



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.



52

november 2006

In dit nummer:

Evenementen.....	4
Van de voorzitter.....	5
Snelle mededelingen.....	6
Evenementen.....	4
SMaffioos.....	8
door Eric Bruinsma	
Brusselse Bruiloft.....	10
door Sacha Rathnow	
De nachtmerrie van elke SM-bezitter.....	12
door Walter Bogaerts	
Euro Citro 2006.....	14
door Dominique de Becker	
De essentie van een geregeld leven.....	18
door Joris Bogaard	
Is het nog leuk in Frankrijk?.....	20
door Peter Pijlman	
Smic, smac, smoc -aujourd'hui c'est toi.....	22
door uw Franse correspondent	
Noblesse oblige.....	26
door Eric Bruinsma	
"Wir sind Berliner!".....	30
door Annie Bogaerts	
In dienst van Hare Majesteit.....	36
door Jim Appelmelk	
Machtswellust!.....	40
door Peter Pijlman	
Nieuwe leden in de spotlight.....	43
Clubshop.....	50

Evenementen



FEBRUARI

Algemene ledenvergadering (ALV)	begin februari
Rétromobile	16 t/m 25 februari, Parijs

APRIL

Voorjaarmeting	half april
----------------	------------

MEI

Citromobile	5 & 6 mei, Utrecht
-------------	--------------------

JULI

BBQ bij boer Willem (onder voorbehoud)	Benthuizen
--	------------

SEPTEMBER

Najaarsmeeting	half september
Brussels by Night	medio september, Brussel

De definitieve data voor de meetings in 2007 zijn nog niet bekend, maar het bestuur is druk doende deze zo spoedig mogelijk te kunnen communiceren. Definitieve data worden direct op de website van de club gezet...

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 Eric Bruinsma liet zijn SM door professionele fotograaf Maarten de Groot vastleggen: elders in SublieM leest u het hoe en waarom...



Van de voorzitter

Eind oktober 2006 schrijf ik dit. Duidelijk herfst. De zomer is weer voorbij. Heeft u van uw Citroën SM genoten deze zomer? Ik hoop het. De zomer (en trouwens ook de nazomer) was ernaar. Heerlijk dat airconditioning bestaat voor onze auto's van ruim 35 jaar geleden. Ikzelf heb weinig SM-kilometers gemaakt deze zomer. Na het u wellicht bekende ongeluk wat ik eind april 2006 had, duurde het tot medio september jongstleden voordat mijn auto weer de weg op kon. Deze winter moeten nog een paar laatste dingen worden vervolmaakt, maar alvast alle hulde aan degene die velen van onze clubleden met raad en daad terzijde staat: Wim van der Laan te Abbenes met zijn Equipe. Geen ander dan hij had mijn auto weer in orde en zo mooi kunnen krijgen; de schroothoop was het anders geworden.

Toch heb ik (dankzij ons clublid Yuri Colman) met een SM naar de internationale meeting in Berlijn kunnen gaan; buitengewoon aardig heeft hij mij namelijk zijn SM uitgeleend, over die trip leest u in de volgende SublieM. En ook al haalt voor mij niets het bij mijn eigen SM, ook toen weer vele lovende opmerkingen en opgestoken duimen van mede-weggebruikers in Duitsland en Berlijn. En na een vanuit SM-oogpunt derhalve verder nogal "barre" zomer konden wij dan eind september/begin oktober jongstleden genieten van de gastvrijheid van clubleden Pijlman en Hackenberg in de Gard te Frankrijk. Wat een ontvangst, wat een gastvrijheid, wat een warmte; ik zou u willen toewensen dat u er allen bij had kunnen zijn. Met een Opera, een Mylord en vele andere mooie en op zich niet minder bijzondere SM's (eindelijk ook weer eens "de groene Breznjev" gezien) op weg naar indrukwekkende natuurfenomenen (de Gorges du Tarn), naar de brug bij Millau, wonder van menselijke schepping, en bovenal de warmte in de groep van tegen de 40 personen. Heerlijk om lid van deze club te zijn, zo is dan telkens mijn verzuchting; ik hoop dat u dat gevoel/die gedachte met mij deelt.

Uw clubbestuur gaat nu tijdens de winter hard aan het werk om voor volgend jaar een wederom fraai programma in gang te zetten; alvast zult u op de website zien dat we niet alleen weer (en hopelijk bezocht in grote getale) een goed evenement in Brussel tegemoet gaan, naast een plezierig internationaal evenement in York, Engeland, maar (juist) ook binnenslands zullen wij elkaar veel willen zien, zodat ook degenen die weinig gelegenheid zien voor buitenlandse uitstapjes met de SM, zich optimaal bediend voelen.

En dan hoop ik dat u niet even vaak gestopt wordt door politieagenten die op zo'n landerige zondagmiddag als toen ik vanuit Zuid-Frankrijk terug reed, eigenlijk weinig beters te doen menen te hebben dan die turquoise-blauwe SM te stoppen, en met een half oog op de gevraagde autopapieren, veel jongenspraat willen voeren over hoe hard, hoe oud, hoe origineel, hoeveel verbruik, enz. Ondergetekende telkens zonder een "prent" achterlatend, maar wel met steeds grotere vertraging en na meewarige blikken van weggebruikers die voorbijsuizend dachten dat die SM-maniak wel het nodige op zijn kerfstok zou hebben. Dan maar liever veel ongestoorde kilometers! Ik wens u al het goede en als ik u niet meer spreek: een fijne feestperiode in december en hopelijk in goede gezondheid tot ziens in 2007, zo hoop ik!

Groeten van Peter Snoeker

Snelle Mededelingen

SublieM

Het heeft weer veel te lang geduurd voordat u deze nieuwe SublieM kreeg. In juli lag de laatste in uw bus – na veel vijven en zessen nu deze. Maar we zijn van plan om de volgende snel op deze te laten volgen aangezien we nu langzaam wat meer

kopij hebben ontvangen. Staat het door u reeds aangeleverde artikel nu niet in deze SublieM, dan weet u dat het zeker in de volgende zal komen. We gokken op eind januari. Maar pin ons er niet op vast...



SM in New York

Ronald Kienhuis, Nederlander en woonachtig in New York, bezit een witte SM uit Canada. Hij is de derde eigenaar van deze in originele staat verkerende SM met 204.000 (127.000 mile) kilometer op de teller. Hij stuurde ons deze foto van zijn fraaie SM, genomen op 9 september jl. in SOHO, New York. Opdat we niet denken dat we alleen in Europa van haar kunnen genieten...



SM in de film

Het is al even geleden maar op zondagochtend 7 mei om 3.25 uur was op de Duitse tv-zender ZDF de film *Folle à Tuer* te zien (totale duur: 1 uur 35 min.). De film is uit 1975 en een Frans-Italiaanse productie, net als de SM. Hoogtepunt is een achtervolging die voor de Citroën SM (kenteken 279 AFT 75) eindigt tegen een muurtje (het linker koplampruitje sneuvelt en ook de voorruit loopt beschadigingen op door politiekogels die van achteren worden afgeschoten, dat is erg knap!) en haar bestuurder (uiteraard de boef) vindt daarbij de dood. Van de acteurs kennen we alleen Fernando Rey (een van de hoofdrolspelers van *The French Connection*) en wil je de film zelf bekijken, via Google vind je vele filmleveranciers zodat je 'm op dvd kunt bestellen.

SM in de pers

In het september-nummer van het maandblad *Top Gear Magazine* (Nederlandse editie) publiceerden zij de 100 meest sexy auto's ooit. Natuurlijk is de totstandkoming nogal arbitrair maar ondanks dat bezet de Citroën SM de zeventiende plaats, ruim voor de Citroën DS die op plaats 75 stond. Aangezien de hoofdredacteur en een van de uitgevers van *Top Gear Magazine* ook lid zijn van onze club, hadden we toch een hogere plaats verwacht! Nummers 1 tot en met 3 waren respectievelijk de Fiat 500 ('zelfs een non straalt in de 500 een zekere voortplantingsdrift uit'), de Aston Martin DB5 (die van James Bond) en de Maserati Quattroporte...



Hoe schiet je een coverfoto?

SMaffioos

Door Eric Bruinsma

Dreiging. Duisternis. Donker de straat, de ruiten. Een SM in verdachte omstandigheden. Verlaten? Is er geen bestuurder? Waar is dit? Wat gaat er gebeuren? Is Citroëns zwarte scenario waarheid geworden: de super limousine alsnog als gangster object? Is dit *back to the future* of is dit *long ago*? Smetteloze muren, smetteloze straat. Nergens deuren.

Zondagmorgen 31 oktober 2005. Het is 8.00 uur. Een heldere, frisse, vroege, voor mij zéér vroege morgen. De zon verschijnt snel maar laag; dringt dus niet direct door op deze locatie. Op aanwijzing heb ik de plek gevonden in Rotterdam achter de silo's van de meelfabriek. Vlak naast de ingang van een speelhol. Regelmatig rijden gelig of zeer donker getinte personen langs en willen juist hier hun auto parkeren. De herfstbladeren stuiven over de straat. De scheefgevallen, getrokken of geduwde lantaarnpaal markeert de plek waar mijn SM moet worden neergezet.

Geen sinecure

De aanwijzingen komen van fotograaf Maarten de Groot. Tikkeltje naar voren, tikkeltje naar achter, tikkeltje lager, enzovoorts. Producer Lenny heeft

me ontvangen met warme thee en broodjes vanuit de kofferbak van een bejaarde Volvo, die verder is afgeladen met fotoapparatuur en –materiaal. Ladderstellages zijn al opgebouwd; het hek van de bouwplaats ernaast wat opzij geschoven. Camera na camera komt tevoorschijn, polaroidopnames tussendoor worden nauwkeurig bestudeerd en besproken door deze twee jonge professionals. En dat alles om op het juiste moment van lichtval het ene beeld te kunnen realiseren dat Maarten tevoren voor ogen had toen hij bij toeval deze locatie zag en vond dat de enige en ultieme aankleding daarvan een Citroën SM zou zijn.

Blaadjes bezemen

Via de SM-club kwam de vraag om een mooie SM beschikbaar te krijgen bij mij. Het enthousiasme om



de vormgeving van de SM te confronteren met een extreem architecturale locatie haalde me snel over de streep om zo vroeg mijn bed uit te komen. Dat de fotoshoot uren duurde, het toch vrij koud was in de schaduw, en dat ik samen met Lenny aan de gang kon blijven om alle langswaaiende blaadjes en papiertjes weg te bezemen, had ik er graag voor over. Dat er achteraf nog heel veel werk door Maarten gedaan moest worden, realiseerde ik me pas toen ik kort geleden het resultaat op groot formaat ontving. Bijna alles is anders dan ik op dat moment heb gezien. Geen lantaarnpaal, geen speelholentree, ander licht: mijn ogen hadden andere verhoudingen.

Kunst

Het is een bijzondere ervaring om eigen beelden te kunnen relateren aan wat een kunstenaar ziet.

Zoals een beeldhouwer weet, dat het beeld reeds in het marmer ligt opgesloten voordat hij gaat beginnen, zo heeft Maarten gezien welk beeld deze locatie kon opleveren. En hij heeft het gerealiseerd. Het is geen foto meervan een SM, evenmin een foto van een graansilo. Er is een nieuwe verbeelding gecreëerd. Onze kunstcollectie is verrijkt met een schitterend object. De SM-club kan meegenieten dankzij hun bemiddeling. En Maarten heeft een bijzondere foto kunnen toevoegen aan zijn portfolio waarmee hij zich presenteert als reclamefotograaf. Op zijn website staan ook andere, zeer bijzondere foto's.

Kijk maar op www.maartendegroot.com. Ik ervaar het als een Noblesse dat mijn SM hiervoor gebruikt kon worden.

George & Mumu trouwen

Brusselse

Bruiloft

Door Sacha Rathnow

Er was eens een lief, mooi, heel verstandig jong meisje in Brussel. Er was eens een lieve, mooie, heel wilde jongeman in Brussel. In Brussel ontmoet-ten zij elkaar. In Brussel werden zij verliefd op elkaar: George en Mumu! Zo begon een echt sprookje ruim tien jaar geleden.



Van deze prille liefde ben ik vanaf begin binnen de SM-club getuige geweest. Veel SM-clubleden zullen zich van SM-meetings ongetwijfeld nog kunnen herinneren hoe verliefd George en Mumu waren (en nog hoor!). Ook dat het altijd beregezellig was met ze. George was toen een enorme wildebras, kende geen enkel gevaar, kattenkwaad was blijkbaar ook een van zijn hobby's, wat hem menig keer

bijna fataal is geworden. Als ik nog denk aan de internationale SM-meeting in Frankfurt jáááren geleden, op een heel warme namiddag in een zwembad. Leden waarvan George dacht dat zij in het water stonden, zaten gehurkt. Hij dook echter, maar kwam onvoorzien hard met zijn hoofd op de bodem terecht. Mumu, iedereen in paniek, George naar het ziekenhuis en hij werd met twaalf hechtingen in

zijn hoofd weer in het hotel afgeleverd, alsof er niets was gebeurd.

