



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](mailto:info@citroensmclub.nl)  
internet: [www.citroensmclub.nl](http://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 Automobielen Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

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

|                      |   |                                                                                                  |
|----------------------|---|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SublieM              | : |                                                                                                  |
| Redactie             | : | Roland van der Spek ( <a href="mailto:redactie@citroensmclub.nl">redactie@citroensmclub.nl</a> ) |
| Vormgeving           | : | Eveline van Ginneken                                                                             |
| Technische rubrieken | : | Peter Derks ( <a href="mailto:peter.derks@free.fr">peter.derks@free.fr</a> )                     |
|                      | : | Joris Bogaard ( <a href="mailto:joris@citroensmclub.nl">joris@citroensmclub.nl</a> )             |
| Productie            | : | Drukkerij Meerpaal - Tiel                                                                        |
| Oplage               | : | 200 exemplaren                                                                                   |

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

### **Lid worden**

U kunt een nieuw lidmaatschap aanmelden bij de penningmeester: u ontvangt een inschrijfformulier en na retour-ontvangst en overschrijving 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.



# 54

## December 2007

### In dit nummer:

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| Evenementen.....                                       | 4  |
| Van de voorzitter.....                                 | 5  |
| Snelle Mededelingen.....                               | 6  |
| Buitengewone ledenvergadering.....                     | 8  |
| De eerste Diva in Nederland.....                       | 12 |
| door Peter Snoeker                                     |    |
| De SM en anticonceptie.....                            | 16 |
| door uw Franse correspondent                           |    |
| Dromen van een huisje met een SM in Spanje?.....       | 20 |
| door Peter Pijlman                                     |    |
| Nog steeds plaatsgebrek? Een SM van 5 centimeter!..... | 22 |
| door uw Franse correspondent                           |    |
| De Gard 2006.....                                      | 26 |
| foto's van Jan-Paul Kleintunte en Joris Bogaard        |    |
| BBQ bij Boer Willem.....                               | 30 |
| door Rens Wolters                                      |    |
| De creatie van eenSublieme Mylord.....                 | 34 |
| door Rens Wolters en Arjo de Jong                      |    |
| Blijft de SM? (2).....                                 | 38 |
| door Piet Buijsman                                     |    |
| Nieuwe leden in de spotlight.....                      | 42 |
| Clubshop.....                                          | 50 |

# Evenementen



## FEBRUARI

16 of 17 februari

Algemene ledenvergadering, locatie nog niet bekend

8 t/m 17 februari

Rétromobile, Parijs

## APRIL

12 of 13 april

Technisch evenement, locatie nog niet bekend

## MEI

2 t/m 4 mei

Internationale Citroën SM Meeting in Zwitserland

3 & 4 mei

CitroMobile in Utrecht

## SEPTEMBER

5 t/m 7 september

Bezoek Regembeau en Conservatoire de Citroën,  
o.a. Parijs

## OKTOBER

11 of 12 oktober

Najaarsevenement

Meer informatie over de meetings leest u op de website.

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](mailto:theo@citroensmclub.nl).

---

*Op de cover:*

Een SM in de Gard - door Jan-Paul Kleintunte



## Van de voorzitter

Beste leden! Alles goed met u en de uwen? Ik hoop het. Onze club is *also going strong*. We hebben een vol verenigingsjaar achter de rug met veel meetings en twee ledenvergaderingen. Telkens goed bezocht, telkens zeer goede sfeer. Dat is buitengewoon plezierig. De club bloeit dankzij u.

Hopelijk heeft u ook met uw SM een plezierig jaar achter de rug. Waarschijnlijk haalt u haar de komende maanden iets minder uit de garage; wellicht bent u bezig met het voorbereiden van veel rijgenot volgend jaar.

Van tijd tot tijd krijg ik aspirant-leden aan de lijn die van alles willen weten over onze auto, de praktische aspecten van gebruik, de onderdelen en ga zo maar door. Telkens ontdek ik dan in mijzelf weer hoe leuk het is om over het object van onze passie te kunnen vertellen. Heeft u dat nou ook?

Ikzelf heb heel wat SM-kilometers gemaakt de afgelopen periode, een vakantie met mijn blauwe Diva in Ierland heeft mij bijvoorbeeld veel plezier bezorgd; niet in het minst omdat de Ieren telkens werkelijk hun ogen uitkeken bij het zien van mijn auto. Nog steeds moet ik nakijken hoeveel SM's er ooit naar Ierland geëxporteerd zijn, maar aldaar is het een exoot van het zuiverste water. Complimenten, vragen, het menselijk contact was niet van de lucht. Drie joelende tienjarigen heb ik door een Iers dorpje rondgescheurd, die praten vast nog jaren over ons ruimteschip. En wat een genoeg om 's nachts op de smalle, stikdonkere Ierse kronkelweggetjes gebruik te kunnen maken van de "kattenogen" van onze auto. Zoete herinneringen, vrienden en vriendinnen.

En nu op naar de toekomst. We hebben in dat kader over de onderdelenvoorziening goed nagedacht gedurende de bijzondere ledenvergadering in Eindhoven op 7 oktober jl. Elders in deze SublieM leest u daar een verslag over. Jammer als u verhinderd was; de grote opkomst van de leden heeft ons allen in staat gesteld een afgewogen oordeel te vellen. Het bestuur gaat nu doende met uitvoering daarvan, en houdt de lopende zaken ook goed in het oog. In dat kader meld ik dat onze onvolprezen secretaris/evenementenman Theo van de Burg heeft besloten na vele jaren hard werken voor de club, op de aanstaande ledenvergadering begin 2008, te willen aftreden. Jammer, maar alle goede dingen gaan voorbij, zo is bekend. We gaan hem gepast "uitzwaaien". En we gaan nu aan de slag voor zijn opvolging. Vult u die post/posten? Leuk werk hoor! En zo is er meer. Maar daar spreken wij elkaar wel weer over.

Voor nu: alle goeds en veel plezier bij het lezen van deze SublieM!

*Met vriendelijke groet,*

*Peter Snoeker*

# Snelle Mededelingen

## Contributie

Denkt u nog aan het betalen van de contributie voor 2008, mocht u dat nog niet gedaan hebben. Als u niet automatisch betaald (u heeft daarvan in november een machtiging ontvangen) kost het 77 euro per jaar, over te maken op bankrekening 42.58.19.930 of Postbanknummer 533621 t.n.v. Citroën SM Club Nederland. Heeft u vragen, mail onze penningmeester via [rens@citroensmclub.nl](mailto:rens@citroensmclub.nl).

## Mailadres

Heeft u nog nooit een e-mail van onze club gekregen, dan hebben wij uw mailadres niet. Vooral voor het organiseren van bijeenkomsten en tussentijdse nieuwsberichten kan het handig zijn als we u per mail kunnen bereiken. Stuur uw mailadres gauw even door aan de penningmeester: ([rens@citroensmclub.nl](mailto:rens@citroensmclub.nl)).

## APK-bericht van de FEHAC

10 oktober jl. besprak de Tweede Kamer Commissie Verkeer en Waterstaat met Minister Eurlings het nieuwe APK-regime. Het debat ging vooral over de versoepeling van keuringsverplichtingen voor benzineauto's. Maar onze aandacht ging uiteraard uit naar het nieuwe APK-regime voor oldtimers.

Concreet betekent het dat oldtimers van 30 jaar of ouder vanaf 2008 niet meer jaarlijks maar tweejaarlijks naar de APK moeten en dat oldtimers van vóór 1 januari 1960 (datum 1e toelating) geheel APK-vrijgesteld worden. Het nieuwe APK regime geldt niet voor bussen en taxi's, omdat die vaak intensiever worden gebruikt.

## SM kalender

Het wordt stilaan een traditie. De nieuwe Citroën DS-SM Club Belgium kalender 2008 heeft zijn voorgaande overtroffen. Leo Van de Velde heeft, met de bereidwillige medewerking van fotograaf Dirk Vermeulen en een klein leger modellen, weer het beste van zichzelf gegeven en het resultaat is verbluffend. Zoals altijd is de oplage beperkt tot 350 stuks, en op is op, wees er dus snel bij. U kunt de kalender bestellen door een e-mail te versturen naar [wouter.couche@dssmclub.be](mailto:wouter.couche@dssmclub.be) met uw correcte adresgegevens voor verzending. De betaling kan kosteloos via overschrijving, IBAN of via PAYPAL. De prijs is € 16 inclusief verzending naar Nederland.

## SM op TV

Gezien op 25 juli van 23.30 tot 0.30 uur op de Duitse zender ZDF: in de aflevering 'Pfandhaus' van de serie (die Reihe) Derrick een witte SM waarvan de chauffeur in deze aflevering voortijdig aan z'n eind komt. Zijn einde heeft te maken met een ongelukkige liefdesgeschiedenis, niet me de SM overigens. Derrick-afleveringen zijn trouwens op dvd te bestellen via de online-shop van de ZDF.



## VACATURE BESTUURSLID

Het bestuur van de Citroën SM Club Nederland bestaat uit vijf leden die door de Algemene Ledenvergadering gekozen worden. Jaarlijks wordt door deze ALV het te voeren beleid vastgesteld waarmee het bestuur aan de slag gaat. Omdat de secretaris heeft aangekondigd op de medio februari 2008 te houden ALV zich niet herkiesbaar te stellen, ontstaat de volgende vacature:

### SECRETARIS m/v

De secretaris is verantwoordelijk voor de volgende **taken**:

- verslaglegging van bestuurs- en algemene ledenvergaderingen;
- agendering van de genoemde vergaderingen in overleg met de voorzitter;
- het voeren van de correspondentie namens de club.

Omdat op dit moment de functies van secretaris en evenementencoördinator in één persoon zijn gecombineerd behoren ook het organiseren en coördineren van de evenementen tot de taken.

Voor de functie gelden de volgende **eisen**:

- het goed kunnen samenwerken en meedenken met de andere bestuursleden;
- accuratesse en stiptheid;
- bekendheid met software voor tekstverwerking;
- beschikking over een pc met internetverbinding.

De bestuursvergaderingen (gemiddeld zes per jaar) worden in de regel gehouden op doordeweekse avonden. Teneinde de onafhankelijkheid van het bestuur te waarborgen mag een bestuurslid geen eigenaar zijn of directie voeren over een bedrijf dat commercieel betrokken is bij de Citroën SM. Spreekt de functie u aan of wilt u meer informatie, neem dan vandaag nog contact op met Peter Snoeker (telefoon: 06 - 622 978 878 of e-mail: [peter@citroensmclub.nl](mailto:peter@citroensmclub.nl)).

## VACATURES VOOR DE REDACTIE

Zoals u als lid heeft kennen merken, lukt het in de huidige bezetting niet om vier keer per jaar een SublieM uit te brengen. Toch wil het bestuur alles op alles zetten om hiervoor zorg te dragen en daarvoor zoeken we versterking van de redactie.

### REDACTEUR m/v

De redacteur houdt zich – naast het schrijven van eigen artikelen - bezig met het verzamelen van artikelen en foto's van de leden of derden, het redigeren van teksten en het prepareren van artikelen voor de vormgevers. Hiertoe zijn de volgende skills gewenst:

- perfecte beheersing van de Nederlandse taal;
- vergaande bekendheid met Microsoft Word en bij voorkeur ook fotobewerkingssoftware;
- zeer gestructureerd kunnen werken.

Het maken van SublieM vergt van de huidige eenkoppige redactie ca. anderhalve week per nummer, beoogd wordt om dit over twee of drie mensen te spreiden zodat in totaal twee tot drie dagen per nummer per persoon hoeft te worden besteed. Spreekt dit u aan of heeft u hierover nog vragen, reageer dan per ommegaande aan Roland van der Spek (telefoon: 06 – 53 83 72 74 of per e-mail: [roland@citroensmclub.nl](mailto:roland@citroensmclub.nl)).

# BUITENGEWONE LEDENVERGADERING

**Hieronder treft u het verslag van de Buitengewone Ledenvergadering van 7 oktober 2007 waarin de onderdelenvoorziening wordt besproken. Speciale dank gaat uit naar de familie Van Gompel voor het beschikbaar stellen van de locatie, broodjes en koffie waarmee alles uitstekend georganiseerd was. Ook Sacha Rathnow bedanken we hartelijk voor het bekostigen van de hapjes!**

## **Presentielijst**

Aanwezig zijn de leden: Maurice Arets, Dominique de Becker, Douwe Blanksma, Joris Bogaard, Walter Bogaerts, Eric Bruinsma, Harrie Brunkl n Gompel, Michel van Gompel, Maarten Heerkens, Peter van Heezik, Arjo de Jong, Gijs de Jonge, George Koppert, Michiel Meijer, Paul Paymans, Sacha Rathnow, Marc Receveur, Peter Snoeker, Bas de Theije, Jouko de Vries, Cock Warmerdam, Rens Wolters en Kees Zorge.

