van een BMW. Dan moet je nog wel weten van welk type exact en van welk bouwjaar. Want dat raam is nog niet zo eenvoudig, met het verwijderen van het dak is ook de middenstijl verdwenen. Die middenstijl komt niet terug in het dakmechanisme want dan moet het achterraam een deel van de kap worden. We zoeken dus een raam dat tegelijk als middenstijl kan fungeren. Het raam van de voordeur sluit dan af tegen het achterraam en het achterraam kan dan ook nog open (ja, eigenlijk moet u het zien). In ieder geval, het achterraam moet niet gewoon recht naar beneden zakken maar eerst een beetje wegdraaien van de voordeur-

ruit en dan pas naar beneden zakken. BMW dus. Op de beurs naar al die oude BMW's gekeken en een keus gemaakt. Tot onze verbazing heeft de sloop bij mij om de hoek in Waddinxveen gewoon het juiste mechaniek, zowel links als rechts. Tenminste, wij dachten dat het goed was. Na montage blijkt dat dit type en bouwjaar lang niet genoeg wegdraait en dus eigenlijk waardeloos is. We moeten de onbruikbare BMW-raampjes eigenlijk nog steeds op internet zetten om er weer vanaf te komen. Maar wat nu?

BMW lassen

Downtown Den Haag is Arjo beroepsmatig aan het renoveren als hij - al een paar dagen achter elkaar, steeds als hij erlangs loopt - iemand in een auto ziet zitten lassen. Jawel, u leest het goed, gewoon langs de stoepwand, in de auto met deur dicht en dan van binnenuit de gaten in de bodem

Kunnen we het origineel kopiëren in kunststof? Kunnen we hem lassen met behulp van de bestaande klep?

dichtlassen. Normaal gesproken denk je dan: gewoon doorlopen, straks denken ze nog dat ik gek ben. Maar, Arjo had ook gezien dat het hier een BMW betrof zonder middenstijl en mét elektrische ramen. Deze meneer weet dan misschien wel waar we zijn ramen kunnen kopen. Arjo moet flink hard op de deur kloppen want ook slijpen doet deze meneer gewoon in de auto langs de stoep. Na wat harder kloppen stapt een grote Surinaamse heer uit de dikke BMW. Gelukkig is hij erg trots op zijn auto en hij wil Arjo best laten zien hoe dat raampje precies beweegt. Het raampje draait eerst bijna een kwart slag en zakt dan naar beneden. Precies wat we zoeken! Ja, hij weet wel waar we de onderdelen kunnen halen want zoals hij zegt (met een Suri-

naams accent): “Die auto vreet me helemaal leeg, man”. Hij koopt dus óf veel onderdelen óf ze zijn erg duur.

BMW bellen

We bellen de BMW-man op in Groningen en vragen of hij de raammechanieken heeft. Dat niet alleen, maar hij komt ze ook nog eens brengen. En nee, de ramen zijn niet echt duur, de BMW-man moet toevallig in de buurt zijn en blijkt wel plezier te hebben met een stel hobbyisten. De montage is geen probleem, de afstelling is wel kritisch maar het lukt prima. Wel eerst even de elektriciteit aanleggen voor de ramen. Om zoveel mogelijk “power” te hebben, monteren we een directe draad van de accu via een



relaissturing met twee schakelaars in de midden-console. Een leuk klusje waar in eerste instantie de neef van Arjo mee assisteert. Maar dan wordt het eisenpakket nog iets uitgebreid...

Tijdschakelaar

Op de Rétromobile zien we een SM cabriolet staan en bestuderen nog maar eens hoe dat er nou eigenlijk uit ziet. Omdat we zowat in de auto zitten, raken we met de eigenaar aan de praat. Die vertelt dat een vriend van hem zelf een cabriolet gebouwd heeft naar het voorbeeld van zijn echte Mylord. In die nieuwe cabriolet zit een leuke gadget. Dát willen wij ook. Op het moment dat je het dak opent, gaan de achterraamen automatisch omlaag. Een klein schakelaartje op het dakmechaniek zorgt ervoor dat de ramen gaan zakken. Simpel. Tenminste, dat vinden we tot op het moment dat wij eraan beginnen. Dan blijkt dat het in eerste instantie niet genoeg is om alleen een schakelaar aan te tikken. Dan schokt namelijk het raam alleen even en blijft verder stil staan. Dus moet de schakelaar langere tijd ingedrukt worden of we moeten schakelen via een tijdrelais. Na wat gepuzzel besluiten we voor het laatste. Nu nog uitvinden hoe je de tijd van zo'n relais wijzigt en hoe lang het raam moet lopen en hoe je dat aansluit. Voor een timmerman en een werktuigbouwer is met name het eerste niet eenvoudig. Maar voor een ouderwetse elektronicawinkel blijkt het een fluitje van een cent en dus is de Aiglon ook van dit gadget voorzien.