Dan zijn allersnelste motor met honderdduizend cc ofzo (merk vergeten, blond, nu veelal grijs, ook door George zijn capriolen, ha-ha). Snelheidslimieten is hij altijd al subiet vergeten. Ik heb hem wel eens dapper verdacht, rechtop lopend, alle blessures verhullend en ontkennend in hotel Victory hard werkend aangetroffen... (motorongelukje gehad?) Samen met Mumu achterop de motor eens in één stuk door naar Venetië gereden voor een kort familie bezoekje. Politie en het lot tarten door te hard rijden is natuurlijk ook zijn hobby en dan doen alsof hij helemaal van geen kwaad weet! Heb het nodige gehoord van zijn vrienden! Maar dat geeft eerlijk gezegd ook charme aan George. Toch?

Zo, even geroddeld, maar aardig bedoeld. George en Mumu hebben wel altijd keihard gewerkt om hun hotel Victory met uitstekend restaurant te runnen. Daarbij heeft Mumu, zo piepjong als zij toen was, door trieste omstandigheden ook de moederlijke zorg voor haar zes jongere broertjes en zusjes op zich genomen, samen met George. Zoals de leden weten, hebben zij inmiddels zelf twee (b)engeltjes van prachtige kindjes, Georgio en Gloria. Papa George schreeuwde altijd nooit kinderen te willen, maar dat zijn blijkbaar toch de beste vaders! Hij schreef eerder ontzettend leuke stukjes in ons clubblad, maar begrijpelijk ontbreekt momenteel de tijd daarvoor. We missen het wel. Recent is hun restaurant trendy gerestyled en is een hotel met woonruimte aangebouwd.

Op 26 augustus was eindelijk het grote moment om elkaar het jawoord te geven. Mij viel de bijzonder grote eer te beurt om voor George te mogen getuigen, wat ik nogal emotioneel natuurlijk met alle liefde heb aanvaard. De aandoenlijke manier waarop zij het samen aan mij vroegen zal mij altijd bijblijven, zij waren er zelf helemaal nerveus van op dat moment!

Hun huwelijk was werkelijk een ongekend schitterend sprookjeshuwelijk in kasteel Groot-Bijgaarden met ca. 250 vrienden, familie, genodigden. Zelfs de weergoden waren plotseling zeer goed geluimd na een akelig koude natte periode. In een volgens mij twintig meter lange, witte limousine werden we helemaal in stijl naar het gemeentehuis



gereden waar de burgemeester bij grote uitzondering aan de huwelijksceremonie deelnam als vriend van George en Mumu, wat hun huwelijk toch wel een bijzonder cachet gaf. George en Mumu gaven elkaar stralend het jawoord en nog steeds weer die echte heel verliefde vette zoen. Het prachtige bruidspaar straalde ook écht ! Wat ook op foto's te zien is.

Daarna waren er korte gedichten, sketches. Ook ik heb wat gepreveld: verteld over de SM-club, moest wel 'Citroën' toevoegen voor de aanwezigen om een eventueel verkeerde indruk van onze clubmeetings te vermijden. Natuurlijk kon ik het niet nalaten over George's wildemansrit op de Mont Ventoux te vertellen en dat ik heel blij was het nog na te kunnen vertellen! Peter Snoeker weet daar alles van, hij heeft Mumu, baby Georgio en mij van Georges verlost door halverwege de berg met hem verder te racen, zodat wij zonder 'levensbedreigende capriolen van Georges' alsnog de weide wereld in konden blikken vanaf de beroemde Mont Ventoux-top.

En er is echt gefeest, diskjockey aanwezig, gedanst en gehost tot twee uur in de morgen. Peter Snoeker en Judith nam ik tussen het huwelijksfeestgedruis waar, (volgende huwelijksfeest?). Voor de kids was er een reuze opblaasspringkasteel. Alles was tot in de puntjes geregeld, hotelkamers, taxi's. Het was werkelijk een grandioos feest. George & Mumu, een heel bijzonder Echt Paar, voor altijd, heel veel liefde, alle voorspoed en natuurlijk vele jaren plezier bij de SM-club.

De nachtmerrie van



Door Walter Bogaerts

Als aanvulling van het reeds eerder verschenen artikel over de uitlaatkleppen wil ik hier mijn bijdrage leveren. Het is niet de vraag OF maar WANNEER ze het zullen begeven. Het onderdeel dat al vele SM-motoren naar de eeuwige jachtvelden stuurde:

De originele uitlaatkleppen van de Maserati-motoren zijn zoals zovele exotische wagens van die tijd ontworpen met holle, natriumgevulde klepstelen. Oorspronkelijk bedoeld om een verbeterde warmteafvoer te bekomen bij langdurige hoge snelheden, is er met dit ontwerp op zich niets mis. Het probleem begint pas wanneer deze kleppen de respectabele leeftijd van in ons geval op zijn minst dertig jaar overschrijden, in combinatie met lange perioden van inactiviteit. Dan krijgt de tand des tijds de mogelijkheid zijn afbraakwerk te verrichten: oxidatie, hoofdzakelijk ter hoogte van de las tussen klepvoet en steel. Dit leidt dan ooit een keer tot de bijna mythische verhalen van een rustige rit en zonder enige waarschuwing plots 'KNAL': de gevolgen zijn genoegzaam bekend. Van beschadigde cilinderwanden, kapotte pistons en af te schrijven cilinderkoppen tot motoren die gewoon niet meer te reanimeren zijn. Dat deze schade herstellen een regelrechte aanslag op de geldbeugel betekend, is een open deur intrappen. Dus preventief vervangen is DE boodschap!

Nu zijn er momenteel verschillende alternatieven:

- 1) Terug nieuwe holle kleppen monteren, als je deze al kan vinden een op zijn minst gezegd prijzige oplossing (wegen 68 gram);

- 2) Normale volle kleppen is het eenvoudigste en goedkoopste alternatief maar hierbij moet de opmerking gemaakt worden dat deze kleppen dertig procent zwaarder zijn dan de originele, holle voorgangers. Dit kan problemen van zwevende kleppen geven wanneer hoog in de toeren gegaan wordt;

- 3) Nu is er momenteel een derde alternatief *tijdelijk* beschikbaar namelijk volle kleppen geproduceerd met een aangepast (verslankt) design zodat hun gewicht slechts tien procent meer bedraagt dan de originele. De bijgaande tekening van de doorsnede verklaard veel (wegen 76 gram).

Vervaardigd in een kleine serie met de momenteel best beschikbare materialen en de allernieuwste productiemethodes levert dit een prachtig resultaat; spijtig genoeg geeft dit een bijbehorend prijskaartje van 325 euro per set van zes stuks.

Dit nieuw design is uitgewerkt door de SM-paus van Engeland: de voormalige eigenaar en oprichter van de firma Andrew Brodie in Londen, die al meer dan dertig jaar met onze bolides begaan is. Voor de ancients onder de SM-rijders, de opvolger van Hypertronics. Een van zijn geesteskinders is het ontwerp van de optische Lumination-ontsteking

elke SM-bezitter



voor de SM. Al lang de pensioengerechtigde leeftijd gepasseerd is hij nog dagelijks de hoop en toeverlaat van iedereen met SM-problemen: kijk maar op <http://autos.groups.yahoo.com/group/Sport-Maserati-L/>.

Mijn motor loopt momenteel al meer dan twee jaar naar volle tevredenheid en grote gemoedsrust met deze kleppen zodat ik deze iedereen kan aanbevelen. Voor alle duidelijkheid: deze kleppen zijn niet in de handel verkrijgbaar (ook niet bij de firma Andrew Brodie) en zoals met de ontwerper afgesproken, zal ik de eventuele geïnteresseerden verder informeren en eventuele bestellingen centraliseren.

Voor alle verdere inlichtingen, kunt u mij mailen: wbogaerts@pandora.be



SM exhaust valve comparison
between Stock and Brodie version
illustration by Adam - October 19, 2003



Eurocitro 2006

Door Dominique De Becker

Vrijdag morgen 18 augustus om 10 uur, was het dan zo ver! Voor de eerste keer ging ik met een van mijn vintagecars naar Eurocitro, op het circuit van Le Mans.

Even na tien uur kwam Walter Bogaerts bij mij thuis aangereden in zijn prachtige citroën SM, en was dit voor mij mijn eerste grote uitdaging om een van mijn oldie's eens grondig aan de tand te voelen! Ik heb dan ook maar gekozen om met mijn DS 21 i.e. Pallas te gaan, aangezien ik de dag voorheen met mijn SM een ritje had gemaakt, en ik al vlug merkte dat de linker achterleekzak kapot was, en er moesten toch nog enkele *travaux de fiabilisation* aan de SM gebeuren.

Tank leeg

Zo dus, vertrokken wij naar Le Mans, beiden rijdend aan een snelheid van ongeveer 120 á 130 km/u en raakten wij bijna zonder problemen ginder, op één klein probleempje na, en dit was dat ik zonder benzine gevallen was! Gelukkig had ik een jerrycan benzine meegenomen en heb ik zo ook eens de autonomie van mijn DS kunnen testen, welke bij het stilvallen, zo een 570 kilometer bedroeg! Ik vind dit aardig meegenomen want na een vlugge berekening kwam ik ergens uit op 11,2 liters per 100 km. Bij aankomst vrijdagavond zijn we eerst gaan inchecken in het hotel en als dit achter de rug was, konden we het niet laten om toch het parcours eens te gaan verkennen waar we ons dan ook onmiddellijk hadden ingeschreven om deel te nemen aan de ultieme uitdaging, namelijk op zondag de toer te doen op het prachtige Circuit du Mans. Na een vlugge verkenning zijn we nog iets gaan eten waarna we moe en voldaan over de prestaties van onze bolides onder de wol gekropen zijn.

DS te koop

De volgende dag, zaterdag dus, zijn we de ganse bedoening gaan bekijken. Bij het aankomen zijn we meteen, na eerst onze rallyplaat te zijn gaan afhalen,

naar de beurs getrokken waar we op de weg erheen een prachtige gerestaureerde DS19 van 1967 tegenkwamen, behorende tot een Brit! Amai, die wagen was niet van nieuw te onderscheiden: al wat moest in de lak zitten was perfect gespoten en al wat moest blinken, blonk als een spiegel. Ze stond dan ook te koop aangezien de Britse eigenaar al een gezapige leeftijd heeft bereikt. Vraagprijs: 60.000 Britse ponden.

Wisselstukkenbeurs

Zo doende zijn we dan op de wisselstukkenbeurs beland waar ik me meteen twee leekzakken heb gekocht en de rubberen hoedjes welke de bevestiging van de veerstang en het kogeltje beschermen, en dan ook maar op aanraden van onze vriend Walter twee nieuwe kogeltjes meegenomen. Tussen al de standen en kraampjes in stond dan ook een prachtig verbouwde SM, zoals het prototype destijds waarmee Michelin hun banden testen! Ze was haast niet te onderscheiden van de echte zoals die afgebeeld staat in *les archives du collectionneur*. Ondertussen was het weer tijd om te middagmalen en hebben we daarna nog enkele stands bezocht zoals onder andere het museum van het circuit van Le Mans. Waar ook enkele exemplaren stonden uit reeds lang vervlogen tijden! Ook vond men daar Citroën's die destijds in het buitenland gebouwd werden zoals China, Engeland, België, Spanje en nog een paar landen.

Optocht

Intussen was het al 14.00 uur geworden en haastten we ons naar de grote tribune die uitzicht gaf op het Circuit du Mans. Want ja, om 14.00 uur vertrokken de eerste wagens voor hun grote uit-





daging, namelijk de Propulsions, de Tractions, de 2 pk's en Ami's en consorten en de HY's. Voordat elke reeks vertrok op het circuit was er de attractie van Pierre Lartigue die telkens een paar rondjes kwam draaien in zijn ZX Rallye Raid waarmee hij veelvuldig overwinningen haalde. En ja, zo was het weer vlug donker en tijd om te gaan slapen want zondagmorgen moesten we al vroeg uit de veren want om negen uur was het reeds verzamelen geblazen voor de DS'en, waar ik mij dan ook vol zenuwen naar begaf want één uur later was het dan uiteindelijk de beurt om te toeren met de DS!