## *1. Opening*

Voorzitter Peter Snoeker opent de vergadering om 11.45 uur en heet alle aanwezigen welkom. De leden die zich voor de vergadering hebben afgemeld zijn: Roel van Cromvoirt, Jan-Tjerk Eelkema, Richard van der Laan, Wim van der Laan, Jan Pols, Bert Scholten, Gert-Jaap Span, Roland van der Spek en Chris Stam.

De bijeenkomst vandaag kent geen vast programma met een strak tijdschema. Iedereen krijgt vandaag de gelegenheid zijn zegje te doen en ideeën te spuien, maar we proberen zoveel mogelijk te voorkomen dat onderwerpen dubbel besproken worden.

## *2. Vaststelling van de agenda*

De agenda van de vergadering kent geen wijzigingen.

## *3. Beleidsvoorstel onderdelenvoorziening*

Peter begint met de actuele ontwikkelingen van de onderdelenvoorziening. Twee weken geleden is tijdens een chaotisch verlopen ALV van de Duitse club het gehele bestuur afgetreden vanwege de problematiek van de onderdelenvoorziening, maar ook omdat de penningmeester er van wordt verdacht te rommelen met de clubkas. De afgetreden Duitse voorzitter is overigens van mening dat de penningmeester niets te verwijten valt.

In eerste instantie had het Duitse bestuur geen trek in het Franse onderdelenplan (30 euro per clublid), maar heeft uiteindelijk toch een tussenoplossing aan de ALV voorgelegd: 10 euro per clublid en 20 euro per besteld onderdeel. In reactie op dit voorstel van het Duitse bestuur gaf de oud-voorzitter (en tevens ere-voorzitter) Dr. Sögtrop aan dat het niet zo'n vaart zou lopen met de boycot van de Franse club en dat het tussen hem en de beheerder van het Franse magazijn Fraleux wel goed zou komen na het drinken van een biertje. Een ander prominent Duits clublid Dr. Frank die goede contacten heeft met de Bourgondische afdeling van de Franse club, hoopte dat Fraleux als beheerder van het magazijn zou opstappen. De praktijk is nu zo dat ook de Franse club geen onderdelen meer levert aan leden van de Duitse club. Omdat het Duitse bestuur van mening was dat het drinken van een biertje met Fraleux niets zou wijzigen aan het Franse voorstel en de ALV tegen het voorstel van het Duitse bestuur bleef, is het Duitse bestuur afgetreden. Peter heeft nog geen contact gehad met de nieuwe Duitse voorzitter Renner. Alle informatie hebben we te horen gekregen van de afgetreden



voorzitter Erkenswick, die nog meedeelde dat er geen plan B is. Kortom we kunnen niet langer meer rekenen op steun vanuit de Duitse club.

Rens Wolters geeft aan dat de laatste keer nog een aantal onderdelen op persoonlijke titel door de Franse club is geleverd, omdat Arjo de Jong ook lid is van de Franse club. Bovendien is er geen alternatief voor de Franse onderdelenvoorziening.

Kees Zorge vraagt of er een analyse is gemaakt welke onderdelen er zoal besteld worden. Hydraulische onderdelen bijvoorbeeld kunnen in Nederland worden gekocht. Joris Bogaard antwoordt dat er nog nooit een overzicht is gemaakt, maar hij schat dat in Nederland drie kwart van de onderdelen te koop is en een kwart in Frankrijk, voornamelijk voor restauratiedoeleinden. Maar die zijn nu aan het opraken. Fraleux houdt wel zeldzame onderdelen achter voor de leden die het langst lid zijn van de Franse club. Op een vraag van Yuri Colman of wij weten waar Fraleux onderdelen laat vervaardigen, antwoordt Joris dat wij dat niet weten. Joris beaamt de opmerking van Yuri dat een inventarisatie nuttig is.

Op een vraag van Eric Bruinsma hoeveel van onze leden gebruik maken van onze onderdelenvoorziening, antwoordt Joris dat het er gemiddeld per jaar ongeveer 10 zijn, in een wisselende samenstelling. Peter merkt op dat een Franse garagist alleen onderdelen van de Franse club geleverd kan krijgen voor hun klanten wanneer het chassisnummer wordt opgegeven van de auto waarvoor het onderdeel is bestemd. Omdat een garagist over een groot klantenbestand kan beschikken, zegt Fraleux te controleren dat de geleverde onderdelen ook daadwerkelijk gebruikt worden voor de opgegeven chassisnummers. Peter weet dat Wim van der Laan lid is geworden van de Franse club, omdat een deel van de onderdelen die hij bij ons had besteld niet meer is geleverd door de Franse club. Wim zal zelf nog een poging doen om te zien hoe Fraleux reageert. Fraleux geeft geen openheid van zaken over het magazijn. Niet aan de leden en niet aan de bestuursleden. De vorige voorzitter Severine is om die reden opgestapt.

Peter van Heezik vraagt of het probleem niet opgelost kan worden door van beide kanten een beetje toe te geven: Fraleux schikt een beetje in en wij werken een beetje mee. Rens heeft hierover

met Fraleux gesproken, maar stuitte echter op het probleem van de verantwoordelijkheid voor het magazijn. Fraleux wil niet dat wij bijvoorbeeld de helft van een mal in eigendom krijgen. Rens verwacht dat Fraleux blij is als wij meehelpen om te inventariseren wat er internationaal gezien aan onderdelenleveranciers voorhanden is. Peter geeft aan dat wij met het stellen van condities er niet komen bij Fraleux. Dit is al meerdere keren geprobeerd en nooit gelukt. Fraleux wil ook alleen maar onderdelen in Frankrijk laten vervaardigen. Peter van Heezik meent dat Fraleux stilstaat en dat wij hem rechts voorbij moeten gaan met andere leveranciers, maar dat wij wel in contact met hem moeten blijven.

Peter memoreert dat we via e-mails van Joris hebben geprobeerd met buitenlandse clubs in contact te komen om een gezamenlijk idee te lanceren, maar hierop is geen reactie gekomen. De Engelsen hebben nog het probleem dat zij geen zelfstandige club vormen, maar een onderdeel uitmaken van de overkoepelende Citroën Car Club. Joris verwacht dat de onderdelenlijst van de Franse club in de nabije toekomst zal reduceren, omdat de Duitse club geen onderdelen meer aan de Fransen levert. De vrouw van clublid Jouko de Vries die handelt in Franse wijnen en daardoor ervaring met de Fransen heeft, vermoedt dat Fraleux een psychologisch spel speelt, waarbij hij als een koning op zijn troon zit. Joris is het hiermee eens: dit jaar is de bijdrage 30 euro per clublid, volgend jaar eist Fraleux een hoger bedrag. Peter denkt echter dat Fraleux inmiddels goed begrijpt dat er met ons niet te spotten valt. Het prijsniveau van de Franse club ligt laag en er zijn geen andere leveranciers die tegen dezelfde prijzen kunnen leveren. Blondeau en Browdie zijn een factor anderhalf á twee keer duurder.

De Zwitserse club (zonder eigen magazijn) heeft gekozen voor een tussenoplossing en probeert het voor een jaar. Eric Bruinsma vindt dat het moeilijk is te kiezen uit de opties. Hij wil weten of wij als club betalen op basis van een contract en of deze overeenkomst periodiek valt te heroverwegen. Peter is niet bereid verder te gaan dan het vaststellen van het strikt noodzakelijke. Eric denkt aan een omschrijving van het lidmaatschap tegen een vast bedrag voor een bepaalde termijn. Peter is

niet voor een duidelijk stuk, omdat daaruit ook voor ons diverse voorwaarden kunnen voortvloeien. Hij wil liever een mondelinge afspraak maken om daarna snel onderdelen te kunnen bestellen. Joris vraagt zich af hoe je dan Fraleux kan dwingen om onderdelen te leveren.

Paul Paymans ziet het niet anders dan dat er een Franse meneer met een magazijn is, die 30 euro entree vraagt. Paul betaalt dit bedrag liever aan de Nederlandse club waarmee we zelf een onderdelenvoorziening opzetten. Peter Derks weet dat de discussie tussen Severine en Fraleux maar over één ding ging: het maken van nieuwe onderdelen. De vorige magazijnbeheerder Bacchinello zat als een bok op de haverkist. Peter waarschuwt dat we niet de illusie moeten hebben dat wij Fraleux kunnen sturen of beïnvloeden. Fraleux is juist lid gemaakt van het Franse Committee (hij was daarvoor Membre d'Administration), zodat hij gecontroleerd kan worden. In feite krijgen wij ook alleen maar onderdelen geleverd via de vrouw van Fraleux. Het beheer van het Franse magazijn brengt veel papierwerk met zich mee: 5 á 6 leden werken er aan mee. Maar het magazijn draait en dat is in het verleden anders geweest.

Jan van Gompel zegt dat het er alleen om gaat dat we allemaal betalen: elk jaar 30 euro per lid. Peter Derks vindt dat een jaarlijkse bijdrage van 4.500 euro de onderdelen wel heel duur maakt. Fraleux heeft in Frankrijk 700 klanten (het ledenaantal van de Franse club). Of wij deelnemen of niet is voor Fraleux geen punt. Marc Receveur wil niet dat wij ons overleveren aan een grillige meneer. Kees Zorge wil pragmatisch blijven: we moeten afwegen of 30 euro opweegt tegen de hoeveelheid bestellingen. Walter Bogaerts raadt de tien onderdelenbestellers aan lid te worden van de Franse club. Kosten: 80 euro per jaar plus een eenmalig bedrag van 80 euro. Volgens Joris is er een alternatief: bij Blondeau is alles te verkrijgen, maar tegen hogere prijzen. Yuri geeft aan dat het voorheen door onze hulp wel heel gemakkelijk voor garagisten was om aan onderdelen te komen. Via internet is ook alles verkrijgbaar. Amerika (Jerry Hathaway van SM World) koopt niets van de Fransen.

Sacha Rathnow zegt dat er veel besproken en overwogen is en stelt voor dat het bedrag uit de

clubkas wordt voldaan, zodat we het voor een jaar kunnen aankijken. Michiel Meijer reageert hierop met de opmerking dat zachte heelmeesters stinkende wonden maken en dat we nog niet in een benarde onderdelensituatie zitten.

Peter Snoeker zegt dat Fraleux niet op ons zit te wachten; hij weet nu ook niet dat wij vandaag over dit onderwerp vergaderen. We kunnen wel als club voor onze leden faciliteren dat ze weten bij welke alternatieve leveranciers ze zelf onderdelen kunnen bestellen.

Peter stelt voor de drie opties in stemming te brengen en de opgestoken handen te tellen.

Optie 1: 29 (inclusief 2 volmachten);  
Optie 2: 6 (inclusief 3 volmachten);  
Optie 3: 2.

Peter concludeert na de vaststelling van het aantal stemmen dat optie 1 met een grote meerderheid door de vergadering is verkozen: de Franse club ontvangt geen bijdrage.

Het bestuur zal op de website een link laten plaatsen voor leveranciers van onderdelen en het bestuur van de SM Club de France op een zeker moment inlichten over onze beslissing. Het moment zal zodanig worden gekozen, dat er zo weinig mogelijk frictie tussen de clubs komt.

Peter Derks verzoekt het bestuur aan onze leden die lid zijn van de Franse club te vragen of zij willen weten wie er lid is van de Franse club. Eric Bruinsma wil dat aan de leden verzocht wordt aan het bestuur te melden als ze ook lid zijn van de Franse club; dit met de bedoeling om de namen onderling uit te wisselen. Paul Paymans heeft behoefte aan een opsomming van maatregelen die er voor zorgen dat de onderdelenvoorziening door de leden zelf gefaciliteerd kan blijven worden. Hij geeft het bestuur de tip om aan onze leden te communiceren dat wij geen entreegeld voor een magazijn betalen, maar dat we wel 'on speaking terms' blijven met de Franse club en de clubs van de overige landen.

*4. Wat verder ter tafel komt*

## *5. Rondvraag*

Eric Bruinsma vraagt of er al iets valt te zeggen over de resultaten van de enquête van de clubactiviteiten. Rens noemt als meest opvallende resultaten: 80% van de leden die hebben gereageerd wil naar Regembeau en 70% naar het Conservatoire. Een tijdstip is nog niet aan te geven. De barbecue die doorgaans door veel deelnemers wordt bezocht, heeft in de enquête de minste voorkeur. Rens moet er nog eens goed voor gaan zitten, zodat het bestuur conclusies uit de resultaten kan trekken.

## *6. Sluiting*

Peter bedankt een ieder voor zijn inbreng en sluit de vergadering om 13.00 uur.