Dak, dak, dak

Maar eigenlijk heb ik ongemerkt een stuk overgeslagen. Want de ramen worden bediend door het mechaniek van het dak. Alsof we die hele constructie van scharniertjes en stangetjes en asjes in een middagje erop geschroefd hebben. Nou nee, zo was het dus niet. Ook daar hebben we de nodige uurtjes ingestopt, zowel in Benthuisen met slijpschijf en lasapparaat als thuis op de bank en in bed, piekerend waar het fout ging. Of om positief te blijven: hoe we het beter konden doen. Het dak van de vierdeurs DS cabriolet van Arjo heeft hij helemaal zelf in elkaar bedacht en gefabriceerd. Maar intussen heeft hij heel veel geleerd en vooral gekeken hoe het nou precies zit. Bovendien zijn de eisen veranderd, een dak moet "vrouwvriendelijk" zijn. Dat wil zeggen: Agnes (de partner van Arjo – red.) moet makkelijk, terwijl ze naast de auto staat, het

dak open en dicht kunnen doen. Dus het moet niet nodig zijn het dak even "aan te trekken" om het linnen onder spanning te brengen, maar ook de manier van "vouwen" van het mechaniek moet praktisch zijn. Het beste is dus om een bestaand dakframe om te bouwen.

Gluren en gluipen

Uit betrouwbare bron hebben wij vernomen dat de Mylord een aangepast dakframe heeft van een Ford Mustang. Daar gaan we weer! Maar uit welk jaar? We hebben het dakframe van de Mylord goed in ons hoofd zitten. Iedere Mylord die we zien, wordt minutieus bestudeerd en waar mogelijk gefotografeerd. Tot op heden is iedere eigenaar van een Mylord nog steeds enthousiast geweest. Het mooiste voorbeeld was wel op SMart '97 waar de heer Ginioux ook was met zijn Mylord. Wij hadden die auto allang gezien maar nog geen tijd gehad hem van dichtbij te bekijken. Maar 's avonds nemen wij even de tijd om het dak en de rest van dichtbij te bekijken, gewoon op de parkeerplaats van het hotel op klaarlichte dag. De heer R. W. te B. en de heer A. de J. te D.H. draaien om de auto heen en gluren van alle kanten naar binnen in onze oude (en vieze) spijkerbroek (wij hadden net een auto gerepareerd). Mevrouw Ginioux moet ons gezien hebben en aan haar man gevraagd hebben of de auto op slot was, nèt terwijl hij zich aan het scheren was. Ineens vliegt een deur van het hotel open en rent meneer naar buiten, met een bloedende kin, en vraagt ons vriendelijk doch indringend wat wij zoeken. Als we hem dat vriendelijk uitleggen (inclusief het feit dat wij bij de club horen) blijkt dat de Mylord niet op slot zit en dat wij best even in de auto foto's mogen maken. Hij is snel bijgekomen van de schrik en laat ons alleen met een auto die niet nog steeds niet op slot zit, sterker nog, wij zitten nu in de auto. Ginioux gaat verder zich te scheren.