Het circuit op

Het was echt onvoorstelbaar!! De banden konden eens lekker gieren in de bochten en men kon de acceleratie eens testen van de DS, kortom een jongensdroom van me die weer in vervulling ging! Het juichende en tierende publiek! Dit gaf mij een heel grote kick en voldoening en nog meer lust om mijn twee bolides verder te blijven koesteren. Om twaalf uur was het dan de beurt aan de overige modellen zoals de SM's, en die van

onze vriend en jarenlang trouw lid van de DS/SM Club in België, Walter Bogaerts, die het ook niet kon laten om hieraan deel te nemen. Spijtig genoeg waren er zoveel deelnemers dat hij maar 60 km/u heeft kunnen halen! Bij het einde van de rondritten kreeg elke deelnemer dan ook een stickertje om op de wagen te kleven waarop staat: *J'ai fait le tour du circuit du MANS, Eurocitro 2006!*

Hele eer

Ik vind dit persoonlijk een eer en verdienste voor onze wagens om dit eens mee te maken! En zo eindigt hier dan ook dit verhaal, want inmiddels was het dan ook tijd geworden om huiswaarts te keren. Iets voor drie uur zijn wij beiden dan terug vertrokken richting België, wat ook voor beiden weer vlekkeloos is verlopen. Wat wij nog willen vermelden is één jammere opmerking en dat is dat er zéér weinig Belgen en ook niet veel Nederlanders aanwezig waren! En dan nu maar verder dromen van de volgende grote uitdaging, de jaarlijkse, internationale SM-meeting, volgend jaar in Kent in Groot-Brittannië.

De essentie van een (of: La regulateur d'essence)

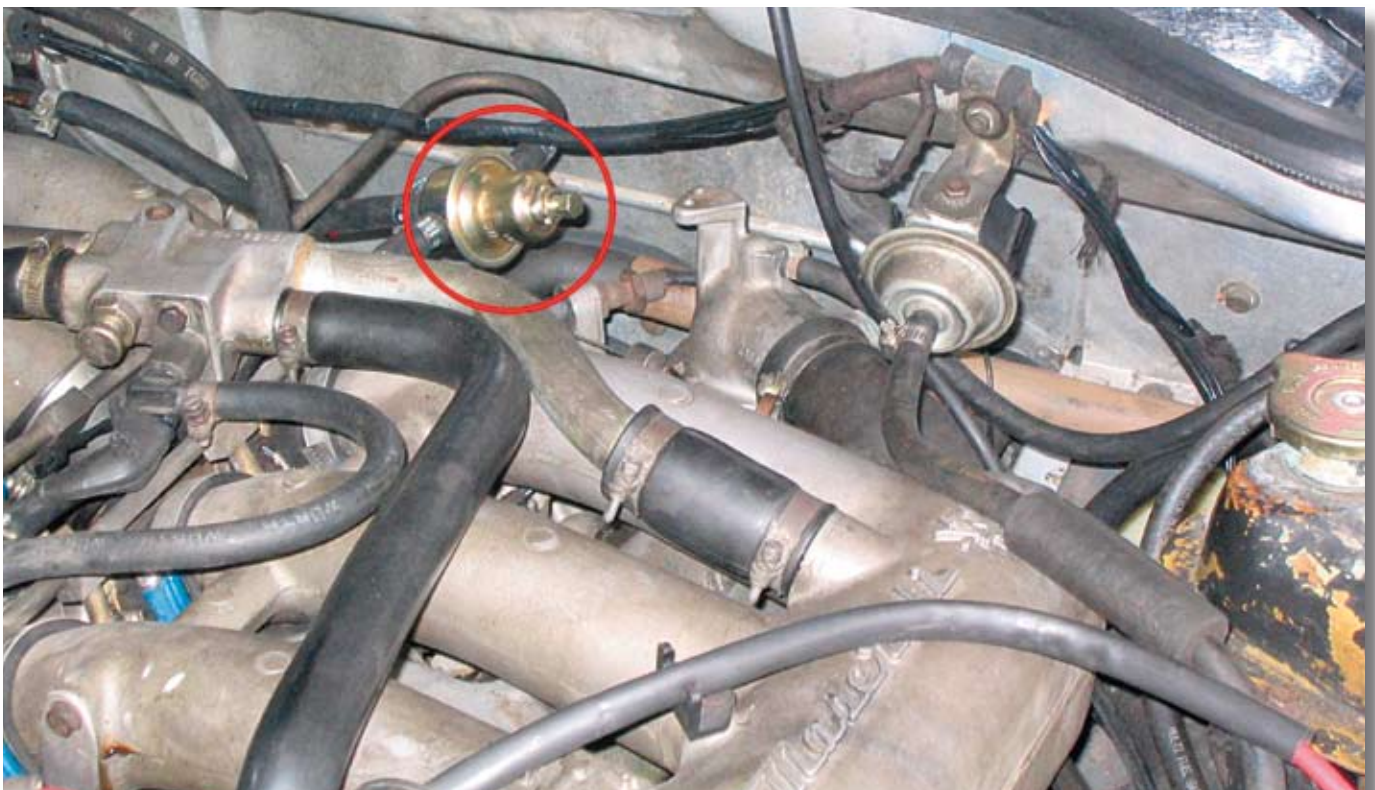
Door Joris Bogaard

Een maandje of twee geleden begon onze DS moeilijker te schakelen. Om de bak te sparen besloten we om de DS stil te zetten en in de SM te gaan rijden tot er tijd is om de bak eruit te klussen. Na een weekje begon de SM zich echter 'raar' te gedragen. HA! Dacht ik... Daar komt weer een verhaaltje voor Subliem aan!

Het leek erop of er dan weer te veel, en dan weer te weinig benzine aan de injectie geleverd werd. Omdat ik een nerd ben - en 'meten is weten' - heb ik een manometer gekocht en die in de drukleiding gezet. Nu is duidelijk te zien wat de druk in de inspuitleiding is. Zo'n meter is te koop bij de betere gereedschappenwinkel en op het internet, bijvoorbeeld bij www.econosto.nl. Neem een rvs-uitvoering met een meetbereik tot 4 bar.

Druk meten

De injectie van Bosch op onze machines - de D-jetronic - werkt bij een druk van 2 bar. De computer doet daar verder niks mee, maar om het mengsel dat wordt verbrand in de juiste samenstelling te houden, moet die druk wel netjes 2 bar zijn. De computer berekent de tijd dat een injector open is aan de hand van input van een aantal sensoren zoals toerental, vacuümdruk in de inlaat (vandaar D-jetronic: D van



geregeld leven



Drück), lucht- en motortemperatuur, enz. Als bij een bepaalde inspuittijd de benzinedruk hoger wordt, wordt het mengsel rijker want de hoeveelheid ingelaten lucht blijft gelijk maar de hoeveelheid benzine neemt toe!

DS-druk

In mijn geval was de druk 1,7 bar (mengsel te arm, knallen in de uitlaat, bokkerig rijgedrag). Bij de eerste meting althans. Bij stationair toeren tal de druk opgeschroefd naar 2 bar en rijden weer. De volgende dag stond de meter op 2,1 bar (mengsel te rijk, onregelmatige loop, op 4 of 5 cilinders, stinkende uitlaat). Het stelschroefje weer teruggedraaid..., enzovoort. U raad het al. De regelaar had een eigen dienstregeling. Nu had ik net op e-Bay een tweedehandsje op de kop getikt van een DS i.e. Die zijn hetzelfde. Toen het eindelijk een keer droog was die er ingezet. Deze deed het nog slechter! Deze jutterde tussen de 1,4 en 2,4 bar!

CX-druk

Toen werd mij geadviseerd om een drukregelaar van een CX te gebruiken. Deze werkt op vacuüm in plaats van met een stelschroef. Met deze regelaar reed de SM erg lekker en fel, vooral als er geaccelereerd moest worden! Bijkomend punt is dat de vollastklep kan vervallen! Als er echter



gecruised werd, stabiel 130 km/u op de snelweg, liep de motor toch niet mooi rond. Ik had het gegeven dat de druk stationair op 2,6 bar stond voor het gemak maar even genegeerd... Stationair liep De Dame eigenlijk slecht, maar bij wegrijden wel oké. Bij gasgeven daalde de druk wel, maar voor m'n gevoel niet tot 2 bar rond. Verder discussiërend over de materie besloot ik dat deze regelaar ongeschikt is in een D-jetronic-setup doordat de mengselverhouding nooit in orde is.

De oplossing!

De uiteindelijke oplossing was dichterbij dan gedacht: Bosch levert de originele drukregelaar nog nieuw bij mij om de hoek in het Bosch Car Service center! Binnen twee dagen voor 81 euro in huis! De regelaar is in de fabriek al op 2 bar afgeregeld (bewees mijn drukmeter)! Deze gemonteerd en de problemen zijn over! Wat kan het soms toch makkelijk zijn...



Is het nog leuk in Frankrijk?

Van uw correspondent in Frankrijk

36 graden in de schaduw. En het barst van de Nederlanders. De wijn is weer fijn. Soms een onweersbui met hagel. De SM staat gelukkig in m'n garage. Haar linker portierraam wil niet meer open en de airco is nog niet gevuld. Is het nog leuk in Frankrijk? Ja, het is er nog leuk.

Leuk hè, oude auto's

De maand juli was ik in Nederland en het was er om te stikken. Arme oudjes. Dat geldt ook voor oude auto's. Ik zag ze regelmatig langs de kant van de weg staan met hun motorkap open. Leuk hè, een oldtimer voor dagelijks gebruik! Geen wegenbelasting. En steeds meer onderhoud want zo langzamerhand begint alles wat nooit versleet, nu de tand des tijds te vertonen. Je ziet dan ook steeds wat minder DS'en op de weg. De CX lijkt z'n plaats in te nemen, voor een deel dan...

Spotgoedkoop

In Frankrijk is de wegenbelasting al jaren geleden afgeschaft, voor alle auto's. En de verzekering van auto's ouder dan 15 jaar - mits ze in artikelen in de klassiekerbladen 'collectible' worden bevonden - is spotgoedkoop. Ik heb zes auto's WA verzekerd voor een kleine 250 euro in totaal. Elke volgende auto is gratis. Interessant! Het risico is dat je steeds weer valt voor een leuke voiture TBE ('in zéér goede staat'). Maar dat hééft wel wat!. Ja, het is nog leuk in Frankrijk.

Ruimte is fijn

In Nederland uren in de file doorgebracht. Met julie hitte, zonder airco, geen pretje. Zacht gezegd: niet leuk. Familie- en vriendenbezoek wél! M'n camion volgeladen met leuke dingen voor Frankrijk:

ik kreeg Lundia-stellingen voor in m'n nieuwe onderdelenkelder. Na enkele jaren verzamelen, is nu alles makkelijk voor hergebruik te vinden. Zonodig. Want van rijden met de CX, de SM en de GS'en komt niet zoveel: eerst alles de *finishing touch* geven. Maar dat is voor mij óók genieten. De ruimte in Frankrijk is toch wel héél fijn.

Schitterende kleuren

Ondanks allerlei beschermingsmaatregelen, is het leer van m'n SM wel aangetast door de hitte hier. Dat wordt geduldig inwrijven met vet. Nu ze onder een dak kan staan, loont dat weer de moeite en het is leuk om te zien hoe mijn Diva weer toonbaar wordt. De SM met haar Feuille Dorée (in Nederland heeft dat een beetje dooie uitstraling) kleurt hier prachtig bij zowel de aardekleuren als de steensoort van de dorpjes en stadjes. De zilverkleurige (Gris Perle) CX van Robert Opron heeft een nieuwe laklaag gekregen en staat te stralen. Je kunt zien dat de kleurkeuze van Citroën destijds was afgestemd op de lichtval hier: ze schittert van schoonheid. Dat geldt ook voor de GS 1220 Club in haar jasje Bleu Camargue.

Niet leuk!

Op weg naar Frankrijk heb ik me kapot geschaamd voor het gedrag van mijn landgenoten. De Nederlanders met hun caravans, getrokken door een Kia,

een Opel Zafira of een oude Mondeo zijn niet te tellen deze zomer. Ze slingeren hun 'convoi' zonder pardon op een andere rijbaan van de autoroute. Je hoort vaak verhalen over vrachtwagenchauffeurs die zonder pardon gaan inhalen waardoor hele ritsen personenauto's op de rem moeten gaan staan. Maar mijn landgenoten spannen de kroon door met één ruk van de rechterbaan helemaal op te slingeren naar de meest linker baan. Met doodsvrachting en een arrogantie die z'n weerga niet kent. Toegegeven: BMW-rijders zijn nog een graadje erger, maar dat wisten we al jaren. Da's niet leuk!

Repressie helpt wél!