# De eerste Diva

## “Sorry, de prijs klopt niet helemaal”

Door Peter Snoeker

**Van een goede bekende kreeg ik laatst een kleurrijk verhaal opgedist over de als eerste verkochte SM in Nederland en dat geef ik graag door.**

Die eerste SM staat op het conto van de “Post-garage”, Citroën-dealer in Bussum. Die Post-garage was begin dertiger jaren opgericht door de heer Jan van 't Hart in de straat bij, u raadt het al, het Postkantoor. De heer Van 't Hart was in 1968 een van de oudste dealers van Citroën (in meerdere opzichten). Toen hij de onderneming in 1968 verkocht aan de vader van mijn zegsman, iemand met benzine in de aderen, was de heer Van 't Hart al 78 jaar oud, maar nog zeer goed bij de pin-ken.

### Aankondiging

In 1969 kregen alle dealers een “commercieel schrijven” van Citroën Amsterdam, Stadionplein, met de mededeling dat Citroën met een topmodel zou komen in de vorm van een tweedeurs coupé. Er zat een foto bij en een prijsindicatie van rond de 30.000 gulden. Natuurlijk werd er ook melding gemaakt van de zescilinder Maserati-motor, wat de eerste zescilinder was sinds de Traction met de chromen koplampen en grote radiator. De prijs viel nog mee wanneer die werd vergeleken met de DS21 Pallas met leer.

### De eerste verkoop

De heer Van 't Hart kwam nog regelmatig bij het bedrijf langs voor een kopje koffie en was bij de eerste blik op de foto verkocht door de charmes van de Diva. Hij zei dat het naar zijn mening de



mooiste Citroën ooit was. Direct besloot hij zijn drie maanden oude DS21 Pallas met leer in te ruilen onder bestelling van een SM met leer in de kleur goudmetallisch, dezelfde kleur als zijn DS. De prijs van 30.000 gulden was overkomelijk en de deal was rond.

# in Nederland



## **De reactie van het Stadionplein**

Een week na het per post versturen van de order volgt de schriftelijke reactie van Citroën. Men was blij verrast door de eerste order, maar inmiddels was gebleken dat er een “kleine rekenfout” was gemaakt bij de aankondiging, want men was

vergeten de marge voor de importeur en voor de dealer in de prijs te verwerken. Het Stadionplein werd gebeld en schoorvoetend ging men daar akkoord met het feit dat de deal nu eenmaal gemaakt was voor die prijs. Toen de auto medio 1970 in aantocht was, werd door de importeur mede-

gedeeld dat die niet naar Bussum zou komen, maar op het Stadionplein zou worden afgeleverd aan de heer Van 't Hart door de heer Ganzenvoort, toenmalig algemeen directeur van Citroën Nederland. Met pers en champagne werden de sleutels van de eerste SM aan de heer Van 't Hart afgegeven.

### **Drie maanden "rijplezier"**

Wat een DS wel kon, maar de SM veel minder naar de smaak van de heer Van 't Hart, was in de vijfde versnelling door Bussum rijden zonder de maximum snelheid te overschrijden. De heer Van 't Hart had namelijk moeite met de versnellingsbak en schakelde daarom het liefst snel naar de vijfde versnelling.

Binnen een maand brak de eerste SM-ketting van Nederland, waardoor de heer Van 't Hart ook de primeur had om de eerste driecilinder SM van Nederland te rijden. De prestaties waren nog steeds bijzonder, want 120 kilometer heeft hij nog bereikt, maar zijn grote geluk was dat er geen motorschade is ontstaan. De eerste monteur in dat Bussumse bedrijf (Pim Veen) was echter nog niet opgeleid in de wondere wereld van Italiaanse motoren, maar met veel moeite heeft hij zelf toch een nieuwe ketting weten in te bouwen en zo liep de motor na een week werken en een paar duizend gulden in speciaal-gereedschappen, weer goed.

Drie maanden na aflevering probeerde de heer Van 't Hart zijn lange jas tijdens het rijden onder zijn benen te schuiven en leunde met zijn schouders nogal zwaar tegen zijn kuipstoel. De fantastische Franse, maar wellicht nog niet op dat soort automotieve specificaties geteste, uitvinding van kogelgelagerde stoelrails begaf het en terwijl de heer Van 't Hart vanaf de achterbank probeerde zijn Diva in bedwang te houden, vlogen de kogel-lagers om zijn oren. Toen de heer Van 't Hart het rempedaal eenmaal had gevonden vanuit zijn benarde positie op de achterbank en hij onbedoeld de rembekrachtiger had getest waardoor hij zo dicht bij de ovale klokken was beland dat 'ie geen leesbril meer nodig had om de kilometerstand te kunnen zien, was zijn besluit genomen. Voor deze femme fatale was hij te oud. Met witte knokkels stuurde hij, op zijn tot kruk verworpen kuipstoel,

zijn droom de werkplaats in, stapte uit en heeft daarna nooit meer de overige Franse noviteiten getest. Hij was het zat en met dezelfde voortvarendheid als ten tijde van de bestelling, werd het avontuur afgesloten door de sleutels te ruilen tegen die van de net gepoetste DS 21 Pallas met leer, zijn oude eigen auto.

### **En hoe het nu verder ging met die SM**

Die SM heeft drie maanden als pronkstuk in de showroom gestaan, maar elke ochtend moest ze wel worden gepoetst omdat de directeur/eigenaar het niet kon laten er elke avond mee te gaan rijden. Maar na die maanden werd besloten de Diva uit liquiditeitsoverwegingen te verkopen, ook als dat tegen minder gunstige voorwaarden was. De bewuste garagist bezwoer nooit meer een SM te willen verkopen, iets dat vele andere dealers in die periode ook al hadden bedacht. De potentie in het Gooi was groot, maar die kon daarom niet worden uitgenut. Zo verdween die SM uit die garage.

Bij mijn zegsman was de SM overigens niet uit het geheugen verdwenen. Die heeft zich jaren verlustigd aan miniatures en posters, etc. Tot aan 1979. Toen stond er in Hilversum een Diva te koop; 15.000 gulden moest de 25-25-RP opbrengen. Dat leek te duur. Mijn zegsman en zijn vader de garagist gingen na bezichtiging onverrichter zake naar huis. Maar nog diezelfde dag viel een klant bij de garage als een blok voor een oranje MG B met plastic bumpers die als occasion stond weggestopt achterin op de parking. Die klant, de huisdrukker, moest en zou die auto kopen en vroeg wat die moest kosten. Het antwoord was: "Alleen voor 15.000 gulden kun je 'm krijgen". De drukker zei ja en diezelfde middag wisselde ook de 25-25-RP van eigenaar. Die bezit mijn zegsman nog steeds...

Tot zover. Dit wilde ik u niet onthouden. Een mooi gewoon verhaal uit het gewone leven. Net zoals wij vandaag de dag met onze SM's gewone verhalen beleven. Schrijft u die ook eens op voor ons?

# *Passie voor auto's...*

## **Het KNAC Classic Car Lidmaatschap biedt u:**

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

### **Een uitstekende klassiekerverzekering:**

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



## **De KNAC is er ook voor u!**

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

**KNAC, want verschil moet er zijn!**

[www.knac.nl](http://www.knac.nl)



# DE SM EN ANTI

**Van uw opgewonden Franse correspondent**

## **Zó banaal is het niet**

Je blijft je verbazen en dat is maar goed ook want zo blijft het leven leuk. Om een beetje op de hoogte te blijven van wat er in Nederland gebeurt, koop ik regelmatig het NRC-Handelsblad en soms De Volkskrant. Dat is interessant want zo kan ik twee totaal verschillende opinies lezen over steeds dezelfde onderwerpen als de oorlogen in de wereld, de politiek in Den Haag, en ook heel banale zaken, zoals de beschikbaarheid van condooms in het hele land. Ja u leest het goed. Het gaat over onze SM! Geloof me! En zó banaal is dat niet!

## **Condooms bij de Hema...**

Ieder land heeft op het gebied van anticonceptie z'n eigen ideeën. Zoals Nederland. De NRC schreef onlangs dat ons aller Hema-condooms gaat verkopen. Het stond er heel neutraal: 'Hema gaat condooms verkopen.' Ik dacht meteen: eindelijk de totale democratisering van het voorbehoedmiddel! Niet meer, zoals in de tijd van mijn ouders, uitsluitend te koop via het lidmaatschap van de Nederlandse Vereniging voor Seksuele Hervorming, de NVSH. Ooit was dat een respectabele emancipatorische beweging die zich vooral richtte op de verspreiding van informatie over voorbehoedmiddelen die toen nog niet gewoon uit automaten en displays bij Albert Heijn te rukken waren.

## **Gewoon: voorbehoedmiddelen**

Na de NRC trok De Volkskrant m'n aandacht met de titel: 'Hema legt condooms naast z'n rookworsten.' Kijk en dát bedoel ik nou. Die interpretatie! Of bedoelden de Volkskrant-koppenmakers dat de Hema-condooms met rookworstSmaak ging verkopen? Ik laat het aan u over te beoordelen wat u beter, leuker of lekkerder vindt. Ik heb er wel een mening over en die geef ik u graag. En verder gaat dit verhaaltje niet meer over condooms maar over voorbehoedmiddelen. Préservatieven zoals de Fransen en Italianen heel keurig zeggen. Wees erop

voorbereid dat u hier mijn privé-mening krijgt.

## **Ach die Britten...**

Snelle Mededelingen van ons clubmagazine van nummer 51, juni 2006, (hulde aan de redactie en alle schrijvers die het blad steeds weer boeiend maken!) meldt dat het Engelse Classic Cars in haar aprilnummer een test publiceerde tussen de Citroën SM, de Fiat Dino, de Alfa Montreal en de BMW CS. Boeiend! Maar weinig origineel want het zijn reprises van al héél veel eerder verschenen tests tussen precies dezelfde auto's. De Classic Cars-redactie had kennelijk gebrek aan kopij... Toch een leuk idee voor een ieder die die oude tests niet kent. De SM kwam er wat betreft z'n vormen, buiten en binnen, heel goed uit. Maar de rij-eigenschappen vond men dusdanig buitenaards dat hun voorkeur niet naar de SM uitging. 'Ach, Britten...' concludeerde de redactie van SublieM. En inderdaad: Britten hebben de weg in autoland én hun goede SMAak totaal verloren.

## **Voorkeur voor SMAak**

Roerend mee eens! De SM is een elitaire auto; veel leden van onze club hebben dat al eerder betoogd. Klopt. Een SM is gemaakt voor die zeldzame mensensoort die van het bijzondere, het unieke, het excentrieke, het technisch innovatieve en artistieke houdt. Het zijn méér-dimensionale mensen dus. De multidimensionalisten derhalve. Terwijl Fiats voor het gemene volk, Alfa's voor snobisten, en BMW's voor wegpiraten zijn; de simplistische uniformisten dus. Rijdend in m'n onvolprezen Citroën SM constateer ik dat regelmatig. Niet één van de eigenaren van een Fiat, een Alfa of een BMW steekt z'n duim omhoog als 'ie m'n glanzende Grand Routière ziet zoeven en hoort knorren! Nee, dan de individualistische Fransen die nog een product van eigen bodem prefereren bóven het buitenlandse geweld: die bewonderen mijn SMAak, mijn voorkeur voor iets exotisch en belonen me met een brede SMile en een duim en wijsvinger die samen een rondje maken! En bij de benzinepomp komen dan de verhalen over een vader, een oom, een kennis, of over zichzelf.



Vooral dat laatste... Fransen zijn zich bewust geworden van hun 'patrimoine'. Zelfs m'n witte Dyane 435 uit het revolutionaire jaar 1968 krijgt de duimen omhoog. Maar dat komt denk ik door de jaren zeventig bloemstickers die er sinds kort opzitten. Nostalgie, weet u!

## Gewoon kop dicht!

...dat hun voorkeur niet naar de SM uitgaat. Britten...’, dat schreef de redacteur van Snelle Mededelingen. Inderdaad: de Britten moeten hun kop dicht-

houden! Waarom? Ze hebben op autogebied gewoon niks om trots op te zijn. Ze hebben hun SMAak verloren en ze hebben hun auto-industrie verloren. Bewijs? Hun eigen rookworst, de Jaguar E-type is niet meer. Er is een soort paling voor in de plaats gekomen. Nog een bewijs? Hun X-type Jaguar is een veredelde Ford Mondeo. Bewijs drie? Hun Mini is geen mini meer, het is een chagrijnig kijkend BMW-tje. Bewijs vier? Ach, laat maar. Britten... Maar het ultieme argument is: kijk naar de teloorgang van hun auto-industrie, al begonnen in de jaren zestig. Nu is hun



Rover van Chinezen, hun Jaguar van Amerikanen en hun Landrover van Duitsers. De SM buitenaards? Onzin? Ze is gewoon op het continent geschapen!