Mustang-club

Dat dakframe van een Mylord lijkt inderdaad op dat van een Mustang maar op de klassieker RAI helpt de Mustang-club ons uit de droom. Het materiaal van het dakframe van een Mustang kan niet gelast worden, voor de Mustang-eigenaar betekent dat, dat het dak niet gerepareerd kan worden. Voor ons betekent dat, dat wij het niet kunnen namaken. Arjo piekert dus verder (we hebben nog niets om te slijpen) en vindt een alternatief. Het lijkt er in-

derdaad op dat, dat kan werken maar het moet wel aangepast worden. In ieder geval in de breedte maar dat is geen enkel probleem, maar ook in de lengte en zelfs de kromming van de raamstijl achter (het verticale deel van het dakframe als het dak dicht is). Die laatste twee zaken blijken meer piekeren op te leveren dan we dachten, zo'n dakmechaniek is eigenlijk nog een heel stukje techniek. Waarschijnlijk heeft u er nog nooit op gelet maar zo'n frame bestaat uit heel veel stangetjes en draaipunten. Vrijwel op hetzelfde moment dat u aan de voorkant het dak optilt, begint ook aan de achterkant al een stang te duwen. Wij hadden ook niet in de gaten hoe gecompliceerd dat eigenlijk is totdat we ermee aan het werk gingen.

Wanneer we het (halve) dakframe op de auto leggen, kunnen we precies zien wat er moet veranderen en we beredeneren hoe we dat gaan doen. Als het dak dicht is, liggen al die stangetjes mooi langs elkaar heen en zijn in een soort "ontspannen" toestand. Wanneer we nu die stangetjes die langs elkaar liggen allebei op dezelfde hoogte doorsnijden en dan een precies even lang stukje ertussen zetten, dan blijft het dak in dezelfde toestand. Dat klopt, alleen het dak gaat niet meer dicht. Ongeveer halverwege, de voorkant steekt recht omhoog, staat het frame vast. Het blijkt dat we draaipunten en verhoudingen veranderd hebben die we helemaal niet kunnen veranderen. Omdat zo'n dakmechaniek een stukje fijnemechanica is dat wij niet helemaal kunnen doorgronden, worden sommige wijzigingen die wij willen doorvoeren een soort trial-and-error methode. Er gaan weer heel wat uurtjes in zitten en uiteindelijk komt het voor elkaar, zodat de andere kant gekopieerd kan worden. Uiteindelijk heeft het dak de gewenste lengte en zit in de stijl de gewenste ronding. En dan heb ik nog niet eens verteld hoeveel uurtjes er in ronding zijn gaan zitten aan de voorkant van de kap.

Wind moet buiten blijven

De kap ligt als het ware op het oude dak en volgt dus, van boven gezien, de ronding van de voorruit. Die ronding van de kap heeft een metalen frame waarbij de afgeronde bovenkant, waar het doek overheen loopt, van hout is. Dit is een halve ellips van multiplex - omdat dat niet kan kromtrekken wanneer er vocht mocht bij komen - dat afgerond

is om het linnen een mooi vloeiende lijn te geven. Het dakmechaniek ligt erop, wat ons betreft moet dit het zijn, het is tijd om de specialist te laten komen die het linnen op het dak gaat spannen. Deze man moet ons vertellen of het echt goed is... Of de bak waar de kap in valt als hij open is groot genoeg is, of de aansluitingen van het linnen op het frame ruim genoeg zijn, of het mechaniek eigenlijk nog wel te bespannen is, of... je weet maar nooit.

Uitdaging

Hij, de linnenspecialist, vindt het wel weer een uitdaging. De vierdeurs DS heeft hij ook bespannen, dat moest hij toen ook zelf bedenken in plaats van een fabriekskap te plaatsen. De DS is goed gelukt, geen geklapper en zelfs bij hoge snelheid gaat de kap niet bol staan. Hij weet dus dat Arjo hoge verwachtingen heeft en dus moet er nog een wijziging doorgevoerd worden. Nu ligt de kap op het oude dak en kan de wind er zo tussen waaien. Dat wil deze man niet want dan loopt binnen de druk misschien op en gaat het dak bol staan. De naad tussen kap en het oude dak moet dus afgeschermd worden, of de kap moet zakken, of er moet een soort spoilertje voor gezet worden. Dat betekent dat op het smalle stukje tussen bovenkant dak en rvs-lijst van de voorruit een randje gelast moet worden om inwaaien te voorkomen. Wij hebben ook een uitdaging: de voorruit zit er al weer ingeplakt en op die twee centimeter daarboven is het lastig lassen zonder de strip of de ruit te beschadigen. Dus ligt Arjo toch weer 's nachts te piekeren. Want het randje dat erop gelast moet worden, is dus inderdaad een soort spoilertje, een omgezette strip, en een omgezette strip laat zich niet makkelijk in de ronding van de voorruit dwingen. Maar ik weet bijna zeker, u had nog niet gezien dat dat randje er opgezet is en dus is het mooi geworden. We hebben 160 km/u gereden en het dak klappert niet en gaat niet bol staan zodat we kunnen zeggen dat de linnenman inderdaad een specialist is. Maar dat wisten we toen nog niet.