Fransen hebben de naam in Europa roekeloze en arrogante rijders te zijn. De Franse minister van binnenlandse zaken en presidentskandidaat, Sarkozy, heeft de boetes op verkeersovertredingen drastisch verhoogd. En de controles op snelheid zijn vertienvoudigd dankzij de inzet van traditionele radarkasten van onze landgenoot Gatsonides en de modernere laserkanonnen. En al verzetten de Fransen zich maar al te vaak massaal tegen het gezag, zij houden zich nu in het algemeen voorbeeldig aan de nieuwe verkeerswetten. Op de autoroutes zijn het vooral de Duitsers en Nederlanders die de rust in het verkeersbeeld onbeschaamd en levensgevaarlijk verstoren. Soms helpt repressie voorbeeldig! Duitsers en Nederlanders leren het nog wel eens, als de boetes sneller bij hen thuis arriveren. Dan is het best weer leuk in Frankrijk...

SM leasen?

Vroeger was alles mooier. Dat willen velen maar al te graag geloven. Bijgaande advertentie van een Franse autoverhuurder anno 1974 in een Amerikaans blad toont het gelijk van die door nostalgie gedreven lotgenoten. PPA in Paris beeldde een SM af met als tekst: 'U komt voor een vakantie naar Europa? Nu kunt u een spiksplinternieuwe, speciaal voor u gebouwde auto leasen. Dit is de wereldberoemde Citroën Maserati, die kortgeleden door

of peeled fresh gingerroot, crushed. In a dish combine 2 tablespoons medium-dry Sherry, 1 tablespoon imported soy sauce (available at Oriental groceries), and ½ teaspoon each of salt and sugar. Add the mixture to the bowl, toss the chicken to coat it with the mixture, and let it marinate, turning it occasionally, for 30 minutes. Drain the chicken and dredge it in cornstarch, shaking off the excess. Fry the chicken pieces, in batches, in hot deep oil (350° F.), turning them once, for three minutes, or until they are pale golden. Transfer the chicken with a slotted spoon to paper towels to drain and let it cool for about 15 minutes. Reheat the oil, add the chicken pieces, in batches, and, fry them, turning them once, for 2 minutes more, or until they are crisp and browned. Remove the chicken with a slotted spoon, drain it on paper towels, and arrange it on a heated serving dish. Serve it immediately with salt and pepper dip. Serves 2 to 4.

Salt and Pepper Dip

Heat a heavy skillet over high heat until it is very hot and add 3 tablespoons coarse or fine salt and 2 teaspoons pepper. Reduce the heat to low and cook the mixture, stirring constantly, until the salt is lightly browned. Store the mixture in an airtight container.

Deep-Fried Walnut Chicken

Cut 2 small chicken breasts, skinned and boned, into 1½- by 2½-inch rectangles and put the pieces in a bowl. Sprinkle the chicken with 2 tablespoons medium-dry Sherry, ½ teaspoon salt, and a dash of white pepper and let the chicken marinate, tossing it occasionally, for 15 minutes. In a small bowl beat 2 egg whites lightly with ¼ cup cornstarch. Chop coarsely 1 cup blanched and dried walnuts. Drain the chicken and pat it dry with paper towels. Dip each piece into the egg-white mixture and coat it with the chopped walnuts. Fry the chicken, in batches, in hot deep oil (350° F.) for 1 minute on each side, or until it is golden. Remove the pieces with a slotted spoon, drain them on paper towels, and arrange them on a heated serving dish. Serve the chicken immediately with salt and pepper dip. Serves 2 to 4.

Deep-Fried Sweet-and-Sour Fish

Rinse a whole 1½- to 2-pound sea bass or striped bass, cleaned, under running cold water and pat it dry with paper towels. Score each side with 3 diagonal slashes about ¼ inch deep and put the fish in a shallow glass dish. In a dish

Coming to Europe for a holiday?

Now you can lease
a brand new car
built especially for you.



This is the world-famous Citroën Maserati which *Motor Trend* named "Best Car Of The Year" recently. You can rent this great car or practically any other famous European car.

Only the French would think of customized car leasing. Because only the French understand that people like you want to drive a brand new car that is exclusively yours and reflects your taste. Like a steel blue Citroën Maserati, with hand-rubbed interior, and with every possible option.

You can lease almost any brand new European car you want from us. Any model. Any color. Any options. And you'll get exactly what you ordered, fresh from the factory. We're the only company in the world to offer such a service. For American drivers, we strongly recommend Citroëns, because we believe they are the safest, the most comfortable, best handling cars in Europe. They also get excellent mileage. And we should know, because we've been leasing new Citroëns for some twenty years.

Customized car leasing isn't expensive. In fact, in most cases, it costs less than ordinary car renting, where you have to take what they have to offer. Our leases start at \$408 for one month. There are no extras, and you get unlimited mileage. If you can't stay a month or more this trip, you can still get a fine Citroën from us—an almost new one with less than 5,000 miles (guaranteed).

Send in our coupon today, airmail (21¢) and we'll airmail you our brochure. If you prefer, you can telex us by wiring 61665F, Citroppa, Paris. We'll show you why our customized car leasing service is the perfect touch for your next European holiday or business trip. And how easy it is to drive one of the finest cars in the world.

PPA 3 BIS, RUE SCHEFFER
PARIS, FRANCE 75016
TEL NO. 553-28-51

PPA 3 BIS, RUE SCHEFFER
PARIS, FRANCE 75016

Gentlemen, please send me without obligation your free brochure on customized car leasing. G-1

Name _____

Address _____

City _____ State _____ Zip _____

Motor Trend is uitgeroepen tot "Beste Auto van het Jaar". U kunt deze grootse auto huren, of willekeurig welke andere beroemde Europese auto. Het was best leuk in Frankrijk! En je mocht er nog onbeschaamd hard racen!

Nóg leuker hier!

Ik raak oververhit. Het is nu ik dit schrijf - elf uur in de ochtend - alweer boven de 35 graden. Ik klaag niet. Of mijn SM gaat sputteren, weet ik nog niet. Eerst maar een werkplaatshoek in mijn garage creëren en dan het portierraam repareren en de airco laten vullen. Dan is het nóg leuker in La Douce France!

SMIC, SMAC, AUJOURD'HUI



SMOC - C'EST TOI*

Van de grote verzamelaar, vanuit Zuid-Frankrijk en Brazilië

Velen kennen me als iemand die altijd op zoek is naar nieuwtjes over en rond de Citroën SM. Dat is een misverstand dat ik vandaag moet rechtzetten: oud nieuws deze keer. Het komt van verre. Mijn zoektocht is ten einde. En vanaf nu ben jij aan de beurt!

Tot aan het gaatje

Sinds ruim vijf jaar ben ik van het bestaan van dit verzameling op de hoogte. Ik kende het van een plaatje maar de echte plaat kende ik niet. Ik verzin nooit wat, dat weet u. Altijd zijn mijn verzinsels over de SM op feiten gebaseerd. Dat zou u kunnen weten als u mij goed kende. Waar of niet waar? Ik mis nu eenmaal de echte fantasie, het bedenken van echt iets nieuws. Ik kan er mee leven. Maar er zijn feiten en wensen waarvoor ik tot aan het gaatje ga! En in het plezier waarvan ik u hier wil laten meegenieten, zit het gaatje precies in het midden!

Er zit muziek in

Zo hoorde ik onlangs -u kon het elders al lezen - dat de Rolling Stones hier, in Zuid-Frankrijk en niet ver hier vandaan, een huis hadden en drie witte SM's hebben gekocht. Daarover krijg ik binnenkort weer nieuwe informatie van een echte Stones-fan. Maar daar gaat het nu niet om. Ik hield destijds niet van de Stones-muziek. En de Beatles, mmwoah... Dat ik er nu anders over denk is slechts een terzijde. Ik vond het allemaal te weinig gecultiveerd, te ruw, niet sophisticated. Maar zodra er een link is te leggen met de SM, wordt bij mij alles anders! Dat weet u. En ik verzeker u: er zit muziek

in mijn zoektocht naar de waarheid over de SM's van de Rolling Stones in Zuid-Frankrijk en ik beloof u er deelgenoot van te maken.

Een luisterend oor

Zuid-Frankrijk is één ding, Zuid-Amerika is iets anders. Het is vooral vèrder van ons Batavenland. Daar, in Zuid-Amerika houden ze van muziek. Ik kan het met overtuiging zeggen want ik ben er onlangs geweest. Het is een feit, om zo maar te zeggen. In Frankrijk en Nederland houden ze ook van muziek, maar ánders, minder gepassioneerd. Wij doen het in Nederland vooral met Passiemuziek rond Pasen, en de Fransen met valse musette rond de tapkast in een café. Toch? De wereld zit zó simpel in elkaar. Je moet het alleen zien. En willen horen natuurlijk. Het vergt een luisterend oor...

Passiemuziek

Geef mij maar de tango! Zo is het toch, Willem-Alexander?! Jij kan het weten. Ik was al gek op muziek van Piazzola vèr voordat die muziek aan Máxima een traan ontlokte tijdens jullie huwelijk. Maar er is méér dan die dans rond de alles verteerende passie in de tango. Ja, véél meer. In mijn jongelingsjaren zwijmelde ik bij de film `Un hom-

me et Une Femme', een tragisch-romantische film die destijds mijn dromen over De Vrouw en Het leven magistraal verbeeldde en... verklankte. Het muzikale thema van die film is nooit meer uit mijn systeem verdwenen. En wie zette die muziek neer? Toen, midden jaren zestig, interesseerde me de componist van die filmmuziek niet; het ging me om de emoties die de muziek en de beelden bij me opriepen. Het was pure, melancholieke passiemuziek. In de film kwamen ook schitterende raceauto's voor. Maar geen SM.

Meeslepend

'Un homme et Une femme' verscheen op 27 mei 1966. Claude Lelouch was de cinéast, en er speelden beroemdheden in mee als Anouk Aimée (daar móet je wel van houden, toch?), Jean-Louis Trintignant, Pierre Barouh en Valérie Lagrange. De muziek was van Francis Lai, een Fransman. Het verhaal loopt tragisch af, dat geef ik toe, maar mooooi!!! Hoewel? De jonge mannen die mijn garage aan het bouwen zijn, heb ik aan een kleine test onderworpen. Geen van allen kende deze sterren nog. En Francis Lai zei ze al helemaal niks, hoewel de man nog steeds muziek schrijft en dirigeert. Zegt de naam Francis Lai u wat? Het is wat soft allemaal, maar als je er gevoelig voor bent, is het meeslepende muziek. Zoiets als een langzaam optrekkende SM die je overal mee naartoe sleept, en die je ineens trakteert op een enorme klap en er mee uitscheidt! Zoiets dus.

Filmmuziek zonder film is iets halfs

Ik noemde dat, wat ik u hier en nu presenteer, een 'verzameling' maar dat is het lange tijd alleen voor de echte filmmuziek liefhebbers geweest. Mensen die de muziek van 'Les pétroleuses', 'Love Story' en 'Emmanuelle II' leuk vonden. Ik koop bijna nooit filmmuziek. Zonder de film is het maar iets halfs, iets onafs. U kunt die film als dvd bestellen. Doen! En nu ik weet dat het Francis Lai was, die het muzikale behang van 'Un homme et Une femme' ontwierp, ben ik extra blij met wat ik onlangs, na een zoektocht van meer dan zes jaar, heb gevonden. Met blijdschap geef ik u kennis van de nieuwste trofee in mijn collectie SM-mémorabilia: de LP 'Made in France' van Francis Lai! Ik wist van het bestaan af door een artikeltje in Citropolis nr. 20 van maart april 2000 en het was Theo van der Laan jr. die me er op wees, zo meen ik me te

herinneren. Sindsdien was ik op zoek. Vergeefs leek het...

'Made in France'

Tot voor enkele weken. Dit verhaal heeft dus helemaal niks te maken met de SM. Behalve dat de ontwerper van de hoes in zijn onmetelijke wijsheid besloot om een rode SM op de hoes van deze LP te zetten. Dankdankdank! Wiewasu? Maar: terecht, zo zult u met me eens zijn. Want natuurlijk - voor de goede observanten onder u - staan er óók die andere, typisch Franse producten op de LP: een lekkere Brigitte Bardot op haar Harley Davidson, een goede fles Grand Marnier, een boeiende Paris Match, een smullen-maar 'LUI' (helaas de verkeerde..., dat had LUI no. 75, april 1970 moeten zijn!**), de supersonische Concorde, de bruisende Champagne van Moët, een halfdode gendarme van vóór de Grande Guerre, compleet met cocarde... Voorwaar: Made in France! Smikkelen en Smullen Maar.