### Bij de gratie van de liefde

Britten gebruikten andere voorbehoedmiddelen dan Fransen in de voorbije jaren: Britten gaven er de voorkeur aan om vóór het zingen de kerk uit te gaan! Niks innovatie, niks artistieks, niks bijzonders of unieks. Gewoon gestopt met hun vruchtbaarheid aan ieder die het maar wilde uit te delen. Geen procreatie dus. Hadden ze maar voorbehoedmiddelen bij de Harrods verkocht. En de Nederlanders? Die deden het slimmer: die zagen zoals altijd overal handel in. Ze verkochten hun Pientere Pookje aan de Japanners, vóórdat het roemloos ten onder ging aan fouten van hun marketingsouffleurs... Daarmee zorgden ze tenminste voor nakomelingen! En toen die hun gezinnetje als compleet beschouwden -want Nederland was vol tenslotte- gingen ze over tot het verkopen van condooms, gewoon overal! Condooms óók bij de Hema? Heel goed! Als de Nederlanders maar blijven dóórgaan met het geven van liefde, hoe dan ook. De wereld bestaat toch alleen bij de gratie van de liefde? En laat die wilde jongens van Spijker maar lekker spelen in de harems van de oliesjeiks... Met een Hema-condoom en hun verkoopdirecteur die tussen de draperieën toekijkt of er wel een autotje verkocht wordt. Burka-fetisjisten zijn het.

### Wat je van ver haalt is lekker...

De Fransen deden het nóg slimmer dan de Nederlanders: die bleven gewoon doen waar ze zin in hadden. Zoals ze altijd gedaan hadden. Ze kochten motoren van BMW, van Toyota of destijds van Maserati. Wat je van vèr haalt is lekker zullen we maar zeggen. Beter iets goeds elders kopen en overleven, dan doormodderen met de beperkte middelen die je zélf hebt. De SM is gemaakt met een andere visie op conceptie. Sterker nog, ze trokken zich daar op het Bureau d'Etude niks aan van anti-conceptie, zoals velen ons willen doen geloven. Ze gingen gewoon hun eigen gang daar. Ze concipiëerden wat ze wilden. Vive La France! Leve de FranSMan! Vive La SM. Lekker samen met een Italiaan!

### Liever foie gras dan Hema-rookworst

Ik gebruik haar zonder voorbehoedmiddel, maar heb haar van tevoren wel de nodige bescherming gegeven. Als een 'goed huisvader' betaamt. Een slimme Ollander is voorbereid op alles. En zo banaal is dat niet. Ik eet liever een foie gras dan een Hema-rookworst. Daarom prefereer ik een SM boven een Fiat, een Alfa of een BMW. Ik snap best waarom er zo veel Britten zijn die naar Frankrijk emigreren! Dan zijn ze verlost van het lezen van Classic Car en kunnen ze ongegeneerd Le Retroviseur lezen. En genotteren bij het zien van een Citrofiel en zijn Diva.

# CHYPARSE

## *Citroën Hydraulique Parts Service*



**Chyparse**  
**Rondebeltweg 14**  
**1329 BA Almere**  
**t. 036-537 72 72**  
**f. 036-537 84 72**

### **Openingstijden:**

**Dinsdag t/m vrijdag:**  
**9.00-17.00 uur**

**Zaterdag:**  
**10.00-14.00 uur**

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:**

|                                       |       |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
|---------------------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Veerbollen nieuw                      | 225,- | Elektronische ontsteking Lumenition                                                                                                                                                                                                                              | 690,-   |
| Veerbollen gereviseerd                | 135,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Veerbollen vullen per bol             | 25,-  | RVS uitlaat compleet                                                                                                                                                                                                                                             | 2.885,- |
| HD-pomp met nieuwe lager en pomphuis  | 515,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Hoogteregelaar                        | 105,- | Deze RVS uitlaat wordt geproduceerd door de Engelse fabrikant PDG die ze handmatig maakt uit austenitisch RVS A 304. De uitlaten zijn 10 jaar lang gegarandeerd op juiste pasvorm en tegen breuk en corrosie bij normaal gebruik. Direct uit voorraad leverbaar. |         |
| Hoogtedrukregelaar                    | 150,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Stuurhuishoezen (set van 3)           | 275,- | SM werkplaatshandboek (Ned. talig)                                                                                                                                                                                                                               | 50,-    |
| Remschijven set                       | 150,- | SM onderdelen boeken, 2 delen                                                                                                                                                                                                                                    | 130,-   |
| Handremblokken                        | 75,-  | SM instructieboekje (herdruk)                                                                                                                                                                                                                                    | 75,-    |
| Remblokken                            | 125,- | SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur                                                                                                                                                                                                                      | 55,-    |
| Textar remblokken                     | 240,- | T-shirt SM                                                                                                                                                                                                                                                       | 20,-    |
| Achterremblokken 1e of 2e type        | 140,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Wielagerblok met nieuwe fusees L of R | 550,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Wieldraagarm L of R                   | 535,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Spoorstang L of R                     | 255,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Motorsteun                            | 145,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |
| Koppelingssset (3 delig)              | 380,- |                                                                                                                                                                                                                                                                  |         |

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

**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**

# Dromen van een huisje

Door Peter Pijlman

**Ooit gedroomd van een huis in Spanje? De kans is niet zo groot dat u dat deed. De kans dat u wel eens droomt van een huis in Frankrijk is onder ons Nederlanders nu eenmaal groter. Ik snap niet waarom, maar dat is de realiteit. Laat ik u uit de droom helpen: het is best te doen hoor! Wonen in Frankrijk bedoel ik. Maar de kans dat u hét Spaanse huis vindt, compleet met deze SM is niet zo groot.**

## Twee soorten dromers

Je hebt zogenaamde romantische dromers en er bestaan ook realistische dromers. Als u bijvoorbeeld droomde ooit een groot voetballer te worden, dan behoort u tot de romantische droomgroep. Ik weet zeker dat uw droom nooit is uitgekomen, want momenteel rijdt geen enkele grote voetballer in een SM. En omdat u lid bent van de Citroën SM Club Nederland, rijdt u in een SM (hoewel...) en loopt u niet in gouden voetbalschoenen. Zo zit dat. Geloof me, romantici blijven steken in hun droomtoestand en missen de Ausdauer om hun droom te realiseren. En als ze hun 'droom' weten te realiseren, dan komen ze maar al te vaak bedrogen uit.

## Bah!

Romantische dromers worden wakker met de gedachte: NU koop ik dat huis in Frankrijk. Of in Spanje. Maar het ooit gedroomde huisje (want het is altijd een huisJE!) met die leuke openhaard en dat giga terrein vol eeuwenoude bomen, dat bleek een bouwval te zijn, aangevreten door houtworm, vol met asbest en dus met torenhoge kosten voor renovatie. Je hebt een kudde geiten nodig om het stuk grond te kunnen onderhouden. En die geiten moesten weer gemolken worden waarvoor je een geitenhoedster nodig hebt, en die vergt óók onderhoud. Toch? Om nog even niet te spreken over die verschrikkelijke burens! Romantiek! Bah!

## Forget it!

De realistische dromers zijn geen haar beter. Sterker: ze zijn meestal gevaarlijk! Gevaarlijk voor zichzelf en voor anderen die ze in hun dromen meesleuren.

Deze mensen denken dat dromen uitkomen en dat is –zo weten u en ik– maar zelden het geval. Realistische dromers gaan ervan uit dat wat ze gedroomd hebben, ook werkelijkheid is. Of tenminste moet worden. Ze geloven in de feitelijkheid van hun droom ('Ik kreeg vannacht het inzicht dat...') en gaan in het dagelijkse leven rücksichtslos tekeer om dat wat in de droom geopenbaard werd ook te realiseren. Linke soep, beste lezer! Ik geef een simpel voorbeeld. Stel: u droomde dat u NU (dat wil zeggen: vandaag!) een SM moest kopen! Ik bedoel maar! Dat gaat toch altijd fout?

Of een ander voorbeeld: ik droomde dat ik in m'n auto stapte, naar Spanje reed en, potverdrie, daar stond een huis te koop! Notabene mèt een SM voor de deur. Toen ik wakker werd, dacht ik: DAT HUIS MET DIE AUTO, DAT MOET IK VINDEN! Forget it!

## Nummer 14

Om het voorbeeld even af te maken: na een dagje dagdromen, zakte de drang om dit huis te vinden weer weg. Maar ik geef het toe: in m'n achterhoofd bleef dat huis met die SM altijd zweven. Aardig gezegd nietwaar: SM, zweven... JUIST: zweverig is het! En om niet verder te zeveren, maar realistisch te blijven: ik kende deze SM! En u, als dromer-om-ooit-een-grote-voetballer-te-worden óók! Die film: Nummer 14 nietwaar?! Johan Cruijff toch?

## Tip!

Realistische dromers krijgen iets fanatieks en dat worden dan gevaarlijke mensen. Fanatici zijn niet

# met een SM in Spanje?

ècht mijn kopje thee. Want ze werken soms aanstekelijk op grote menigten en dan komen er meestal brokken van. De geschiedenis zit er vol mee. Maar als zo'n persoon in alle rust maar enthousiast z'n dromen weet te verwoorden, dan zijn zulke dromers wel amusant! Ze ontsteken een leuk vuurtje bij anderen. Zo droomde Han Wandel uit Zierikzee van een Citroën SM Club in Nederland, en ziedaar! Hij ontstak het vuur bij ons clubleden zo'n 14 jaar geleden en we bestaan nog steeds. Zelf ben ik er nog altijd een beetje geamuseerd over dat de dame met de bonthoed op de eerste officiële persfoto's van de SM onder velen nog steeds Suzanne Mirable heet. Als je maar genoeg dromen hebt! Helaas, HAAR heb ik nog steeds niet gevonden. Maar ik kreeg wél een foto van de tweede Cruijff-SM voor z'n huis in Spanje, via een tip van Jeroen en Peter Hocks. Dreams come true...

## De XV

Waar ik vaak van 'droomde' was het huis van Johan Cruijff in Spanje mét z'n zwarte SM in de keldergarage. Toen hij mij jaren geleden persoonlijk vertelde dat zijn tweede SM daar stond, en voorlopig zou blijven staan, dacht ik: jammer! Jammer dat die SM niet in onze club belandt, zoals z'n eerste, de beroemde 'UD'. Er bestonden bewegende beelden van deze SM, nu te noemen de XV, in eerder genoemde film, en verder enkele foto's van Cruijff met deze SM in boeken over onze voetbalheld (de echte, niet de gedroomde...). Maar een foto van de XV voor z'n huis in Spanje had ik niet eerder gezien. U wél? Waar? Laat het SublieM weten!

## Dromen!

Wat me als eeuwige dromer nu nog interesseert, is dit: Ik zie helemaal geen ondergrondse garage bij dit huis. Is Cruijff verhuisd? Vast wel, want dit kleine stulpje... Zeker z'n beginperiode bij de Sportclub Barcelona... En wat me nog steeds aan het dromen zet, is: zijn auto was, toen ik Cruijff

aansprak op z'n SM, zwart en ze zat vol deuken. Kijk, DAT lijken me na deze foto nu weer leuke plaatjes! Om van te dromen!

Wie helpt ons uit de droomtoestand te ontwaken en die zwarte XV weer tot leven te kussen?

Waarschuwing: Johan Cruijff reageert de laatste jaren nooit meer als het over z'n SM's gaat. Z'n secretaresse zegt dat hij het te druk heeft met de stichtingen voor jongeren en sport. Terecht lijkt me. Maar er is vast wel een andere manier om... te blijven dromen, nietwaar?

Voel u gerust uitgedaagd!

# Nog steeds plaatsgebrek?

Met een speciaal cadeautje voor het beste lakwerk...

Van uw correspondent in Frankrijk

Wees gerust! Uw correspondent is niet aan het dementeren, noch infantiliseren. Hij is toujours bien dans sa tête. Hij zoekt hieronder slechts heel serieus naar een adequate beschrijving van wat hij nu heeft gezien en in z'n handen houdt. Eerder schreef hij bewonderend over de SM van Norev in de schaal 1:18. Wat Chinese vingertjes én computers voor ons kunnen maken. Vandaag hebben die Chineesjes zichzelf overtroffen. Tegelijk maakt hij zich grote zorgen over de oogjes en de vingertjes van die meisjes die voor zo'n twee eurootjes per week honderden autootjes in elkaar frutselen. Naar verluidt 400.000 x twee juweeltjes. Voor gekke Fransen. Ik loof voor de eerste de beste onder u een speciaal cadeautje uit! Maar daarvoor moet u wél wat doen.

## Frutseltjes?

Frutselen is niet het goede woord. De kwaliteit is fantastisch. Als je het niet gezien hebt, geloof je het niet. Maar ze bestaat sinds begin december 2006 echt: een SM'etje van maar liefst vijf centimetertjes lengte. Mét binnenspiegeltje, met buitenspiegeltje, met stuurtje. En natuurlijk met koplampjes, kentekenplaatjes inclusief cijfertjes en uiteraard twee stoeltjes en een achterbankje. Natuurlijk ontbreken het dashboardje en het hoedenplankje niet. Wieltjes, ruitenwissertjes, alles zit erop en eraan. En het gaat nog even door... En dat alles in het schaalte 1/87.