Er staat nu een SM cabriolet, met draaiende motor, verstevigingen, elektrische ramen achter en goed werkend dakmechaniek, maar er moet nog het een en ander gebeuren voordat we naar het eerste evenement kunnen met de Aiglou. En u begrijpt het natuurlijk al: daar moet u even op wachten voordat u dat weer kan lezen.





DE WAUW!-FACTOR

WAAROM DE NIEUWE PEUGEOTS ZO LELIJK ZIJN...

Door uw Franse correspondent

Tijdelijk gekluisterd aan een stoel, één been omhoog, kan je weinig anders doen dan nadenken. En schrijven. Ik dacht aan de Citroën SM, nadat ik weer wat foto's van de nieuwe Peugeot's met die lachwekkende haaienbekken had bekeken. Hier enkele gedachten over de vraag waarom u en ik de vormen van een SM prefereren.

Stoppen met een hobby?

Mijn beslissing om hier in het diepe zuiden van Frankrijk te gaan wonen, ging destijds gepaard met een andere keuze: die van het stoppen met een hobby. De hobby rond 'Citroën', of noem het de passie voor dit merk moest maar eens vaarwel gezegd worden. Het had lang genoeg geduurd en was zo'n beetje aan alle kanten uitgekauwd. Dacht ik.

De kat op het spek

Het is mislukt! Niet de beslissing om hier te gaan wonen is op een misser uitgelopen; het bevalt me uitstekend. Nee, het was die andere keuze, om een liefhebberij op te geven, die totaal geen kans

heeft gekregen om realiteit te worden. Het zou voor het opgeven van die liefhebberij beter zijn geweest als ik naar een ander land dan Frankrijk was geëmigreerd. Ik had het natuurlijk moeten weten. De geest kan wel sterk zijn, als de verleiding zó groot is, gaat alle redelijkheid uit de man. Uitgerekend Frankrijk kiezen als je nieuwe woonomgeving is de kat op het spek binden!

Weten waarom je een SM hebt

De vergelijking klopt niet helemaal. De mens is geen kat met zeven levens die steeds opnieuw maar weer op hetzelfde spek kickt. Nee, de vergelijking met een ander dier is beter. Mensen zijn net eksters, want alles wat glimt en blinkt heeft een bovenmatige aantrekkingskracht op ze. En zelfs die vergelijking gaat - zoals alle andere - mank. Het schijnt dat alleen krasse knarren krasen. Wij mensen, wij kletsen wat af, niet zozeer om gehoord te worden, maar om uit te drukken wat we waar of niet waar vinden, om onze keuze voor bijvoorbeeld een Citroën SM duidelijk te maken. We doen dat vooral voor onszelf, want praten is niet met grote stelligheid onthullen wat je weet, maar vooral om aan te geven wat je zelf wilt betekenen! Zie mij eens! Ik weet dondersgoed waarom ik een SM heb!

Vliegen is er niet meer bij

We kunnen ook nog steeds niet vliegen, dus die vergelijking met vogels gaat ook niet op. We schaffen auto's aan met steeds snellere motoren (de SM is allang niet meer de snelste voorwielaangedreven auto!), en we 'vliegen' ermee over de Autoroute du Soleil naar dat ó zo pittoreske dorpje in de Provence of de Drôme. Maar de Franse Gendarmerie Nationale rijdt tegenwoordig in Subaru's en die accelereren veel sneller dan de SM; ze vliegen je zomaar voorbij en dwingen je bij de eerste de beste Sortie om een flinke prent te betalen. Wat heb je nou nog aan een SM als je maar 130 kilometer per uur mag rijden? Ze gaan pas echt lekker rijden als je 160 rijdt! Dat genoeg is ons dus afgepakt. Waarom dan nog een SM rijden?

Zijn we slimmer dan een ekster?