Aujourd'hui c'est toi!*

Ik vond de LP in Brazilië. Hij kwam als nieuw aan. SMic, SMac, SMoc! Is trouwens óók een film waar Francis Lai muziek bij maakte en waarvan de soundtrack op deze LP staat. Zou...? Nee, vast niet. Toeval bestaat niet. Alles is toeval toch? Zou er in die film een SM voorkomen? Geen idee. Zou de cinéast een SM gehad...? Heeft Francis Lai een SM gehad...? Weet ik veel. Dat zoeken we uit. Op de hoes staat: inclusief de muziek 'Aujourd'hui c'est toi'. Alors, dames en heren: nu bent u aan de beurt. Zoekt en gij zult vinden. Voor mij is de zoektocht na ruim zes jaar ten einde. Het gaatje is bereikt. Het gat in mijn verzameling SM-objecten is gevuld.

Ik geloof dat ik die dvd van 'Un homme et Une femme' er ook nog maar bij koop. En een rode SM heb ik al. In miniatuur.

* Vrij vertaald: 'Vandaag ben jij aan de beurt'.

** In dit nummer staat een twee pagina's tellende artikeltje over de SM. Met persfoto's. Nee, LUI bakte er minder van dan de Playboy destijds. Toch leuk voor de verzamelaar.

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 klassieker verzekering:

- 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





Noblesse Oblige

Door Eric Bruinsma

Met de aankoop van een DS cabrio in mei 1998 sloeg de vlam in mijn (hersenen)-pan. Het lontje was lang geleden al ingebracht, in 1970, toen ik met mijn broer in diens DS21 injectie naar Zuid-Italië reisde.

De rit van ruim 2.100 kilometer werd in ca. 17 uur gemaakt en we arriveerden - fris als hoentjes - voor de avond-BBQ bij onze ouders op hun camping. Mijn vader bleef herhalen: dit kan niet, dit kan niet. De avond daarvoor hadden we nog vanuit Amsterdam gebeld. Het was mijn eerste ervaring met snelheden van continue 180 km/u. Mijn eigen oude kever trok net 110 km/u.

De eerste auto's

Mijn eerste auto, een Triumph TR2, hing motorisch letterlijk met touwtjes aan elkaar, 70 km/u was trouwens destijds voor Curaçao al gevaarlijk genoeg. En bij mijn eerste rijlessen in een Jeep op negenjarige leeftijd in Indonesië ging het ook niet snel. Ondanks de opwindende DS-ervaring dacht ik te laat geboren te zijn om te kunnen verwachten dat ik een eigen DS zou bezitten. En het bezit van een eigen SM was zelfs niet eens een illusie. Medio 1973 werd mijn voorkeur voor Fiat (via de auto's van pa ontstaan) om financiële redenen (armlastige student) afgebroken voor een nieuwe 2CV4. Na de echtscheiding moest het nog zuiniger, vandaar een tweedehands Dyane. Maar het tij keerde nadat de studie fiscale economie in 1980 had geleid tot een echte baan en er ook een nieuwe relatie in mijn leven kwam. De auto's werden vanaf nu pri-

mair om merk en type gekozen. Als eerste auto's, aanvankelijk tweedehands, de rij CX 2000, CX Athéna, CX 25D, CX 25D, XM D12, en nieuw de XM 2.1 TD, XM 2.5T D en XM V6 Exclusive als eerste auto. Als tweede auto een iets bescheidener rij tweedehands: GS, GSA, Honda Quintet (noodsprong), BX, CX 22 TRS, ZX Reflex 1.4 (faliecante misser) en een Volvo 740GL (erfenis).

DS Cabrio

Zo was de ontwikkeling van mijn affiniteit met auto's toen ik bij toeval achterin een garage een blauwe DS cabrio zag. De namen 'Chapron' en 'Le Caddy' waren voor mij onbekend. Verblind door de schoonheid hebben Henk en ik de auto gekocht en pas later begrepen we wat we eigenlijk hadden aangeschaft. Door deze aankoop zagen we niet alleen andere oude auto's, maar we keken er ook naar met nieuwe ogen. We zagen toen pas bewust hoeveel klassiekers er rondrijden. Onderhuids ontstond de gedachte dat we alsnog ook wel andere klassiekers zouden willen hebben. Een virus genaamd 'hebberigheid' nestelde zich snel.

En een SM

Een advertentie in oktober 1999 van een SM bij een Citroën-dealer maakte nieuwsgierig; even kijken



en heel mooi vinden! De auto stond met 83.000 km op de teller in consignatie voor een hoogbejaarde klant, voorheen fabrieksdirecteur. In 1971 door een Nederlander in Italië gekocht en gestald bij diens huis in Italië. Sinds 1990 in Nederland. Deze dealer had meerdere SM's in onderhoud, dus bij hem zou ik daarvoor ook terecht kunnen. De koop was daarmee snel gesloten, iets te snel misschien. Peter Pijlman gaf als eerste indruk dat we een mooie auto hadden verworven. Grote tegenvaller: het draaimechanisme voor de verstralers bleek weggehaald. Wat is nu een SM als de lampen niet kunnen draaien! Dit verlies maar geïncasseerd en besloten om bij de spoedig gewenste revisie van de versnellingsbak het lampenmechanisme voorzover mogelijk alsnog te laten herstellen. Ook kachel en airco moesten aangepakt. Binnen een jaar was er 75% extra in de auto geïnvesteerd. Maar we hadden een heerlijke rit met de SM-club naar de Concorde in Toulouse. Op de terugrit kapot frontglas, schade ca. 3.000 euro. Gelukkig gedekt door de verzekering. Nadien het gebruikelijk onderhoud tot midden vorig jaar toen de motor eruit

moest voor vervanging van de primaire ketting. Ik had inmiddels 25.000 km gereden. Het was niet duidelijk wanneer dat eerder was gebeurd. Het liep uit op een gedeeltelijke restauratie: radiateur, koppeling, remmen, etc. De investering in de auto is inmiddels meer dan verdubbeld. Globaal heb ik één euro per door mij gereden kilometer aan de auto toegevoegd.

Pijn & genot

SM is niet bij toeval een dubbel begrip. Pijn en genot. Jazeker. Beide in hoge mate. Het geld is één van die pijnen van Sa Majesté. Wilt u er nog een paar? De tegenstrijdige meningen van deskundigen wat er wanneer en hoe moet gebeuren om de auto in goede conditie te houden. Het vinden van reparateurs die het gevoel geven dat het werk betrouwbaar wordt uitgevoerd en niet alsnog is overgelaten aan een hulpje of als een maandagochtendklus wordt geklaard. De vele kilometers nodig voor bezoek aan garagisten. De enge verhalen van clubleden; iedere keer is er wel weer een motor in de soep gedraaid of in de brand gevlogen.



De voor een gehoorgestoorde zoals ik, gekmakende herrie op de clubbijeenkomsten. Het uit Noblesse schrijven van een artikel voor Subliem. Zoals sommige leden weten, heb ik al eerder de code voor het stoppen van het spel ingeroepen, maar steeds bleek ik toch weer verder te willen spelen. Waarom? Om die andere kant van SM!!

Feest

Wat is het een feest om in die auto te rijden. Na het installeren van een 1-2-3-ontsteking loopt Sa Majesté subliem vorstelijk. Ongemerkt harder dan mijn bedoeling is. Wat is het een feest om die vreemde blikken van bewondering op je, - nou ja, jouw auto -, gericht te zien. Wat tintelt dat lekker om te horen dat je zo'n mooie auto hebt. Wat voelen die flanken opwindend glad en toch stevig. Wat een bloedstuwung om zo ongeveer uitgekleeft te worden op de Wegenwachtbrug voor een modeltaxatie door Peter Pijlman. Oei!!! Wat een bijzondere bezoeken in het buitenland: de Concorde in Toulouse, Maserati in Italië, La Magnanerie in de Gard, Das Meilenwerk in Berlijn. Wat een fan-

tastisch aardige en boeiende mensen hebben we inmiddels ontmoet via de SM-club, tijdens prachtige meetings in Nederland. Wat een feest om de auto te laten gebruiken in een visioen van een kunstenaar/fotograaf en daardoor twee jonge fascinerende mensen te leren kennen.

Het einde?

Aan een SM-spel komt op het hoogtepunt een eind. Zijn wij daar al aanbeland? Het leek er even op toen de Citroën C6 aan de horizon verscheen en de verliefdheid daarvoor beslist tot een relatie moest gaan leiden. De investering daarvoor was op zich onverantwoord hoog. Compromis: één auto uit de collectie afstoten. Alweer pijn en genot gekoppeld. Welke auto moet er weg? De keuze ging tussen de SM en een prijzenwinnende DS21 Berline. Het is de DS geworden. Dus we gaan nog verder met de SM. We kwamen kennelijk nog niet klaar! Als op de volgende bijeenkomst de SM ons zou laten staan, kan het zijn dat we met de C6 verschijnen. Als dat al pijn is, dan is het wel heerlijke pijn. Tot ziens.

“Wir sind Berliner!!”

(voor een weekend)

Door Annie Bogaerts

We zeggen en schrijven vrijdag 2 juni 2006. Op het afgesproken tijdstip, 7 uur 's morgens, belt Marc Roelandt bij ons aan en is de Belgische delegatie voltallig en vertrekkensklaar. Bestemming: de “Internationale SM-meeting” die dit jaar doorgaat in Berlijn.

Lachend wordt nog opgemerkt dat ons weekend gelukkig een week voor de grote voetbalgekte doorgaat maar later zal blijken dat Koning Voetbal ook ons enkele stokken in de wielen zal steken. Wat we van het weekend mogen verwachten, is nog niet echt duidelijk maar als dit zal verlopen zoals de voorbereidingen zijn we best op alles voorbereid. Onze verwachtingen zijn alvast niet te hoog gespannen. Alle informatie hebben we letterlijk uit e-mail, telefoon en fax moeten sleuren. Op de webstek van de Duitse club was slechts één povere link naar het weekend en daar kon je het mee doen. De inschrijvingsformulieren hebben ons na veel bellen en faxen een week na de uiterste inschrijvingsdatum bereikt, om nog maar te zwijgen over de manier van betalen. De zo geprezen *Deutsche Gründlichkeit* was hier ver te zoeken en met de nodige twijfels zijn we die morgen vertrokken.

Toen wij bij onze tweede tussenstop in Duitsland twee SM's met Franse nummerplaat opmerkten en van hun eigenaars vernamen dat er in totaal een veertigtal Franse auto's zouden deelnemen en het totaal aantal SM's rond de tachtig zou draaien, kregen we op slag een beter gevoel bij wat ons te wachten stond. Zonder problemen, maar met toch enkele uren fileleed onderweg (wat ben ik de uitvinder van de 1-2-3-ontsteking dankbaar!!!) bereikten we tegen valavond onze bestemming. Plaats van gebeuren is het Hotel-Berliner-Ring in Dahle-

witz, enkele kilometers buiten het centrum van Berlijn. Daar aangekomen wacht ons een warm onthaal door de organiserende club en worden we al onmiddellijk overstelpt met cadeautjes: plaatselijk streekbier met bijhorende glazen, een (toch wel een beetje ironische) veiligheidsskit voor de wagen en daarbovenop nog de mascotte van Berlijn (letterlijk Klein Beertje) in de vorm van een met de hand geschilderd sierbordje of een keramisch beertje van een blijkbaar bekende kunstenares.

Na een eerste oppervlakkige kennismaking worden we tegen half acht verwacht voor het avondmaal. Dit wordt, zoals alle maaltijden in het hotel, in buffetvorm aangeboden. Die eerste avond verloopt in het begin vooral een beetje onwennig en het feit dat wij maar met drie personen zijn en er steeds tafels van acht personen gedekt staan, heeft ons gedurende het ganse weekend de kans gegeven om heel wat mensen van verschillende nationaliteiten te ontmoeten. Hieruit zijn echt aangename, warme en soms verrassende kennismakingen voortgevloeid. Tegen ongeveer elf uur begint de vermoeidheid door te wegen en met het oog op het programma van de zaterdag zoeken we onze kamers op.