## Tjus

Het is echt ongeloofelijk wat ze daar, in het verre oosten, tegenwoordig aan miniatuurtjes kunnen fabriceren. Edition Atlas heeft, jawel, wéér een nieuwe serie miniatuurautootjes gelanceerd. Het zijn telkens twee miniautootjes in één transparant doosje met een keurig zwart consoletje waarop de naampjes van de voituurtjes zijn genoteerd. Na enkel 2CV'tjes, twee Renaultjes 8, twee DS'jes en twee Renauljes 4 bestaat nummer vijf in de collectie uit twee SM'etjes. Een SM coupeetje en een SM

présidentiëlletje. De laatste is weliswaar iets makkelijker te fabriceren, want groter, namelijk zes centimeter, maar ook bij dit modelletje is alles perfect nageemaakt.

## Voor het zeurpietje

Kwaliteit? Fabuleus dus. Behalve dan het bijbehorende facsimileetje, dat we maar beter kunnen vergeten, want het is vergeven van on-zinnetjes. De kleurkeuze bij het coupeetje is beige tholonet, en voor het présidentiëlletje gebruikten ze het echte gris foncé, mét lichtbruin interieurtje en een zilverkleurig consoletje. Uiteraard ontbreken op beide modelletjes de uitlaatjes niet met een lengte van maar liefst één milimetertje. En wat echt verbijsterend is: de clignoteurtjes vóór zijn bij het coupeetje voorzien van een minuscuul oranje streepje verf, en bij het présidentiëlletje apart ingelegd met een transparant stukje plastic in twee kleuren, handgemaakt. Ook de zilverkleurige raamomlijstinkjes zijn present. En niet te vergeten de witte biesjes op de bandjes van het présidentiëlletje, *comme à l'époque*. Op dat autootje zit vanzelfsprekend de presidentiële *cocarde* op de voorbumper. Een cocardetje van

# Een SM van 5 centimeter!

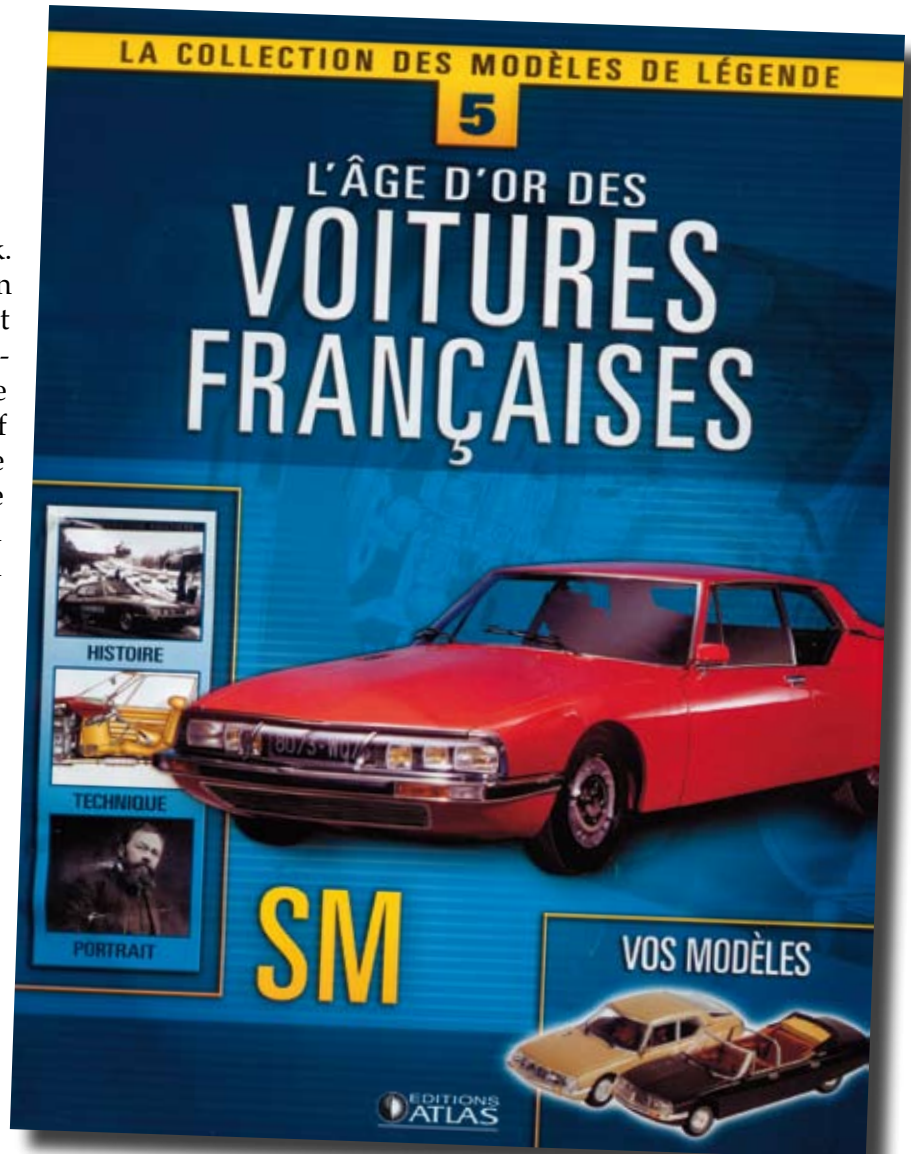
anderhalve millimeter, echt ongelooflijk. Oké, het heeft een zilveren randje en daarin alleen een rood ovaaltje. Dus het blauwe cirkeltje en het witte middeninnetje ontbreken. Nou, vooruit, als echte zeurpietjes moeten we die dan maar zélf toevoegen. Wat moet je anders met zulke kant-en-klare dingetjes doen? Een beetje prutsen kan geen kwaad, toch? Er zijn nog wel meer detailtjes waar je met een klein likje verf nog wat extra accentjes kan toevoegen. Maar of het nódig is...

## Het nekje onmiddellijk omdraaien

Je betaalt in de tijdschriftenhandeltjes twaalf eurootjes en negentig centjes voor twee SM'etjes. Dat zijn toch geen prijzen voor zoveel handwerk? Dat zijn prijsjes van niksjes! Uw partnertje kan niet meer klagen over de uit de hand lopende kosten voor uw hobby'tje, laat staan dat hij of zij bij dit aankoopje kan tegenwerpen: 'Maar we hadden toch net besproken hoe we door al die leuke dingetjes die jij maar blijft kopen, in een penibele woonsituatie zijn beland! We hebben zo langzamerhand behoorlijk plaatsgebrek voor alle dingen die we écht nodig hebben om fatsoenlijk te leven!'. Dat is een onzinnig argumentje geworden, en dat kan dus nu probleemloos en onmiddellijk het nekje worden omgedraaid. We hebben het over een groot uitgevallen lucifersdoosje. Dus voor je goede fatsoen kan je de aanschaf van deze modelletjes niet uitstellen!\*

## Respect moet je Doen

Terug naar de grotemensenwereld, als u wilt, de realiteit. Onlangs vond ik een reclamedocument uit 1971 dat ik u niet kan onthouden. Op A4-formaat,



vanaf vier pagina's roept de folder: 'Geef uzelf de luxe van een prestigieuze auto voor de prijs van een nieuwe laklaag van Fom-Acryl'. Het is reclame voor een Franse autolak op basis van acryl. Op de voorkant staat het imposante front van onze SM, aan de binnenkant zien we een foto van een simpele DSuper en een Peugeot 504 coupé. Verder een grote hoeveelheid technische informatie die alleen maar interessant is voor de autospuiters onder u. Het document beschrijft uiteraard de grote kwaliteit van dit product. Speciaal aanbevolen voor de SM, een *voiture de prestige*. Als u het beige SM'etje een andere kleur wilt





# 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](http://www.ds-vitesse.com)



## CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60  
7336 AG Apeldoorn  
telefoon: 055 - 542 18 07  
[www.minkehilgenberg.nl](http://www.minkehilgenberg.nl)

# De Gard 2006

Foto's van Jan-Paul Kleintunte en Joris Bogaard









# BBQ bij Boer Willem

Door Rens Wolters

Dit jaar was de BBQ vóór de vakantie in plaats van erna. De planning was wat aangepast in verband met het weekend in de Gard en daarom nu een vroege barbecue in Benthuisen.



Zoals ieder jaar beginnen de voorbereidingen al een paar dagen van tevoren op de boerderij. De steiger wordt opgebouwd om de bomen en heggen te snoeien. Het gras wordt gemaaid. De beesten worden zodanig verplaatst dat we eventueel kunnen “vluchten” in een kas bij slecht weer. De paden en terreinen worden schoongespoten. Er wordt zoveel mogelijk plaats vrijgemaakt om de SM's neer te zetten. Dus de maaimachines en tractoren worden tijdelijk in het land geparkeerd.

Maar niet alleen op de boerderij zelf, maar ook daarbuiten begint het een paar dagen van tevoren. Dit jaar stond er een extra puntje op onze planning

want de barbecue viel samen met twee wedstrijden van het WK voetbal en we wilden een televisie neerzetten. Maar hoe regel je een televisie die mid-den in het land werkt?

Joris had de oplossing: Digtenne. Eerlijk gezegd was iedereen nogal sceptisch. Als het al zou werken dan waren we vast uren bezig om de instellingen voor elkaar te krijgen, of een boom of zoiets zou in de weg staan. Maar niets was minder waar, op de steiger (die van het snoeien) hebben we een grootbeeld televisie neergezet en de Digtenne ernaast en het werkte perfect. De mensen die geen



voetbal wilden missen hebben dan ook met een schuine blik naar de televisie gekeken terwijl ze genoten van de barbecue.

Dat was natuurlijk niet het enige dat nog geregeld moest worden maar gelukkig zijn er altijd een aantal vrijwilligers om te helpen met van alles en nog wat. Of het nou boodschappen doen is, het straatje vegen of de tafels en stoelen halen (en weer terugbrengen), er zijn steeds weer een aantal mensen die het regelen.

En dus was het zaterdag zover. De barbecue bij Boer Willem. 's Ochtends kreeg ik een vreemd

telefoontje want een clublid belde om te vragen hoeveel mensen er zouden komen en of we genoeg ruimte hadden in de koelkast. Nou, dat laatste was voor ons een probleem want het was goed warm die dag en dus hadden we koeling tekort (hoe houd je voor 40-50 man bier en wijn koud bij 30 graden Celsius). Maar toen ik dat zei, was het antwoord dat het geen probleem was. Ik bleef dan ook in totale verwarring achter.

Langzaamaan rijden de auto's binnen. Intussen worden de tafels gedekt, barbecue gevuld en de andere laatste dingen geregeld. De eerste mensen



zitten er al, lopen rond en bekijken het werk van Arjo of zitten lekker in het zonnetje een boek te lezen.

Intussen blijkt het terrein van de barbecue gezellig versiert te zijn met slingers en dergelijke. Een extra feestelijk tintje deze keer. En dat klopt ook want Sacha Rathnow is jarig en versiert het terrein en trakteert het hele gezelschap op de barbecue. Niet alleen op een barbecue trouwens, alle aanwezigen krijgen ook nog een presentje. Dit jaar is de barbecue dus eigenlijk een heel gezellig verjaardagsfeest van Sacha. Met dat telefoontje in de ochtend wilde Sacha dus even controleren of zij een taart kon

meenemen en hoeveel cadeautjes zij mee moest nemen. Maar zij wilde nog niets verklappen aan mij en vandaar dus mijn verwarring.

Naast Sacha waren er trouwens nog twee die gefeliciteerd mochten worden. Theo en Reesa van der Burg stonden samen achter de barbecue, als een echt paar, of om precies te zijn als een echtpaar. Ze waren net terug van de officiële plechtigheid in Indonesië waar ze traditioneel getrouwd zijn.

Naast al die feestelijkheden natuurlijk veel SM's, een Merak, twee C6'en en nog een aantal met de



XM en DS. Kortom een mooie opkomst. De SM van Arjo (nu met Maserati-motor) staat met motorkap open in de "showroom" waar ook de koffie staat. Een mooi punt waar iedereen even een babbeltje maakt.

De Maserati Merak van Willem van der Laan staat ook met de motorkap open. Het lijkt wel of het aan de naam ligt want ook Willem van der Laan heeft plezier in het "boeren": hij krijgt dan ook een uitgebreide rondleiding en dat blijkt vooral over het (pluim)vee te gaan en bijna niet over al die auto's die er staan.

De kinderen spelen in het hooi in de stal. De dames zitten gezellig onder de parasols in de schaduw. Dat is precies de bedoeling van de barbecue, een gezellige middag (en voor sommigen zelfs late avond) waarbij je over techniek kunt praten als je daar zin in hebt of gewoon (zoals dit jaar) een voetbalwedstrijd kunt volgen met een biertje in de hand. Wat mij betreft was het dan ook weer een zeer geslaagde barbecue. Boer Willem weer hartelijk dank.