We kunnen ook niet over het asfalt hiphoppen zoals die wit-zwart-blaauwe eksters zo karakteristiek doen als ze een uit het autoraampje gegooide stukje stokbrood oppikken. Wij mensen kunnen

ons, of we nou een auto hebben of niet, slechts op twee benen voortbewegen, en desnoods met hulpstukken op één been! Of anders rondcrossen in een chaise roulante, voor het gemak. Dat heb ik een ekster nooit zien doen dus zullen ze dat wel niet doen. Nee, we zijn geen eksters, want wij zijn slimmer: we rijden auto! We rijden een Citroën SM. Maar we lijken wél op ze.

Bling-bling!

Neem nou die wioldoppen die me onlangs op de Autoroute passeerden! Ik liet me vertellen dat ze in Amsterdam regelmatig te zien zijn: wioldoppen die de verkeerde kant op draaien, tegenovergesteld aan de draairichting van de wielen van de auto. 'Bling-bling' heet dat in jargon. Ik schrok me rot toen ik ze voor het eerst zag! Het fenomeen intrigeerde me zózeer, dat ik moeite had mijn Citroën in het rechte spoor te houden. En dát zegt véél! De rechtuit-stabiliteit van een SM is volgens een recent Frans klassiekerblad nog steeds onovertroffen. Bling-bling trekt aandacht. En helaas ook kopers. Hoe méér chroom hoe beter. Dat zagen we eerder bij de Amerikanen uit de jaren vijftig en zestig. En later bij Mercedessen die door een bepaald publiek voorzien werden van blinkend chromen randen om de wielkasten. Sommige Facels-Véga hadden daar ook last van, van bling-bling-randen, avant la lettre... Soms zijn Fransen hun tijd vooruit.

De zere plek

Is het dát, waar sommige mensen op kicken en wat ze doet lijken op eksters? Als het maar blin(g)kt? Zijn daarom de achterbumpers van onze SM's zo weldadig glimmend? Eén van de directeurs van Citroën anno 1969, Monsieur Brueder, wilde méér chroom op de auto, om haar verkoopbaar te maken aan de bakker en de slager. Opron reageerde op zijn verzoek met een spottende, zo niet bijtende vraag: 'Monsieur Brueder, hoeveel kilo chroom wilt u dat ik nog aan de SM plak?' Daarmee legde hij de vinger op de zere plek van het niet bijster sterk cultureel ontwikkelde deel der mensheid: iets mooi en aantrekkelijk vinden omdat het glimt. Zoals sommige vrouwen blijkbaar denken, die zich als kerstbomen volhangen met goud of zilver. Zeker: dan komt er tenminste een ekster op af! Maar of dat blijvertjes zijn, dát zal spoedig blijken niét het geval te zijn. Tja, aandacht trekken door Glim-Glim.



Aandacht trekken

De Amerikaanse automobiellindustrie heeft het geprobeerd, en met succes! De Cadillacs, de Chevy's uit de jaren vijftig en zestig, ze verkochten als warme broodjes. En iedereen aapte het na. De Simca's Chambord en Présidence waren succesnummers in het naoorlogse Frankrijk, en de Facels Véga blonken uit, letterlijk. Daarentegen zijn de niet-letterlijk schitterende Studebaker Commanders, Presidents en Speedsters uit 1955 maar heel matig verkocht: te weinig Spic and Spanpetters! Ze werden al gauw opgeleukt door méér chroom; zie de Golden Hawks van hetzelfde merk. Ze kregen meteen meer aandacht, en daarmee won Studebaker weer wat klanten terug. Maar het oorspronkelijke model verloor haar maagdelijke schoonheid en verwerd tot doodnormaal Amerikaans product van z'n tijd. En zelfs nu nog trekt zo'n Golden Hawk aandacht: de prijzen van zo'n gouden adelaar zijn het veelvoud van de oorspronkelijke Speedsters. Ongeveer zoals de DS 23 Pallas, vol versierlijsten, binnen en buiten, zich verhoudt tot de zuivere DS van 1955 met een plastic dashboard en nauwelijks chroom. Het zegt een hoop over kopers!