Een “goed gevuld programma” is op zijn minst gezegd te zwak uitgedrukt voor wat ons die zaterdag te wachten staat. Na een zalig ontbijt stappen we



stipt om 9.30 uur op de wachtende bussen die ons door deze dag en door Berlijn zullen brengen. Wij zitten op de bovenste verdieping van een dubbeldeksbus in het gezelschap van enkele Duitsers, een deel van de Nederlandse delegatie en enkele Engelsen. Op het programma staat eerst een rondrit door Berlijn, voorzien van de nodige informatie door een gids over de meest tot de verbeelding sprekende gebouwen en stadsdelen, als daar zijn: de overblijfselen van de muur, Checkpoint Charly, het Joods monument (toch wel indrukwekkend), de Brandenburger Poort, de Kathedraal en ook de nieuw opgetrokken, moderne gebouwen. Dit samenspel van restanten uit een soms toch wel pijnlijk verleden en de kosten noch moeite sparende hedendaagse ingre-

pen maken van Berlijn de unieke stad die ze nu is. Wegens een onvoorziene manifestatie kan ons vrij uurtje in het centrum van Berlijn niet doorgaan, maar gezien de regen buiten en de gezellige sfeer op de bus laten we dit niet al te veel aan ons hart komen. Tegen de middag worden we verwacht op één van de toeristenboten voor een rondvaart op de Spree, waar we ook het middagmaal geserveerd krijgen. Na de ontscheping gaan we te voet richting Reichstag, waar het Duitse Parlement zetelt. Aangezien iedereen één voor één een controle door moet en het buiten ondertussen pijpenstelen regent, was het voor de laatsten in de rij niet echt het aangenaamste moment van de dag. Dit indrukwekkende gebouw werd gebouwd in 1894, in 1933 gedeeltelijk





verwoest door een brand en beschadigd in de oorlog. Bij de restauratie werd de oorspronkelijke koepel vervangen door een ultramoderne glazen koepel van waaruit je in het bovenste puntje rondom rond een prachtig zicht hebt op de stad.

Het bezoek wordt afgerond met koffie en gebak (veel en lekker gebak) en buiten wachten de bussen reeds om ons naar de volgende plaats van afspraak te brengen zijnde de Citadel van Spandau. Dit fort wordt beschouwd als één van de belangrijkste uit de renaissanceperiode en ook één van de best bewaarde in Europa. Een overweldigende toegangspoort, prachtige gemetselde gewelven en metersdikke muren geven je het gevoel in de middeleeuwen te zijn beland. Deze citadel is rondom omgeven door een watergracht en enkel via een brug toegankelijk. Door de eeuwen heen had dit fort vooral een militaire taak, maar sinds de tweede wereldoorlog worden de gebouwen na de nodige restauratie- en aanpassingswerken enkel nog gebruikt voor culturele doeleinden.

Het absolute hoogtepunt van die dag is wel het avondmaal dat voor ons gereserveerd werd in de

kelders (jawel) van deze citadel. Geen elektriciteit, geen bestek, geen glazen, wel stenen muren en gewelven, kaarslicht, één tinnen bord, één tinnen beker, één mes en één "bavette" op grote-mensenmaat en eten, veel en lekker eten. Vers gebakken bruin brood met paté en reuzel (voor de liefhebbers) als voorgerecht, een lekkere soep, met een grote tinnen lepel te scheppen uit één grote ijzeren ketel die midden op tafel wordt gezet, een gigantisch stuk Schweinenfleisch (onwijs lekker!!) waar ieder zijn deel kan van snijden met groenten en aardappelen in de schil en als afsluiter kaas en fruit. Dit alles overgoten met niet alleen wijn maar ook muziek, ter plaatse gemaakt door een bard en een groep andere gasten waarmee we, naarmate de avond vordert, meezingen en zelfs dansen. Zoals altijd komt ook aan deze fijne avond een einde en na nog een behoorlijk lange busrit worden we "moe maar voldaan" zoals dat heet terug in ons hotel afgeleverd. Enkel nog een blik op het programma voor de volgende dag en voor de rest worden er niet veel schaapjes meer geteld...

Op zondagmorgen staat "het" evenement van het weekend op het programma: de rondrit door Berlijn met de SM's. Deze rondrit voert ons in konvooi door de groene rand rond Berlijn via de Kurfürstendamm naar onze plaats van afspraak: Meilenwerk. Dit is een oud tramdepot waarvan de gebouwen gerestaureerd en omgebouwd werden tot individuele bedrijfsunits die stuk voor stuk plaats bieden aan activiteiten die allemaal iets te maken hebben met oldtimers: gaande van restauratie, conservering, bewaring, verhuring, maar ook experts, verzekeringsmaatschappijen en handelaars in accessoires en allerhande lectuur. Ook daar worden we 's middags weer vergast op een rijk gevuld warm en koud buffet onder begeleiding van een live brassband die voor de muzikale noot zorgt. Sommigen wagen zich zelfs aan een dansje. Voor onze samenkomst mocht er gebruik gemaakt worden van de privé-parking van de nabijgelegen Siemens-fabrieken waardoor er ook ruim de tijd kon genomen worden om alle aanwezige SM's te bezichtigen.

Voor de namiddag stond er een bezoek aan het Olympisch Stadion op het programma, maar aangezien we slechts een week voor de start van de wereldbeker verwijderd zijn, is dit wegens veilig-

heidsoverwegingen reeds hermetisch afgesloten en niet meer toegankelijk voor bezoek. Aangezien het ondertussen toch wel zonnig en mooi geworden is, hebben wij dan maar het plan opgevat om zondagnamiddag in plaats van maandag een bezoek te brengen aan Potsdam met als voorname blikvanger het kasteel Sans Souci met omliggend park waarin nog tal van unieke gebouwen te vinden zijn. Voor iedere Berlijn-bezoeker een must. Deze wandeling van een paar uur was een welgekomen afwisseling voor de voorbijgangers die we voornamelijk zittend, rijdend en etend hebben doorgebracht. Van echt luiers kan er echter geen sprake zijn want tegen acht uur wordt iedereen terug in het hotel verwacht voor het "Gala Diner".

Naast (alweer) het vele lekkere eten en drinken werd er vooral aandacht besteed aan de aanwezige deelnemers. Prijzen voor de oudste deelnemer, de oudste wagen, diegene die van verst gekomen

was... en ook de nodige dankwoorden en speeches van alle voorzitters van de aanwezige clubs. De kers op de taart om de avond en voor velen het weekend af te sluiten is een gigantisch groot ijsdessert dat met de nodige verlichting en tromgeroffel zijn intrede doet...

Aangezien we voor de terugtocht, niettegenstaande het ook in Duitsland een feestdag is, toch weer enkele uren achter het stuur zullen zitten, wordt besloten om op maandagochtend na het ontbijt al de terugtocht aan te vatten. Bij het afscheid krijgen we nog een uitnodiging van de Zweedse deelnemers om naar hun nationale jaarlijkse bijeenkomst in september te komen en worden er links en rechts stevast afspraken gemaakt voor het volgende jaar in Yorkshire, Engeland. Eén ding is zeker: wij moeten onze mening waarmee we vrijdag vertrokken zijn volledig herzien. Wij kunnen niet anders dan het weekend in alle opzichten geslaagd noemen.

Het was fijn erbij te kunnen zijn.

Internationale Citroën SM-Treffen Berlin 2006

Door Peter Snoeker

Vanaf vrijdagmiddag 2 juni 2006 tot en met maandagochtend 5 juni 2006 had de internationale meeting plaats, in Berlijn, Duitsland. In een goed tempo ging ik met de aan mij door Yuri Colman (buitengewoon vriendelijk) ter beschikking gestelde SM naar Berlijn, gelukkig in het gezelschap van mijn vriendin Judith. Wij waren "ingekwartierd" in een hotel aan de zuidkant van Berlijn, liggend in het platteland, wat op enig moment sedert de bouw medio jaren negentig, deel is gaan uitmaken van de Van der Valk-keten. Qua accommodatie en parkeergelegenheid een goede plek om te logeren.

Op zaterdag gingen we met een tweetal dubbeldeksbussen door Berlijn, rond lunchtijd onderbroken

met een boottrip over de Spree, 's middags vervolgd met een bezoek aan de Rijksdag en de nieuwe koepel daar bovenop; 's avonds was er dan een "middeleeuws maal" in de Spandau-Citadel; zondag reden wij met de auto's naar het "Meilenwerk", na de lunch gevolgd door een aantal facultatieve rondritten met diner 's avonds in het hotel. Op maandagochtend dan nog een afsluitend ontbijt en mensen met meer tijd om handen werd voorgesteld Potsdam te bezoeken. Tot zo ver het programma.

Maar dat zegt te weinig want Berlijn is een fascinerende stad. Zowel vanwege de bewogen recente geschiedenis als vanwege haar huidige, bruisende vitaliteit en stralende toekomst. Tja, in een stad met zoveel te zien is een selectie moeilijk. Vanuit de bussen hebben wij

wellicht iets te snel, iets te oppervlakkig gevels voorbij zien komen zonder al te veel idee wat zich daarachter in de afgelopen jaren heeft afgespeeld. Anderzijds was ook nu weer het keurslijf van de meeting niet zo dwingend dat daaruit niet weggebroken kon worden; mijn vriendin en ik hebben op zaterdagavond en op zondagmiddag onze eigen keuzes gemaakt en nog des te meer van de stad kunnen genieten. Als u een adres zoekt van een uitstekend restaurant dichtbij de Alexanderplatz (het oude Oost), benader mij; ik kan u voorts zeer aanraden een bezoek aan het Museum van de Muur, gelegen op een plek waar dat onding vele slachtoffers heeft gemaakt. We werden er stil van. Foto's, geluidsfragmenten van straatgebeurtenissen van die tijd, van radioreportages van die tijd, filmfragmenten van gebeurte-



nissen van toen; alvast voor mij is het een nog niet zo lang geleden veranderde realiteit en stilvallen, zelfs in de buurt van een ronkende SM, is dan het allerbest.

Stil vielen mijn vriendin en ik ook van het Museum van de Holocaust dicht bij de Brandenburger Tor. Dan is het maar goed dat wij op zondagochtend de zinnen konden verzetten in het Meilenwerk, een voormalig tramdepot in Berlijn waar de mooiste auto's gepoetst in boxen staan geparkeerd en sommige ook te koop worden aangeboden terwijl wij ook daar weer culinair uitstekend verzorgd werden. Want dat even terzijde: de zuurkool-ellende van de vorige Duitse internationale meeting waar ons clublid uit Brussel destijds beeldend over schreef, deed zich niet opnieuw voor; de restauratieve plekken waren uitstekend uitgezocht al was het Middeleeuws maal niet iedereen bevallen... Overigens

liggen moderne bedreigingen voor dat Meilenwerk op de loer; mij werd door een Berlijnse SM-eigenaar gezegd dat in voorbereiding is een wettelijke (EU-)regeling die maakt dat zogenaamd vervuilde klassieke auto's binnensteden zoals Berlijn niet meer in mogen en dat geldt dan uiteraard ook voor de in het Meilenwerk opgeslagen auto's; exit Meilenwerk. Tot die tijd is het echter buitengewoon plezierig toeven in die maar liefst 16.000 vierkante meter grote autogeniet-plek.

En zondagmiddag terugrijdend vanuit de binnenstad naar ons hotel aan de zuidkant, wisten wij waarom de weg daar naartoe, ongeveer twee kilometer ten zuiden van het vliegveld Tempelhof, ineens versmalt tot een smalle tweebaansweg, die na een of twee "rare" slingers, kaarsrecht naar het zuiden voert. Dat hadden we opgestoken in het Museum van de Muur. Bij die slingers stonden na-

melijk de Oost-Duitse wachttorens; die weg vormde een van de vier doorgangen in de Muur. Niet alleen de stijl van de huizen wisselt op slag van ruim en licht naar klein en naar binnengekeerd; enig invoelingsvermogen doet vermoeden welke menselijke emoties zich daar destijds hebben afgespeeld. Hoop op een glorieus toekomst, verdriet, strijd, menselijk onbegrip; het zit allemaal in Berlijn en juist ook op die plek.

Mede dat heb ik gezegd in mijn dankwoord aan de organisatoren tijdens het diner op zondagavond waarbij ik namens u ook wat Hollandse presentjes overhandigde. Buitengewoon fijn dat onze passie ons voert naar zulke bijzondere plekken, elk jaar weer. En komt u naar de internationale meeting in Engeland in York in het eerste weekend van juni 2007? Vast heel anders maar vast ook weer buitengewoon plezierig. Tot dan!



In dienst van Hare Majesteit

Door Jim Appelmelk (waarvan de oom lid van onze club is)

34 jaar geleden, in 1972, rolde ze van de band: een Citroën SM in een niet erg mooie gouden kleur met naar mijn idee onooglijke US-koplampen. Het zal wel duidelijk zijn, deze SM heeft een Extreme Makeover ondergaan. Haar leven begon in de Verenigde Staten waar ze op 30 juni 1972 voor het eerst werd toegelaten. Na bijna 18 jaar is ze naar Nederland verhuisd en in 2003 stond ze voor de deur van de huidige eigenaar. Goud vond hij maar niets, dus is ze overgespoten in het veel mooiere Rouge de Grenade, een kleur die overigens alleen leverbaar was in 1972, en laat dat nou juist het geboortjaar zijn van dit exemplaar! Ook naar mijn mening past die kleur het beste bij de SM, doch heb ik nog bijna nooit een exemplaar in deze kleur 'in het wild' kunnen vastleggen op de gevoelige plaat. Die zijn nogal vaak Beige de Tholonet, een kleur die haar ook zeker niet misstaat.