Wie heeft voor deze zomer een locatie aan de andere kant van het land? Of komt iedereen weer gezellig naar Benthuisen?

De creatie van een

# Sublieme Mylord

Door Rens Wolters en Arjo de Jong

**Zo langzamerhand het laatste stukje over de Aiglon. De auto staat klaar om naar de spuitseter te gaan en daarna moet het linnen over het dak gespannen worden. Dingen die uitbesteed worden, en het einde komt dan ook in zicht.**

Voordat de auto ergens naartoe gereden kan worden moet hij natuurlijk wel aan de binnenkant aangekleed worden. De stoelen, banken en binnenbekleding moet gemonteerd worden. Voor de voorstoelen is dat geen probleem maar de achterbank en de binnenbekleding achter hebben wel aanpassingen nodig. Het mechanisme van de kap moet mooi laag vallen en wij hebben niet als bij de Présidentielle de voorkant breder gemaakt. Dus komen de stangen van het mechanisme op de zijkanten van de bank uit en moet er een 'hap' uit de bank gehaald worden. Als je op de bank zit en zelfs als je hem eruit haalt dan lijkt het heel wat, zo'n achterbank. Als je de 100.000 krammetjes waarmee het leer vastzit met beleid losgemaakt hebt en het schuim eraf haalt, blijft er niet veel over. Een frame van gaas blijft over met een dikke laag schuim voor het Franse comfort. Om ruimte te maken voor de kap moet de middenarmsteun verwijderd worden en de hoeken van de leuningen iets inzakken. Op de foto's ervan kijk je eigenlijk door het frame heen, maar ik vond de foto toch leuk omdat ik mij tot dat moment eigenlijk niet gerealiseerd had dat die achterbank alleen een stukje gaas is. Of beter gezegd: het is voornamelijk een schuimlaag, het gaas houdt een en ander alleen een beetje op zijn plaats.



Als het frame klaar is, moet natuurlijk het leer weer op maat gebracht worden. Jan Pols wist een winkel in Den Haag die erg goed met leer overweg kan (ze hebben daar voor Jan wel eens een leren jas gerepareerd) maar die ook voor anderen wel eens een leren interieur heeft gerepareerd. Arjo gaat dus met zijn bankframe, het op maat gemaakte schuim en de 'ribbels' in de bank samen met Jan naar die winkel. De winkel is voornamelijk gespecialiseerd in leren maatkleding, vaak volgens design van de klant en Arjo en Jan komen erachter dat veel van die klanten ook aan SM doen. De bank voelt zich dan ook direct thuis tussen die andere SM spullen. Het vooroordeel wat je bijna zou krijgen (waar Jan dus geen last van had), blijkt geheel onterecht. Deze mensen maken inderdaad heel mooie dingen met leer en repareren de voorstoelen en maken de achterbank fraai op maat tegen een redelijke prijs. Ze hebben plezier in een ander soort werk en dat zie je aan het resultaat.

De binnenbekleding achter past natuurlijk ook niet meer, er zit een kapmechaniek en verstevigingen in de weg en er zit een constructie voor een elektrisch raam. Kortom, er moet nieuwe bekleding komen, maar dan natuurlijk wel gewoon met de originele armsteun die erin hoort. Dan ziet het er zo origineel mogelijk uit. Bovendien is het het mooiste als we de tandwieltjes van de ramen door de binnenbekleding kunnen 'aanraken'. Mocht het raam vastzitten of stroef gaan dan zou het mooi zijn als we met een lange vinger of schroevendraaier het tandwiel kunnen draaien of smeren. Na wat passen en meten kan het gaatje hiervoor precies zo gemaakt worden dat wanneer we de armleuning optillen het gaatje net bereikbaar wordt (op de foto zit het gaatje links net boven het platte deel). Het 'frame' van de binnenbekleding maakt Arjo uit triplex en eigenlijk is het dan een kwestie van passen en meten. Omdat de bekleding 'de hoek om' moet en er vooral aan de onder- en achterkant nogal wat inkepingen zitten, gaan er vooral in het eerste exemplaar nogal wat uurtjes zitten. Als de eerste klaar is en het leer zit erop dan is het snel vergeten dat we wel eens wat over moeten doen.

Intussen heeft Arjo van de heer Van der Laan Sr. een draaibeugel kunnen lenen. Het is dan ook mooi als we vóór het spuiten de cabriolet nog even op

zijn kant leggen (je weet maar nooit, het zou zonde van het spuitwerk zijn). Dat is dan gelijk een goed moment om de uitlaat helemaal te monteren, dat maakt het rijden toch wat stiller en de auto wordt daar straks niet op afgekeurd. We hadden nog nooit met zo'n beugel gewerkt maar het is fantastisch. Als je de beugel op de plek van het wiel monteert dan kan een simpele boormachine de hele auto op zijn kant leggen. De eerste keer is dat natuurlijk vreselijk eng, je ziet hem al doorrollen en maanden werk in één klap platgedrukt worden. Maar niets van dat al, de auto komt in een perfecte werkhouding om de onderkant te doen.

Het is dus tijd om de hele onderkant schoon te krabbelen. Met een staalborstel, een driehoekige verfschraper en een schroevendraaier wordt de gehele onderkant ontdaan van loszittende ondercoating, roest en vuil. Kortom een lekker klusje. Maar wel het behoud van de auto natuurlijk. We komen gelukkig geen verassingen tegen en de onderkant kan dan ook eerst in de Owatrol (het lijkt zo langzamerhand wel een advertentie dit artikel) en daarna in de grijze steenslag-coating. Als je zo naar de foto kijkt, begrijp je wel dat we even op een stoeltje hebben zitten genieten van het resultaat. Dan de RVS uitlaat monteren en klaar is Arjo.

Die uitlaat is natuurlijk niet zo heel simpel. De Maserati-motor komt met twee pijpen naar achter in de brede demper, maar het DS-blok heeft maar één pijp. Als je achter de SM rijdt, moeten er natuurlijk wel twee pijpen op zitten die bovendien allebei evenveel 'roken'. En dus moet er een tussenstukje gemaakt worden van een enkele flexibele pijp naar twee inlaatpijpen van de demper. Een tussenstukje met twee flensjes aan de ene kant en een pijpje dat in de flexibele pijp past aan de andere kant. Bovendien het liefst met zo'n maat dat alle andere delen standaard blijven. Na het eerste prototype kwam daar als eis bij dat de splitting wel zo moest zijn dat het hete gas zich netjes over de twee pijpen verdeelt. Een nieuwe uitdaging dus, want het moet ook niet zomaar wegroesten en het moet gasdicht gelast worden.

U begrijpt het al, er gaan weer een paar avonden op aan puzzelen hoe je dat het beste kunt oplossen. Uiteindelijk worden twee negentig graden-bochten



half doorgezaagd en aan elkaar gelast, samen met een stukje pijp waar een punt aan gemaakt is. Omdat de flenzen wel weer recht moeten zitten (anders werkt de afdichting niet) lukt het niet in een keer maar Arjo laat zich niet zo snel uit het veld slaan en de glimmende uitlaat op die grijze onderkant maakt natuurlijk een hoop goed. Bovendien is het tijd om de auto te laten spuiten. De laatste fasen voordat we de weg op gaan zijn aangeland.

Het spuiten verloopt eigenlijk zoals verwacht. We brengen de auto weg, de laatste stukjes worden bijgewerkt en hij wordt gespoten. Een paar dagen later is hij weer terug op het erf. En het resultaat is schitterend: we lopen er omheen, met z'n allen. Iedereen weet dat hij terug is van de spuits en iedereen komt dus kijken. Maar... Arjo is niet overtuigd. De kleur is niet helemaal naar zijn zin. Het effect is niet zo mooi als hij verwacht had. Hij heeft zijn bedenkingen. Gelukkig weet Kees de Kunstenaar dat donkergekleurd spuitwerk in de eerste dagen na het spuiten (als de lak nog aan het uitharden is) nog wat 'nadonkert'. De kleur wordt dieper en donkerder. In ieder geval moeten we er even van afblijven in verband met het uitharden. En gelukkig heeft Kees gelijk, een week later ziet de auto er ook voor Arjo fantastisch uit en kunnen we beginnen met opbouwen. De grille erin, sloten erin etc., etc., een karwei waarbij ik altijd peentjes zweet. Op dat spiksplinternieuwe lakwerk is een krasje zo gemaakt als je schroevendraaier even uitschiet (Oeps). Maar dit keer gaat alles goed.

We kunnen dan ook naar de keuring. Eigenlijk was het idee dat voorlopig maar zonder kap te doen, maar het weer is nogal matig (hier en daar een bui is nooit daar) dus spant Arjo een tijdelijke kap over het mechaniek. Het is wel een heel apart effect om met de kap dicht toch in het volle licht te zitten. Ik denk zelf dat ze dat binnenkort op een nieuwe cabriolet gaan toepassen in het kader van 'ervaar wat licht met je doet'. Net als in de ruimtevisie van de Picasso koelt de airco de echte zoninval dan wel weer weg. In ieder geval was het voor de SM geen blijvertje want een zwarte kap komt natuurlijk toch het beste uit op zo'n donkerblauwe auto.

De RDW keuring was eerlijk gezegd een beetje een tegenvaller. Ze waren natuurlijk wel secuur. Naar

alles is gekeken. De mannen wisten echt wel waar ze op moesten letten. Ze hadden zelfs meer verstand van de auto dan van de computer want het vastleggen dat het een cabriolet is, was een serieus probleem. Maar ik had er meer van verwacht. Ik had mij geestelijk op problemen voorbereid. Ik had verwacht dat ze verstevigingen wilden zien (en die zaten onder de bekleding). Maar de mannen doen een serieuze inspectie en halen daaruit dat het goed is en dan krijg je het officiële kenteken. Type het maar in op de site van de RDW (via de DS Club is er een snelle link): 82-YA-83, het staat er echt: Cabriolet. Ze zeggen dat het is omdat de auto goed is maar op de terugweg had ik zoiets van: is dit alles?

Dat maakt natuurlijk niet uit. We hebben toch een glas champagne gedronken en even heerlijk genoten van deze mijlpaal. In het zonnetje (de buien waren toch even daar) kijkend naar die schitterende auto die net goedgekeurd is door die mannen die zo vreselijk lastig kunnen zijn. Genietend dat het gelukt is. Er zit nog geen kap op maar eigenlijk is hij af. We krijgen een kenteken en dat zeggen we dan ook een paar keer hardop tegen elkaar zodat we het zeker weten. Het is nu echt zover. Een klein glaasje want we moeten de auto nog naar huis brengen en we wilden nog niet opnieuw beginnen.

De kapmaker kan beginnen en hij doet dat een paar weken later ook. Tenminste dat denken wij, we brengen de Aiglon (op afspraak) een paar weken later. Weer twee weken later gaat Arjo eens kijken hoe het ermee staat. Nou hij staat nog op dezelfde plek (wel binnen). Nog weer een paar weken later hoort Arjo wat het probleem is, van een medewerker, als hij in de werkplaats een beetje rondhangt. Het bedrijf was van twee broers en een daarvan is ermee gestopt. Maar dat blijkt wel degene te zijn die 'het in zijn vingers heeft'. De broer die weg is, kon zelf kappen naaien, de andere broer is beter in het plaatsen van standaardwerk (voorgevormd linnen van de fabriek). Pas na drie maanden krijgt Arjo het zover dat de broer die vertrokken is nog even terugkomt en helpt om het linnen op de juiste manier op de auto te spannen. Het lijkt een beetje op de kleermaker, de ene die kan een broek op maat maken en de andere kan uit een stuk stof een broek maken die schitterend past. Die laatste

hadden we nodig want anders was het linnen er nooit zo mooi op gespannen.

We kunnen nu echt zeggen: de Aiglon is geboren. Tenminste, dan moeten we wel even uitleggen, hoe dat in elkaar zit. De Cabriolet heeft een naam nodig. De SM-dokter heet Arjo (of eigenlijk Arend) en een Chapron SM Cabriolet heet Mylord, maar de LeJeune Cabriolet heeft nog geen naam. Dat hoort er wel bij, bij een auto met deze klasse. We lopen dan ook in Benthuisen allemaal tijdenlang steeds weer te piekeren en ideeën te spuien. Maar de juiste naam wil maar niet komen. Totdat Jan Pols de vraag aan zijn dochter Stef stelt. Zij laat de vraag eens inwerken, wikt, weegt, doet een of twee voorstellen en zwijgt weer een paar dagen. En dan komt zij met de enige juiste naam voor deze auto: AIGLON.

Frans voor Arendsjong en niemand twijfelt eraan dat het de baby van Arend de Jong is. Bovendien heeft de naam de juiste status voor deze schitterende cabriolet. Vandaar dus dat we kunnen zeggen: u heeft gelezen over de bevruchting, zwangerschap en uiteindelijk de geboorte van de Aiglon.