Kraaltjes- en spiegeltjespubliek

Er is veel nagedacht en gepubliceerd over wat schrijvers en beeldend kunstenaars beweegt om iets nieuws te maken, iets te scheppen. 'Wie schrijft, die blijft' is een geveleugelde uitdrukking. Maar ja, ze zeggen ook 'Wie vrijt, die slijt'. Allemaal halve waarheden, Delftsblauwe tegeltjeswijsheden. Een beeldhouwer of kunstschilder,

een cineast of muzikant zou gedreven worden tot het scheppen van een oeuvre zodat er tenminste iets van hem of haar in het nageslacht zou voortleven. De drijfveer is pro-creatie. Het lijkt een oerdrift. Maar hoeveel van al die creaties blijven generaties lang aandacht trekken? Wat blijft? Bling-bling? Zeker weten van niet, al zal er steeds weer een kraaltjes- en spiegeltjespubliek opstaan.

De Wauw!-factor

Neem nu de nieuwste Peugeots, maakt niet uit welke u zich voor de geest haalt, behalve de 1007 met die schuifdeur en hun kloon van de Citroën C1 (107 – red.). Alle Peugeots krijgen van die grote haaienbekken! Volkomen uit hun verband gerukte proporties en de agressiviteit ten top! 'De man is weer terug' heet het in de reclame voor de 407 Coupé, geheel in eigen huis getekend en gemaakt. Bravo Robert Peugeot! 'Wauw!'. Dát willen de mensen, denken ze in Sochaux en het voorstadije van Parijs waar het Centre de Style van Peugeot staat. Is dat zo?

Nee, beste lezer, het is de wauw!-factor op zichzelf waarop de stylisten van Peugeot zich hebben gericht. Gevaarlijke strategie! Zo'n roterende sierdop op een wiel van een overjarige Volkswagen Golf of Mitsubishi verbijstert, schoffelt je wereldbeeld even onderuit, want het is onverwacht, strookt niet met de beleving van de wereld zoals we die gewend waren te zien. Daarom kopen snelle jochies die dingen. 'Wauw', zegt het meisje van de straat, en kijkt meteen wie er in dat autootje voorbij scheurt. Dat is precies wat de trotse eigenaars van die volksautootjes nastreven.

Out!

Maar die bromtolwielen zijn met een vingerknip alweer uit de mode, want zodra iedere gozer ze heeft, is de lol eraf. Je wilt, nee, je moet je tenslotte onderscheiden en daardoor opvallen. Dat willen de kopers van die agressieve Peugeots ook. Ze zeggen het nét nog niet hardop, maar je hoórt ze denken: 'Kijk mij eens met mijn sterke, glimmende zeemonster op de weg! Kijk mij eens stoer zijn! Ik ben een man!' Of natuurlijk een door het glazen plafond geschoten vrouw, dat kan ook. Neem vooral die Peugeot 407 Break eens in u grijze massa op. Eén en al BLING van het zuiverste water! Gewoon een ordinaire bak, alsof 'ie van de jaren zeventig Ame-

rikanen is afgekeken. Het effect op de buurman is heftig en kort, namelijk 'WAUW'?!
Zo'n auto kopen is slechts heulen met de mode, up-to-date zijn. Opvallen! Aandacht. Iets voor meelopers in de waan van de dag. Gelukkig zijn ze alweer 'out' voordat ze goed en wel het straatbeeld hebben vervuild. Je ontlokt immers alleen maar een 'Wauw' als het nog onbekend is, nieuw. De schok is gauw voorbij. Het wordt direct daarna lachwekend. Ach, wat zielig...! Mannetjes met een grote bek. En na die bek, zoals bij die Peugeots, wat weke vormpjes met onzinnige lijnen en veel chroom.

Elitair

Nee, neem dan een Citroën SM, gewoon bedoeld als een elitaire auto. Er is bij de lancering ooit één autojournalist geweest die de achterkant overdone vond en al zijn collega's hebben die kritiek daarna klakkeloos overgenomen. Wat extra chroom voor de verkoop maar functioneel gemaakt: om het

plaatwerk te beschermen. Maar het totaal is van een zuiverheid, een puurheid die iedere kunstenaar, architect, musicus, creatieveling aanspreekt. Ben ik elitair? Ja! Want ik onderscheid me van de bromtoliefhebbers.