De auto wordt vrijwel alleen in het weekend gebruikt, maar wel vrij regelmatig. Zondag 3 september zijn mijn oom en ik - hij is de huidige eigenaar - er nog mee naar het Concours d'élégance geweest, waar dit jaar overigens slechts twee andere exemplaren stonden. Maar nu even terug naar deze photoshoot. We hadden die dag een gecombineerde missie, de airco van mevrouw was namelijk kapot dus we wilden naar de garage toe, om tussendoor nog een photoshoot te maken op één van de vele mooie locaties op onze route. Uiteindelijk werden het er overigens twee, en dat is maar goed ook.

Op de eerste locatie was de belichting zoals u kunt zien nogal lastig. Na die eerste shoot ben ik zelf



achter het stuur gekropen - de eerste keer rijden sinds ik mijn rijbewijs heb, en dat in mijn droomauto!- en dat was natuurlijk wel even wennen. Een Citroën SM met redelijk sportieve/hogtoerige Maserati Merak-motor rijdt natuurlijk heel anders dan de ook niet verkeerde A170 CDI van de instructrice. Een wereld van verschil dus. Het begon er dus al mee dat ik veel te veel gas gaf, waarmee de motor meteen al hoog in de toeren liep. Dat heb je met zo'n licht vlieg wiel. Vervolgens moest ik nog leren remmen en sturen, iets dat bij de SM nog even anders is dan bij de meeste auto's, of in ieder geval anders dan wat ik gewend was. Het rempedaal werkt natuurlijk heel anders, aai hem met je voet en de auto komt al snel tot stilstand. Trap vol op de rem en ze mag

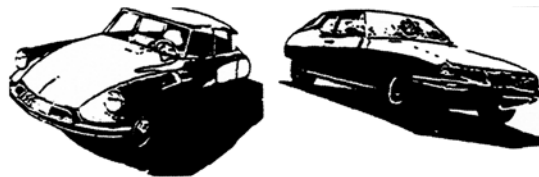


meteen een paar dagen bij de garagist logeren, begreep ik. Aan het sturen moest ik ook wennen want het is een superdirecte instelling; een kleine draaihoek en je kijkt al erg ver uit. Ook doseren van het gas bij constant rijden is heel anders dan in de lesauto; een diesel rijdt je het beste vlak boven de 1000 min-1, het Merak-blokje wil graag ruim

4000 min-1 hebben, meen ik me te herinneren. Al met al niet alleen plezier met de SM, maar ook een redelijk leerzame dag. Handig om alvast te weten, want op het moment dat ik daadwerkelijk aan een auto toe ben, zou ik deze het liefste voor de deur hebben. Rouge de Grenade s'il vous plaît!

CHYPARSE

Citroën Hydraulique Parts Service



Stemerdingweg 11
3769 CE Soesterberg
tel. 0346 - 351 150
fax 0346 - 351 150

CHYPARSE levert diverse onderdelen en documentatie t.b.v. de Citroën ID - DS en SM. Diverse onderdelen worden zelf of in samenwerking met andere bedrijven ontwikkeld en geproduceerd. CHYPARSE draagt ook zorg voor uw veersysteem: uw voorbollen kunnen gratis getest worden. Indien nodig worden ze bijgevuld.

Voor de SM levert CHYPARSE onder andere:

Openingstijden:

Dinsdag t/m vrijdag:
9.00-17.00 uur

Zaterdag:
10.00-14.00 uur

Veerbollen nieuw	225,-	Elektronische ontsteking Lumenition	690,-
Veerbollen gereviseerd	135,-	RVS uitlaat compleet	2.885,-
Veerbollen vullen per bol	25,-		
HD-pomp met nieuwe lager en pomphuis	515,-	Deze RVS uitlaat wordt geproduceerd door de Engelse fabrikant PDG die ze handmatig maakt uit austenitisch RVS A 304. De uitlaten zijn 10 jaar lang gegarandeerd op juiste pasvorm en tegen breuk en corrosie bij normaal gebruik. Direct uit voorraad leverbaar.	
Hoogteregelaar	105,-		
Hoogtedrukregelaar	150,-	SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-	SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
Remschijven set	150,-	SM instructieboekje (herdruk)	75,-
Handremblokken	75,-	SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur	55,-
Remblokken	125,-	T-shirt SM	20,-
Textar remblokken	240,-		
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-		
Wielagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-		
Wieldraagarm L of R	535,-		
Spoorstang L of R	255,-		
Motorsteun	145,-		
Koppelingsset (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

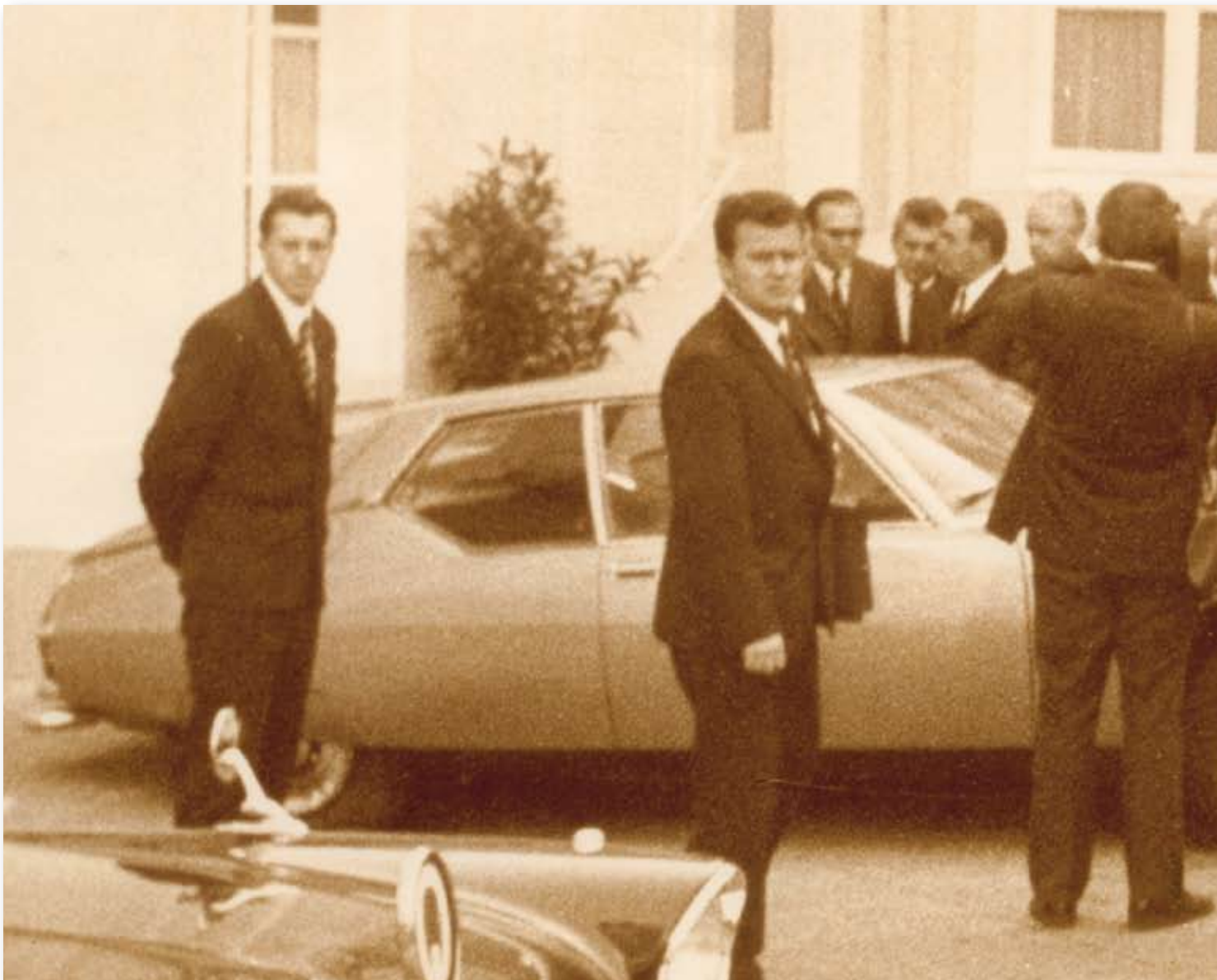
telefoon: (0180) 320 635
e-mail: info@eelkema.nl
internet: www.eelkema.nl

De dictator en de tandarts

Machtswellust!

Door Peter Pijlman

Denk nu niet dat dit verhaal gaat over de tandarts van een dictator. Dat zou meer een publicatie zijn in de medisch of politiek tijdschrift. Ik schrijf voor liefhebbers van de Citroën SM. Van alle pluimage.



Pfft!

De Afrikaanse keizer Bokassa hield van kindertjes en diamanten; én van de Citroën SM. De eveneens Afrikaanse Generaal Idi Amin hield van slachten, van piercings en van autoraces; én van de Citroën SM. De Ethiopische Keizer Haile Selassie hield van leeuwen en van Koningin Juliana; én van de Citroën SM. De Euraziatische Shah Reza Phalevi hield van dure, mooie auto's, van Soraya en daarna van Farah Diba; én van de Citroën SM. En de Rus Leonid Breznjev hield van vrouwen, van drank en luxe auto's; én van de Citroën SM. Pfft!



Duistere figuren

Voor wie creëerde Robert Opron eigenlijk de fraaie lijnen van de SM? Voor dictators? Eén van z'n superieuren zei: voor industriëlen, rijke artiesten, maar ook voor de bakker en de slager. Hij vergat de tandartsen! Zou Opron ooit hebben gedacht dat de SM in hoge mate geapprecieerd zouden worden door de moppentapper Max Tailleur, de eerste abortusarts van Nederland, dr. Wong, door Johan Cruyff en door de Rolling Stones? Een reeks van popsterren en zangers kocht een SM, maar ook de klassieke musicus en dirigent Rogier van Otterloo. En ze verleidde ook nogal wat duistere figuren als de eerder genoemde dictators.

Uniek en ongeëvenaard

Zeker, tegenwoordig zijn er nogal wat reclame-mensen, artiesten, architecten, artsen, mensen dus met zogenaamde 'vrije beroepen' die de SM mooi vinden en interessant. Vormgevers zien de bijzondere verhoudingen en het buitengewone lijnen-spel. IT'ers en mecaniciens, tandartsen en ingenieurs loven de bijzondere techniek. En allemaal zijn ze het erover eens dat de rijeigenschappen voor een auto van meer dan vijfendertig jaar geleden uniek genoemd mogen worden. En de lijnen mooi en ongeëvenaard.

Dictators

Maar waar komt die bijzondere aandacht van dictators voor de SM vandaan? Zeker, ik kan niet ontkennen dat het gevoel van 'macht' een aspect is wat velen in de SM herkennen. Ik heb het niet over SM als (al dan niet) opwindend spel tussen twee mensen. Nee, neem dán de dictators; die grossierden in macht en beperkten hun lust niet tot een enkeling. Ze zwolgen in macht, zo mag je gerust aannemen. Bovendien kun je het onmogelijk meer 'spel' noemen als honderden, duizenden en zelfs meer dan een miljoen mensen het slacht-

Op de foto staat op de achterste rij, derde van links, Leonid Breznjev. Hij kreeg de SM op 29 oktober 1971. Hij kreeg de sleuteltjes op het terrein van de Sovjetambassade in Parijs. Links vooraan is nog net een deel van een spatbord en de motorkap - mét republikeinse cocarde op de motorkap! - van de présidentiële Simca Chambord te zien.

offer werden van hun machtsuitoefening. Ik weet niet of Leonid Breznev veel dodelijke slachtoffers heeft gemaakt. Hij wordt nogal eens afgeschilderd als een seniele, dronken en doodzieke, en vooral eenzame man. Dat was later misschien wel zo, aan het einde van z'n 'carrière' als partijleider in de USSR. En neem van mij maar aan dat er tijdens zijn bewind heel wat mensen mede door zijn toedoen in strafkampen zijn bezweken. Mensen zijn zwakker dan een Citroën SM, het moet gezegd worden... .

Verhålen...

De SM van Breznev heeft de val van de USSR overleefd; ze is zeker niét verdwenen. De KGB, de geheime dienst van de voormalige communistische staat, heeft de groene SM enkele jaren geleden verkocht. Ook de SM van de Shah van Perzië is onlangs opgedoken in een hangar vol oude auto's aldaar, dik onder het stof. Bokassa's auto werd in Parijs te koop aangeboden. Of dat reëel was, weet ik niet, want daarna heb ik er nooit meer iets over gehoord. Idi Amins SM is nog steeds niet uit het woestijnzand naar boven gehaald. De SM van Haile Selassie rijdt in Frankrijk rond, zegt de huidige eigenaar. Verhålen...