# Blijft de SM? (2)

Door Piet Buijsman

**Dat is de vraag die ik me al geruime tijd stel. Het vervelende is dat ik er maar geen antwoord op weet. Ik zal het uitleggen!**

De geschiedenis is zo langzamerhand bij de lezers wel bekend. Ik kocht een SM; met een klein defect. Inmiddels is het blok volledig gereviseerd en zelfs weer in elkaar gezet. Met nieuwe zuigers, dat wel; maar weer niet met een hydraulische kettingspanner. Voor sommigen is dat gelijk aan vloeken in de kerk, is mij duidelijk geworden. Ik durf er dan ook niet echt over te praten. Na aanschaf van de SM werd me al vrij snel duidelijk dat de aanschaf slechts een tamelijk gering deel is van het bezit van een SM. Er moet vooral ook heel veel over gepraat worden want er zijn heel veel SM deskundigen.

Vervelend is natuurlijk wel dat ze ook allemaal een ander standpunt innemen als het gaat om de belangrijke zaken, maar vanuit de religie ben ik dat wel gewend. Dus heb ik alle mij bekende internationale SM-fora – nu al meer dan een jaar - nauwgezet gevolgd om aldus de wijsheid in pacht te krijgen. Dat lukt me niet, ik ben – denk ik – ook wel eigenwijs. De keuze voor een mechanische spanner is daarvan een voorbeeld. Maar ik sta niet alleen; een kleine maar harde kern staat in deze achter me. De ontsteking, mijn hemel. Na ellenlange discussies is de Van Rootselaar de deur uit en zit er een mooie 1-2-3 Ignition op. Volstrekt verkeerd, volgens sommige Duitse SM-kenners.

Ook zijn de nokkenassen “opgelast” en weer geslepen en gehard om het ultieme profiel te krijgen. Dat kan ook niet, volgens een deel van de deskundigen (hoewel er een bedrijf is dat al jaren

niets anders doet!); nieuwe nokkenassen hadden het moeten zijn. Ja, zie er maar aan te komen. De oliekoeler, ook al zo’n kwestie, ik heb hem origineel gelaten. Dom, dom, dom. Natuurlijk had ik de Van der Laan-modificatie moeten toepassen met de warmtewisselaar van de CX. Waarom dan toch gekozen voor die slappe originele Franse oplossing met een koeler terwijl ik niet eens een originaliteitsfreak ben? Nou, hier zit toevallig een redenering achter, maar die houd ik voor me. De laatste keer dat ik die redenering losliet op de kennissenkring viel er een dodelijk zwijgen. In bed zei mijn vrouw: “Misschien moet je dat laten veranderen, ik geloof dat niemand het wat vond”. Toen het gesprek daarover tegen de ochtend was afgelopen wist ik het zeker, die vervloekte SM gaat de deur uit. Een CX geeft al ellende genoeg; al die maffe masochisten met hun oude auto’s. Elke beslissing lijkt op het probleem van de ezel van Buridan – en zoals u weet is die van honger omgekomen!

Zo ergens in januari van het jaar 2007 bleek al het slijp- en hoonwerk en wat al dies meer zij, eindelijk klaar. In de koppen kwamen de nieuwe uitlaatkleppen en toen begon het in elkaar zetten van het blok.

Ha, zei mijn reparateur, het ergste is achter de rug: nog wat uurtjes voor het in elkaar zetten en dan hebben we het gehad. Ja, ja, dacht ik, door ervaring inmiddels wat wijzer geworden. Maar nog altijd lang niet wijs genoeg, bleek later. Cyril is heel precies, dat pleit voor hem. Nauwgezet, wat heet,



scrupuleus controleert hij zijn eigen werk. Zoals je het dus zelf zou doen! Foutjes worden in principe niet gemaakt; maar, het vergt wel wat tijd. Tja, wat wil je ook, het is wel een SM hoor. En terwijl hij dus bezig was alles in elkaar te zetten, maakte ik me wat verdienstelijk door hier en daar wat plaatjes te schroeven en schoon te maken. Een SM is net een blokkendoos, heel veel delen zijn geschroefd. Losse delen heb ik zoveel mogelijk laten poedercoaten. Toen ik ter hoogte van het LHM-reservoir een plaatje losschroefde, stuitte ik op een gigantisch muizennest. Het kostte heel wat moeite om het te verwijderen. Nog zo'n nadeel van een lang stilstaande SM: een speeltuin voor de muizen. Later bij het controleren van de benzinepomp wist ik ook niet wat ik zag; weer zo'n muizendorp.

Inmiddels zit het blok in elkaar, sterker zelfs, het blok is al ingebouwd. Kijk toch eens hoe mooi zo'n blok eruit ziet. Het bleek niet altijd even eenvoud-

dig om aan alle spullen te komen. Zo kostten de koppakkingen toch weer enige tijd, ook al vanwege een principiële discussie over welk type pakking moest worden gebruikt. Met de losse ringen of zonder. En... er moesten enige modificaties aangebracht. Uitslagbegrenzers van de nokkenaskettingen, asje van de oliepompe, en nog zowat. En de nieuwe ventilatoren, hoe mooi... Weliswaar bittere noodzaak omdat de originelen er na vergroting van de radiator echt niet meer tussen pasten. Volgens alle door mij geraadpleegde deskundigen zou dat geen probleem zijn, maar het was wél een probleem. Inmiddels ben ik echt blij met deze mooie, lichte ventilatoren die bovendien in een handomdraai te verwijderen zijn.

En toen, toen kwam het moment der waarheid. De sleutel in het contact. Zorgvuldig als hij is, had mijn verzorger eerst op de startmotor de olie wat rond gepompt. Druk werd er al snel opgebouwd, bleek daarbij. Vervolgens werd de tank afgetapt



om eens te zien wat daaruit voor ongerechtigheden kwamen, maar dat viel erg mee. De benzine was schoon. Koelwaterniveau voor de zoveelste keer gecheckt en de sleutel werd omgedraaid. Niets, helemaal niets. Dat wil zeggen, de startmotor draaide wel maar geen benzine. Logisch, de benzinepomp deed niets. Dus begon een enorme zoektocht. Geen spanning op de pomp! De pomp zelf draaide wel rechtstreeks op een accu, dus de pomp was goed. (Dat is trouwens een slecht idee, want de verstuurers gaan enorm lekken als de pomp op een accu draait. Het is niet zonder reden dat de pomp na een paar seconden wordt uitgeschakeld als je het contact aangezet hebt.) Naar de relais dus. Het buitenste relais, nummer 142 van het schema, is het relais van de pomp. Dat schakelde dus niet. Het spoeltje van dit relais wordt echter gestuurd door het relais ernaast, nummer 141. En dat schakelde ook niet. Waarom niet? Omdat er geen massaverbinding was. Maar waarom dat nu niet het geval was, bleek pas na heel lang zoeken. Het is een soort "all purpose"-relais en dat behoort bij de spanningsregelaar aan "min" te liggen, maar de spanningsregelaar was weg door de montage van een andere dynamo met ingebouwde spanningsregelaar. Zelf een massapunt gemaakt, de kabel aangesloten en weer de sleutel in het contactslot. Bij de tweede poging liep de motor, nog zonder luchtfilters, maar toch al heel mooi. Om lyrisch van te worden. De auto op de brug is niet de mooiste foto, maar wel een historische, klaar om een testrit te maken.

Maar voor er echt gereden kon worden, moest er nog een flink aantal zaken worden gedaan. De auto moest bijvoorbeeld APK worden gekeurd. En dan moeten de meeste dingen toch gewoon in orde zijn. De verlichting bijvoorbeeld en daarbij bleek dat de meedraaiende koplampen het gewoon deden. Eindelijk iets wat niet stuk was. Het vermoeden rees zelfs dat de dynamische koplampverstelling, de hoogtecorrectie dus, het ook gewoon zou doen. Ik noem verder wat: de remaccu moest vervangen; daarbij sneuvelden natuurlijk ook wat leidingen. De aanslagrubbers van de vering bleken allemaal te moeten worden vervangen. De uitlijning werd heel serieus ter hand genomen. De wielophanging idem. Kleine LHM-lekkages werden opgelost. De gaskleppen moesten gesynchroniseerd en nog wat van dat soort

zaken. Maar eindelijk kwam de langverwachte dag, rijden. In de tussentijd had de motor al ettelijke keren gelopen, in verband met controles, maar geleidelijk aan ook voor kleine boodschappen. Maar nu was het wat anders.

Op het eind van de dag, vele honderden kilometers verder, kon worden geconstateerd dat er gewoon geen problemen waren geweest. De olietemperatuur bleek voorbeeldig. De watertemperatuur gedroeg zich goed. De meter daalde en steeg wat, maar bleef onder alle omstandigheden voor het zwarte blokje dat de afscheiding vormt naar het rode deel. De motor lekte nergens, alleen de oliedruk bleef tamelijk hoog. Vervolgens weer de discussie over het al dan niet natrekken van de kopbouten. De Duitsers vinden dat je dit niet moet doen; in de werkplaatshandleiding staat dat het niet moet gebeuren. Anderen die ik sprak vinden dat je gezonde verstand wel aangeeft wat er moet gebeuren: natrekken natuurlijk. We hebben het niet gedaan!

Ik heb nu bijna 1.500 kilometer met de auto gereden. De kleppen zijn inmiddels opnieuw gesteld en voorlopig hoeft er niets te gebeuren, behalve dan optredend ongerief verhelpen. De vraag is nu: blijft de SM? Technisch gezond, lijkt het, begin ik te geloven; maar esthetisch valt er nog te winnen. Veel nog zelfs. En van een verantwoorde investering is allang geen sprake meer. Maar was het Pijlman niet die schreef dat dit nooit het geval is bij een SM? Het gaat om pure emotie, mijn vrouw snapt er allang niets meer van. Er zijn ook wel mensen die vragen: "Kost dat nou wat, zo'n SM?" Die krijgen van mij geen antwoord, de vraag immers verraadt dat ze aan het antwoord nog niet toe zijn. Natuurlijk kost een SM wat. Wij weten dat en hoeven dat niet meer te vragen.

Ik weet nog niet of de SM blijft, ik kom erop terug...

# Nieuwe leden in de spotlight

*Alle nieuwe leden vragen wij een introductie van zichzelf te geven in ons lijfblad SublieM. En anders introduceren wij ze wel...*

*Maarten Heerkens is onlangs opnieuw lid geworden. Hij heeft een handgeschakelde Feuille Dorée uit 1971 (Italië). Ook Evert Duindam uit Leiden is lid geworden, maar hij heeft nog geen SM. En dan de leden die zichzelf voorstellen. De eerste introductie is van Niek Otte...*



Mijn naam is Niek Otte. Ik ben werkzaam als interieurinrichter/meubelmaker. Met name gespecialiseerd in het vormgeven van exclusieve interieurs en meubelen. Zie [www.u-niekprojecten.nl](http://www.u-niekprojecten.nl). Mijn interesse in auto's van het merk Citroën is ontstaan omdat mijn vader ook een liefhebber was. Zelf heb ik diversen Citroën's in mijn bezit gehad, onder andere een DS super 5, een Mehari, een CX en een XM. Door diversen omstandigheden was deze passie een periode in het slop geraakt. Een kleine anderhalf jaar geleden is deze passie weer in aller hevigheid opgebloeid. Nu voor de Citroën SM. Een jaar of tien geleden heb ook al eens naar de SM gekeken echter, toen durfde ik m'n handen er niet aan te branden. Inmiddels ben ik tien jaar ouder, wellicht ook wijzer, en heb ik mezelf meer verdiept in de SM

door middel van boeken, het internet en het luisteren naar mensen die een SM bezitten. Door al deze informatie ben ik tot de conclusie gekomen dat ik toch ook wel heel erg graag een dergelijk bijzonder spannende auto in mijn bezit wil hebben. Ik heb er het afgelopen jaar een aantal bekeken die te koop worden/werden aangeboden. Helaas heb ik nog niet de juiste kunnen vinden.