Ben ik, mét u, de enige die de Wauw!-factor doorziet? Ja, wij hebben het door. En daarmee onderscheiden we ons van de massa. Opvallend, niet? Daarmee communiceren we maar met een klein deel van het mensdom. En zit ik weer met één been op een stoel, te wachten tot ik weer kan lopen en in m'n SM kan gaan rondrijden. Om me te onderscheiden. Ik weet het. Om mezelf uit te drukken. Om aan te geven wat ik wil betekenen. Niet door te praten, maar door mijn Majesteit te bevelen ergens naar toe te gaan waarheen IK wil. Op mijn manier. Precies dus zoals die mannetjes met bromtolwielen. Of iets subtieler?

Groeten uit het land waar de SM is vormgegeven!



Schroot Man!

Gert-Jaap vordert niet al te snel maar heeft een hele goede reden. Lees zelf maar...

Door Gert-Jaap Span

U zult mij moeten verexcuseren. Het afgelopen jaar is er niet veel gebeurd aan mijn SM, dit om redenen die ik in eerdere uitgaven al heb aangegeven. Niet

dat er niets gebeurt, nee, dat is niet het geval. Inmiddels zijn de gasveren van de kofferbakdeksel weer gemonteerd. Net als de brandstoftank, dit nadat de binnenbak in een goede behandeling was gezet. Tevens zijn de achterlichten gemonteerd en heb ik het onderste achterbumperrubber overgezet op een nieuwe bumper die ik van de gesloopte SM had afgehaald (zie vorig artikel). Mijn eigen



bumper was dermate vervormd dat uitdeuken niet een goede optie leek. Het zo goed en kwaad polijsten en weer naar hoogglans brengen was het natuurlijke gevolg. Ter ondersteuning een paar foto's.

Het mooiste plaatje is het grootst. Ons eerste kind en dus onze eerste dochter. Ergens in deze uitgave zal het geboortekaartje staan. Voor de papa's en de mama's onder u zullen de gevoelens wel herkenbaar zijn bij het uit het ogenschijnlijke niets volgroeide nieuwgeborene. De juiste woorden heb ik er dan ook niet voor, echter heb ik gemerkt dat er toch een paar overeenkomsten zijn tussen een SM en een net geboren kind:

Je kunt er nog zoveel over lezen, pas als het tot je is gekomen weet je door welke emoties je overmand wordt

Al het goede duurt lang

Dit gaat de komende jaren een boel geld kosten

Voor de goklustige Engelsen zou hier trouwens een leuke weddenschap kunnen ontstaan: wie rijdt er eerder? Mijn dochter of de SM...

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

To be continued....





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

Hier adverteren? Dat is niet duur en u bereikt een grote schare Citroën-liefhebbers. En SM-liefhebbers. We maken uw advertentie desgewenst voor u op...

Mail de redactie voor meer informatie:
redactie@citroensmclub.nl

- 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

*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

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

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

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: (0180) 320 635
e-mail: info@eelkema.nl
internet: www.eelkema.nl

Passie voor auto's...

Het KNAC Classic Car Lidmaatschap biedt u:

- Uitgebreide hulpverlening in binnen- en buitenland.
- Gegarandeerde repatriëring bij pech in het buitenland.
- Vervangend vervoer in binnen- en buitenland.
- Hulpverlening bij deelname aan FIVA/FEHAC/NRF rally's.
- Zes keer per jaar het prachtige magazine 'de Auto'.
- Eénmalig: een klassiek KNAC autoschild.

Een uitstekende klassiekerverzekering:

- De WA premie bedraagt slechts € 60,- per jaar.
- Voor een volledig cascoverzekering betaalt u 1% van de taxatiewaarde (taxatie slechts eens per drie jaar).
- Of u betaalt 1,1% van de waarde (taxatie is hierbij niet nodig).
- De premie wordt niet beïnvloed door schade.
- Rechtsbijstand is meeverzekerd.
- U krijgt premiekorting bij drie of meer klassiekers.
- U krijgt premiekorting bij klassiekers met een bouwjaar van vóór 1950.
- Er is óók dekking bij FIVA/FEHAC/NRF rally's.



De KNAC is er ook voor u!

Voor meer informatie bel tijdens kantooruren: 070-383 16 12

KNAC, want verschil moet er zijn!

www.knac.nl



Clubshop



€ 26,-

€ 20,-

€ 20,-

€ 15,-

€ 13,-

De perfecte zomerkleding: een T-shirt met SM-opdruk! Mooie kwaliteit en in zeer beperkte oplage gemaakt (maximaal 10 stuks) dus alleen op een SM-meeting bent u niet origineel...