Breznevs SM

De SM van Leonid Breznev werd via een Zwitsers veilinghuis te koop aangeboden en door een Duitser gekocht. Daarna kwam ze vervolgens in handen van een van onze clubleden, tandarts van beroep, met een haarfijn gevoel voor details, voor techniek en... voor macht! Over dat laatste aspect: låter méér. Onze tandarts heeft de SM van Breznev technisch minutieus onder handen genomen. Ongeveer zoals zijn patiënten: na behandeling functioneert alles weer naar behoren. Hij verzamelde bovendien over de hele wereld documentatie over Breznev himself en schafte zelfs een Rode Vlag aan. Die ligt vaak op de hoedenplank van z'n SM. Hamer en sikkels, boeken, artikelen, je kan het zo gek niet bedenken, onze tandarts heeft het verzameld. Steeds op zoek naar die éne foto: Breznev met zijn SM! Maar een foto van Breznev en die SM werd tot nu toe nooit getoond. Wél beschikt de tandarts over de officiële Russische verkoopdocumenten en de kentekenborden van mr. B's SM.

Relatiegeschenken

De Franse president George Pompidou gaf in 1971 tijdens een officieel bezoek van de leider van de USSR enkele auto's cadeau: een Peugeot 504, een Renault 16, en een groene SM. Het waren in die tijd de topmodellen van de drie grote Franse automobielconstructeurs. Pompidou wist aan wie hij die cadeaus gaf: een echte liefhebber van auto's. Na de val van de Sovjetunie bleek Breznev een uitgebreide collectie auto's bezeten te hebben. Hij, Breznev, de leider nota bene van een communistisch land, waar privé-bezit niet getolereerd en afgestraft werd. Uitzonderingen dåár gelaten natuurlijk. Verschil moest er zijn, toch?! Maar dat wisten we al. En bij relatiegeschenken..., ach, dan kan alles! Zeker in Frankrijk! Denk maar aan de diamanten die president Valéry Giscard d'Estaing aan Bokassa gaf, nota bene een kindertjeskanibaal... Volgens de verhalen.

Overdracht

Wat we niét wisten was of er van de overdracht van de SM aan Breznev een foto bestond. Sterker, zoals gezegd: nog nooit hebben we een foto van Breznev bij zijn Citroën SM gezien. Ik heb er wél over gefantaseerd: Mr B. rijdend in zijn SM door Siberië, racend over besneeuwde wegen, gehuld in zwart leren outfit, op weg naar z'n datsja, alwaar hem een åndere liefde smachtend opwachtte: een Russische schoonheid. Die hem vervolgens grotelijks bedonderde! Afijn, zoek het maar op in één van de eerdere SublieMs als u die taferelen wilt lezen en als u een fotogalerij voor u wilt zien. Wat u echter hier ziet, is de officiële overdracht van de SM carburateur aan de dictator, in Parijs. We schrijven 1971, Frankrijk. Daar kan alles!

Machtswellust

En de tandarts? Als ik in z'n stoel zit, denk ik vaak: klets maar raak man, je weet dondersgoed dat ik niks terug kan zeggen met m'n mond wijd opengeperd, wattenrollen in m'n wangen, een mond vol spoelwater en oude vullingresten. Machtswellust vind ik dat! Dictators zijn het! Basta cosi!

Met excuses aan al die lieve, aardige, voorzichtige en meelevend tandartsen van onze club!

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.

Nieuw clublid Dominique De Becker, uit Liedekerke – België: Reeds toen ik nog naar school ging, stapten wij normaler wijze te voet naar school aangezien het maar een goeie anderhalve kilometer bedroeg. Maar tijdens de gure wintermaanden kwam jufvrouw Duchatlet ons op pikken met haar wagen en dit omdat ze toch langsheen onze

woonst moest voorbij rijden om ook naar de school te gaan. En inderdaad, onze juf toen, had een Citroën DS, het exacte type weet ik niet meer. Maar het was een handgeschakelde. Reeds toen was ik gefascineerd door het aangename rijgedrag van deze wagens.

Soepel, comfortabele en zachte vering en het geruisloze interieur!! Ik zat toen in het lager onderwijs, tweede leerjaar. Bij ons thuis heeft onze familie steeds aan autocross gedaan en waren we met een grote ploeg. Er kwamen op ons aanzien-



lijke landgoed dan ook velerlei wagens op en aan gebracht, om die later te verbouwen tot crossmachines!! En ooit, ik was elf jaar geloof ik, kwam er een van onze piloten aangereden met een SM, en dit om de motor te kunnen recupereren, en om in te bouwen in een crossauto! Mijn vader was zelf geen piloot, maar was technische man aangezien zijn beroep plaatwerkerlasser was. Ik herinner mij nog hoe ik hem zag staren naar die glimmende SM!! Op een gegeven moment vroeg ik wat er scheelde en toen antwoordde mijn pa dat hij pijn aan zijn buik had, omdat hij zulks een prachtige wagen moest demonteren voor er de motor uit te halen. Mijn vader zei toen: ik kan het niet over mijn hart krijgen en beval mij toen om even plaats te nemen achter het stuur van de SM, en toen is mijn droom eigenlijk zeer pril gestart! Welk comfort en luxe die wagen bezat, ongelooflijk vond ik dat! En toen mij vader de motor aanzette, was ik helemaal verkocht van de V6 Maserati-motor! Maar ja... ik ben toen maar verder naar school gegaan tot mijn zestiende en ben toen gaan werken, steeds mijn droom koesterend. Ik bleef maar dromen van zo 'n SM.

In 1985 ben ik getrouwd en in 1989 werd onze eerste dochter geboren. We waren toen maar een modaal gezinnetje dat net toe kwam met ons loon om van te leven!

En zo hebben we ons stilaan opgewerkt en in 1997 werd onze tweede dochter dan geboren en waren wij ook begonnen met bouwen aan ons nestje. En zo werkten we steeds verder en groeiden uit tot een goed ingeburgerd gezin. Sinds begin dit jaar werd ik toen ziek: ik had evenwichtsstoornissen en concentratieverlies dus ik moest naar de dokter die mij door verwees naar een neuroloog. Die specialist ontdekte een goedaardige cyste op de onderkant van mijn hersens en aangezien de situatie, wordt ze momenteel niet verwijderd. En ik ben toen drie maanden thuis geweest en aangezien ik niet veel meer mocht doen dan rusten en aangepaste medicatie innemen, vertoefde ik dan ook dagelijks op de pc waar ik op een gegeven





moment een annonce zag staan op autozone.be, en dit gaande over een DS!! Intussen was ik aan de betere hand en was het op 8 april een voorjaarsmeeting van het Nederlandse Citroën-forum en dit te Abbenes bij Leo Ruygrok, net naast Van der Laan. En daar werd ik definitief aangetast door het Citroën-virus!! Er stonden daar zowel klassiekers als moderne Citroën's.

Eens weer thuis had ik onmiddellijk contact opgenomen met die eigenaar uit het Brusselse (amilcar) om de DS eens te bezichtigen. Zo gezegd zo gedaan: op een bepaalde weekdag mocht ik gaan kijken naar die DS en zijn we een proefritje gaan maken. Meteen kwamen mijn herinneringen aan het naar school rijden tijdens de wintermaanden weer naar boven!! En ik was er zo van aangedaan dat ik niet eens meer weet wat de eigenaar me allemaal vertelde. Na nader onderzoek heb ik deze DS dan toch maar niet gekocht om verschillende redenen: omdat ze zich niet in de staat bevond zoals op de toegestuurde foto's. En zo ben ik begonnen met verder zoeken naar een Citroën, eigenlijk koesterde ik nog steeds mijn droom waar te maken. Dus... een SM!

Toen heb ik zo wat links en rechts op verschillende site's gaan zoeken maar vond de meeste SM's nogal duur en onbetaalbaar voor mij. Dan halverwege april kwam ik plots op marktplaats een prachtige snoek tegen, niet te duur en hij zag er werkelijk subliem uit. Ik maakte dan ook een afspraak met de Nederlandse eigenaar, Jan Udo de Jong uit Damwoude in Friesland, en mocht een weekje later dan gaan kijken en proefrijden en dit op 22 april 2006. Eens daar aangekomen en ik voor het eerst zelf mocht rijden met een HP geveerde Citroën, werd ik bijna krankjorum van de voldoening hoe deze halfautomaat reed. Na een grondige inspectie heb ik haar dan meteen ook vastgelegd door een voorschot te betalen en haar een weekje later gaan ophalen, wat niet helemaal vlekkeloos verlopen is. En dit enkel door mijn eigen schuld (zie het topic op het Nederlandse

Citroën-forum, daar staat alles in geuren en kleuren uitgelegd. Topic: <http://www.citroen-forum.nl/viewtopic.php?t=170480>).

En zo had ik dan op 1 mei mijn eerste Citroën oldtimer in mijn bezit, maar eigenlijk was mijn grootste droom nog steeds een SM. Maar ja... daarvoor (dacht ik) moet ik maar eerst met de loterij winnen!! Tot ik op een gegeven moment op een Franse site een pracht van een SM zag staan ter waarde van €14.500. Ik heb er dagen aan een stuk, zoals men hier in de volksmond zegt, als een zieke koe zitten naar staren! De SM behoorde toe aan een dokter, dokter Olivier Chaumeill. Ik kon mij niet meer weerhouden om deze persoon een mailtje te sturen. Hij stelde zich meteen open om een afspraak te maken en weer een week later zat ik achter het stuur van onze Citroën C5 2.0 HDI Exclusive, op weg naar Ambazac, bij Limoges, om jawel, een SM te gaan keuren en testrijden.

Ginds aangekomen werd er eerst een grondige inspectiebeurt gedaan, waarbij ik niks abnormaals kon vinden, buiten de uitlaat die kapot was. En dan kwam het moment suprême: de testrit!!! Amai, dacht ik bij mezelf, in zo een slee had ik nog nooit zelf gereden. Gezwind trok zij door in elke versnelling! We hebben toen een stukje snelweg gedaan waar ik ff de 200 km/u heb aangetikt. Natuurlijk was ik meteen verkocht voor deze prachtige dame, maar kon ze me net niet permitteren!! En toen ben ik beginnen bieden omdat dit stuk was en dat niet werkte, en zo waren we tot een akkoord gekomen voor de prijs van € 11.500. En dus weer een week later, had ik dan ENFIN, UITEINDELIJK mijn droom gerealiseerd : EEN SM in mijn bezit hebben!! En nou heb ik dus twee oldtimers. Waarvan de SM, die ik hoop zo vlug mogelijk rijklaar (Belgische conformiteit) te hebben tegen het volgende evenement in september, te Frankrijk!!





Ook Michel Meijer uit Baar, nieuw lid, verhaalt over zijn ontstane liefde voor de SM:

Zomer 2006. Eigenaar geworden van een schitterende auto, de Citroën SM. Ik ben groot gebracht met de diverse (lease) CX'en die mijn vader heeft gereden; GTi, Prestige, Break, Reflex, Pallas. Bijzondere auto's. Met het rijbewijs net op zak op vakantie in Zuid Frankrijk ermee geweest. Mooie herinneringen. Een kleine 15 jaar later herinneringen omgezet in een prachtige tweede auto in bijna concoursstaat; een CX GTi (serie 1). Deze auto zes jaar gereden en toch een beetje kriebels gekregen. Ik wilde "meer"...

De SM, tja, dat is toch wel een erg fraaie en bijzondere auto. Maar ja, dat is wel een andere klasse dan de CX... Toch, het bleef kriebelen en dus, na een paar jaar oriënteren, de stap uiteindelijk genomen. Het is een witte (blanc meije) carburateur-versie met een velours groen interieur uit '72 geworden. Een van origine nette Zuid-Franse SM met een kleine 70.000 kilometer op de teller. Daar ze al een paar jaar heeft stilgestaan, besloten om de motor geheel te laten reviseren. En ze mag er wezen; het is een plaatje geworden! Ik geniet hiervan. Dit is een schitterende hobby om te hebben.





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

Clubshop



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...

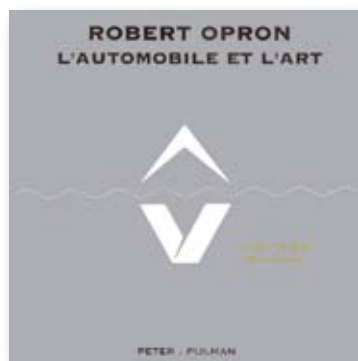


Robert Opron, l'automobile et l'art, het boek over de ontwerper van de SM. Zijn werk en zijn leven beschreven in 300 pagina's met zeer veel kleurenfoto's en uniek beeldmateriaal. Alleen in het Engels of Frans verkrijgbaar, niet in de boekhandel. Een exemplaar uit de gelimiteerde oplage kost € 95,-.



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,-