Citroën SM 'Sa Majesté', het tweede Nederlandstalige boek over de SM, vormt een aanvulling op 'De Diva'. Ook in het Frans of Engels verkrijgbaar. € 57,-



Oude SublieM's, voor de ware collector: mits voorradig kunt u elk nummer bijbestellen, wanneer u vijf exemplaren tegelijk afneemt, ontvangt u een passende korting. De prijs per uitgave bedraagt € 11,-.



Een geglaazuurd aardewerk schaalmodel van de SM, ca. 15 cm lang (1:40): € 20,-.

Het eerste Nederlandstalige boek (met Engelse vertaling) over de Citroën SM, "De Diva" is niet meer via de reguliere weg verkrijgbaar maar nog wel in onze clubshop. € 80,-



Het originele en genummerde rallyschild van SummuM 2003, het internationale Citroën SM evenement in Nederland. € 5,-

Het stuurplaatje van uw SM, perfect nageemaakt in messing: ook als sleutelhanger te gebruiken. € 35,-



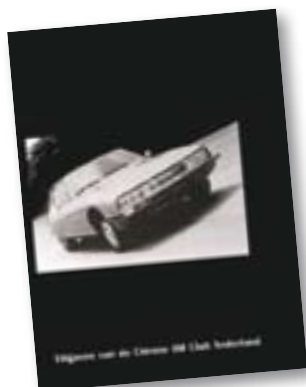
Alle artikelen zijn af te halen bij de bestuursleden of op een meeting. Toezending kan ook maar daarvoor worden de verzendkosten in rekening gebracht. Bestellingen kunnen telefonisch worden doorgegeven aan Theo van der Burg via telefoonnummer 070 - 399 51 69, via het bestelformulier op onze website (www.citroensclub.nl) of per e-mail via shop@citroensclub.nl. U ontvangt een bevestiging van uw bestelling en na ontvangst van uw betaling (zie pagina 1 voor de rekeningnummers) volgt spoedige levering.



Tijd over? Deze kleine puzzel van pakweg 25 x 18 cm los je binnen het uur op. En dat voor € 11,-!



U mag het zeggen, een plu of parasol: het werkt in ieder geval beschermend tegen regen en zon. Te koop voor slechts € 8,- maar u kunt natuurlijk ook wachten op een prijsvraag in SublieM. Alleen dient u dan wel te winnen...

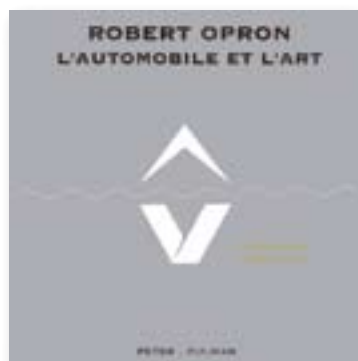


Robert Opron, l'automobile et l'art, het boek over de ontwerper van de SM. Zijn werk en zijn leven beschreven in 300 pagina's met zeer veel kleurenfoto's en uniek beeldmateriaal. Alleen in het Engels of Frans verkrijgbaar, niet in de boekhandel. Een exemplaar uit de gelimiteerde oplage kost € 95,-.



De SM en Concorde op een poster, natuurlijk prachtig voor in de huiskamer! Slechts € 5,-

Alle SublieM's bundelen in een overzichtelijke en ook nog fraaie map? Dat kan met de SublieM-verzamelband. Stevig en duurzaam van uitvoering en te vullen zonder uw SublieM's te beschadigen. Met plek voor zeven SublieM's en bijna net zo goedkoop als de prijs van een oude SublieM: € 12,-



Een fraai uitgevoerde gouden sleutelhanger, speciaal ter gelegenheid van SummuM 2003 vervaardigd. De prijs bedraagt € 60,- en er is ook een aluminium uitvoering verkrijgbaar voor slechts € 20,-.



Een litho van de SM inclusief een fraaie lijst en passe-partout. Het formaat van de litho is 50 cm x 50 cm. Dit fraaie kunstwerk mag niet aan uw muur ontbreken! € 150,-