*Nieuw clublid Paul Sanders is Engelsman, vandaar dat hij zijn introductie in het Engels doet...*

Hallo everyone, my name is Paul Sanders. I am an Englishman and engineer with a great love of cars. This, together with a fondness for animals, is considered very acceptable in England where it is almost obligatory to have a number of dilapidated classics mouldering outside your house. However, much like having too much of a fancy for animals, having a passion for French things is severely frowned upon (they can even take away your passport). For this reason I had been keeping my penchant for French cars – Citroens in particular – a closely guarded secret. I have now come out of the closet... We arrived in the Netherlands in summer 2005 and, after some careful searching, I soon purchased a beautiful 1971 Citroen DS Pallas 21ie. This magnificent vehicle was my daily transport for almost two years and only let me down once when I broke a driveshaft while on a classic rally. I'm a driver, not a polisher. I have in my head a wish-list of "cars I must own before I die" and the SM has been high on the list for a long time. I love the shape, the sound, the 70's interior, the impractical marriage of Citroen and Maserati technology, the sheer size of the thing and the effortless wafting ride. Marvellous. Thus, when the chance came to take custody of an SM for the right price, I couldn't miss the opportunity. Unfortunately budget restrictions and lack of garage space meant that the DS had to be sacrificed to obtain the SM. The children were very

sad. (Oh yes... I'm also married with two children). The weekend we picked up the SM was very eventful and full of exciting breakdowns and disasters (as some of you have already heard), and the first repair bill was huge. It is far too long a story for here and is best told in the bar over drinks... Suffice it to say that the current status of the SM is as follows: mechanically - good, interior - reasonable, bodywork - requires attention (although the windows are working). It is my daily driver and never fails to put a smile on my face. My wife is speaking to me again and I'm very popular at the local petrol station.

P.S. I also have an English kit-car in case any non-enlightened friends or relatives are visiting from the UK.

*En nu u toch zo goed in het Engels bent aangeland, hieronder Pauls relaas van de aanschaf - ja, ook in het Engels...*

I convinced my wife (and children) that we should have a weekend break in England and "on the way" I could pick up my new Citroen: I've traded in the DS for an SM.

We set off on Thursday evening in the beautiful (and reliable) Citroen DS and had a gentle drive to the ferry, got straight on, nice cabin, free breakfast and happy drive the other side. The M25 was rather busy and Denise made a map-reading error which led us through the centre of Oxford, but we got to the car place not much later than planned. After a quick trip in the SM, which isn't nearly as nicely presented as the DS was but drives beautifully, we sat down and did the paperwork. Then we transferred all our belongings, and tried to set off. It wouldn't start and the battery was totally dead - not a good sign. The seller gave us a jump start and then lent me an emergency start booster box which I had to return the next day on our way back. He was sure that "once we drove round a bit" the battery would be charged up and all problems solved.

We needed to use the start booster again after the first petrol stop (very thirsty car the SM)

and lunch stop but then drove happily to our hotel near Banbury. Wife and children very happy with the hotel. I left them watching TV and went off to Banbury to get a new battery as the car still didn't want to start. The battery place assured me that the alternator was reasonable, but the battery was "toast" with an internal short circuit. After about 1/2 hour of phoning round they managed to arrange for a new battery. I thought this would be fine, but then they told me they couldn't install it as they were not allowed to "dismantle your car". Not having owned an SM before, nor having a manual, I didn't realise the work required to remove the battery (hence why the battery had not been changed recently). The only tools I had with me were a screwdriver, penknife, pliers and small adjustable spanner. I decided to buy some jumpleads and continue to use the borrowed start booster until we gave it back, then use the jump leads and new battery to get us the rest of the way home (probably good for 10 or 12 starts in total).

Then I went back to the hotel and picked up the family. We pootled about in the Cotswolds and went to the motor museum in Bourton on the Water - full of old cars, motorbikes, children's toys etc. from the 1930s (also home of "Brum", a car from a children's TV program). Next morning the start booster did it's stuff and we set off for a day of touristy things. Late afternoon we set off towards the ferry, first dropping of the starter booster, planning to detour again further along the way and get a nice dinner somewhere. It was about this time we noticed the car was weeing green hydraulic fluid from the left hand front wheel and the fluid reservoir was rather low. We had about an hour to find a Halfords before the 5pm Saturday closing time (most petrol stations don't sell LHM in England). A high speed trip down the M40 to High Wycombe and we made it with about 15 minutes to spare.

Soon after topping up the hydraulic reservoir the electrics all started to fail one by one, finally including the warning lights and indicators. Eventually there was not even enough power to get proper sparks for the engine and we had to pull over. The dead battery was shorting out and had

cooked the alternator. Very bad news. The only option was for me to somehow get the old battery out and put the new one in to get us home. I sent the family to sit in a nearby Macdonalds so they wouldn't be able to hear me swearing.

I first removed a box of electronics that was in the way, having to cut some of the wires. Then I had to push in the back of one of the headlights (not having the tools to remove it properly) and bend a metal bracket out of the way. The battery retaining bolts were very rusty but I was able to lubricate them with blood from the deep cut on my finger from the back of the headlight. Eventually I was able to tilt the old battery on it's side and drag it up and out through the hole I had made. In doing so I spilt a lot of the battery acid down myself and you wouldn't believe how much it stings in your cuts (but at least it stopped my finger bleeding).

Eventually got the new battery in, put the electronics box back in, twisted together the wires I had cut and the car started! Fantastic.

We knew we could only start it a few more times as the new battery would soon die without the alternator, so headed straight for the ferry to save driving with the lights on. Macdonalds burgers instead of nice dinner (children happy, wife not). Got to the port without using the lights and made it onto the ferry without trouble. I told them we may have starting problems and they let us onto the lower deck with the lorries. We only got about 6 hours sleeping time, but really needed it.

Next morning the car started fine and we set off towards home (Assen) in glorious sunshine on empty roads in high spirits. Denise and the girls went back to sleep in the car and I was planning how I could take part in the Citroen DS club rally in the afternoon if I first recharged the battery. Suddenly, about half way home, I saw a huge white cloud of smoke in the rearview mirror and then smoke start pouring from the bonnet and into the car. At the same time I lost the steering and brakes and the suspension started to sink. I managed to stop on the hard shoulder and evacuated Denise and the girls out onto the verge as quickly as possible, thinking the car was on fire (I almost wished

it was). The high pressure hydraulic pipe from the pump had cracked and sprayed my new expensive hydraulic oil all over the engine. End of trip.

We called the ANWB who sent a breakdown truck about an hour later. He couldn't tow the car without steering, brakes and suspension so sent for a special low loader to take it away. This also took some time to arrive. Fortunately we had snacks and drinks with us and the weather was nice, but the girls were very bored sitting by the side of the motorway. They did enjoy the ride in the breakdown lorry though, which dropped us off at the train station in Zwolle. A train and a taxi later we eventually got home late afternoon (rather than mid morning). The car has now been delivered to garage Timmer in Groningen.

Needless to say, I am not in the good books with Denise and the family is generally unimpressed with my Citroen SM.

*Nieuwbakken clublid Marc Hopmans doet ook een duit in het zakje met zijn verhaal over de aanschaf van z'n SM. En hoe!*



### **Hoera! Ik heb er een!**

En met dat ik er een heb, bedoel ik natuurlijk een prachtige SM. Reden genoeg, om lid te worden van de Citroën SM club.

## Introductie

Ik zal mezelf eerst maar even voorstellen. Ik ben Marc Hopmans, 53 jaar en woonachtig in Breda. Ik ben HTS ingenieur Werktuigbouwkunde en al bijna 20 jaar als docent werkzaam bij wat tegenwoordig het Regionaal Opleidings Centrum (ROC) West-Brabant heet. Ik heb ruim 15 jaar lesgegeven bij de afdeling Werktuigbouwkunde en de opleiding Motorvoertuigen. Op dit moment houd ik me bezig met lesroosters en het examenbureau.

Al van jongs af aan ben ik geïnteresseerd in techniek. Niet alleen van auto's, maar heel breed, vandaar die opleiding Werktuigbouwkunde, die ik gevolgd heb. Ik heb een aantal hobby's, die behoorlijk uit de hand gelopen zijn... Tijdens mijn studententijd begon ik met filmvertoningen voor een studentenvereniging. In eerste instantie met een 16 mm filmprojector, maar dat vond ik op een gegeven moment kwalitatief niet goed genoeg en uiteindelijk heb ik zelf een 35 mm filmprojector (=bioscoopprojector) gekocht en verzorg ik regelmatig filmvertoningen voornamelijk op scholen, waaronder de school waar ik zelf werkzaam ben. Hier komt mijn technische achtergrond weer om de hoek kijken, want veel onderdelen voor de projector heb ik zelf geproduceerd, om de projector transportabel te maken. Ook het frame voor het projectiescherm en statieven voor de luidsprekers. Het is in feite een transportabele bioscoop geworden... Mede door deze hobby ben ik ook in contact gekomen met een filmhuis, waar ik inmiddels regelmatig als vrijwilliger werk (o.a. filmoperator) en af en toe ook "buitenvoorstellingen" verzorg met mijn eigen apparatuur. En dan ben ik sinds een aantal jaren Citrofiel... Ook die hobby is dus uit de hand gelopen, want inmiddels heb ik wat wel het meest legendarische model van Citroën genoemd mag worden.

## Interesse

Hoe word je nu eigenlijk Citrofiel en hoe kom je er bij, om een klassieke Citroën en niet eens zo maar een aan te schaffen? Geloof je dat het soms per ongeluk gebeurt? Toeval heeft daar echt wel een rol in gespeeld. Twee neven van mij waren al een aantal jaren in het bezit van enkele Citroëns. De een had een DS en een XM (nog niet echt klassiek, maar dat komt wel...), de ander een CX, die bijna mooier dan nieuw is... Enkele jaren geleden

besloten ze, om naar de ICCCR in Interlaken te gaan, maar door trieste omstandigheden in het gezin van één van hen ging de reis niet door. Terwijl hotel en alles al gereserveerd waren. Toen vroeg mijn andere neef of ik misschien zin had om in hun plaats mee te gaan. Dat leek me erg leuk. Ik begon inmiddels ook al belangstelling te krijgen voor het merk Citroën. We togen dus samen naar Interlaken. Ik keek mijn ogen uit toen ik op het terrein kwam waar de ICCCR gehouden werd. Het was een oud vliegveld waar er in Zwitserland wel meer van zijn. Op de startbaan stonden een paar duizend Citroëns geparkeerd van de bezoekers. Soort bij soort. Mijn aandacht werd vooral getrokken door een grote hoeveelheid SM's die er stonden. Verhoudingsgewijs waren die er het meest. Als je tenminste voor ogen houdt, dat er nog geen 13.000 van geproduceerd zijn en van bijvoorbeeld de ID/DS meer dan 13.000.000! Wat een geweldige auto!

In de jaren die erop volgden begon ik steeds meer interesse te krijgen in Citroën. Regelmatig op toertocht met mijn neef en zijn CX. Vooral de weekenden georganiseerd door Wilma en Dick Lieftink met tochten door drie landen waren erg leuk. De Tour des Trois Pays. Als we na één van die tochten net een overheerlijke maaltijd achter de rug hebben in restaurant "de Potkachel", moet er een keuze gemaakt worden: uitbuiken of een wandeling maken door het dorpje Berg en Terblijt. Het wordt het laatste. We gaan met vieren op pad. Dat zijn mijn twee neven de vrouw van een van hen en ik. Uiteraard gaat het gesprek over de Tour, Citroën en de passie voor klassieke Citroëns, die inmiddels ook bij mij toegeslagen is. Mede dankzij die neven. "En" vraagt er een, "wordt het onderhand niet eens tijd voor óók een Citroën? Een Eend of zo". Nou een Eend trekt me eigenlijk niet zo. Leuke auto, absoluut, maar niet de auto voor mij. Ik wil eigenlijk wel iets snellers. Een SM? Het zou wel leuk zijn.

## De Speurtocht begint

Eenmaal terug van de Tour ga ik me er meer in verdiepen. Als ik de diverse websites bekijk die er aan gewijd zijn, kom ik tot de conclusie dat het werkelijk een formidabele auto is: zijn tijd ver vooruit, maar ook een auto met een enorme berg

valkuilen. Als je het Citroën-forum bekijkt, deugt er volgens de schrijvers niets aan die auto. Uitlaatkleppen, die als ze verouderd raken afbreken en door de motorkap naar buiten vliegen... Distributiekettingen, die niet op hun (extra) taak berekend zijn met alle gevolgen van dien. Peperdure onderdelen, omdat het een zeldzame auto is. En toch heeft iedereen er eentje, dus zo slecht kan hij toch ook weer niet zijn? Tijdens Citromobile maar eens informatie inwinnen bij de SM Club. Ik wordt te woord gestaan door Joris Bogaard, die zijn enthousiasme voor de auto niet onder stoelen of banken steekt en probeert dat enthousiasme (met succes) over te brengen. Het begint nu echt te kriebelen. Het moet er maar eens van komen. En weer biedt Internet uitkomst. De club-sites met hun "annonces", diverse auto-aanbodsites en natuurlijk Marktplaats (echt! Ze staan erop!) en eBay. Eén van de selectiecriteria, die ik gesteld heb: het moet een "Injection Electronique" zijn. In mei verschijnt op eBay een erg mooi wit exemplaar. Ik besluit op een zondag de eigenaar, een Fransman uit Dijon, een mailtje te sturen. Een deel van de advertentie is in het Engels, dus ik besluit om het mailtje maar in het Engels te schrijven. De volgende dag wordt ik gebeld. In het Engels met een prachtig Frans accent beantwoordt de eigenaar van de witte SM alle vragen die ik in het mailtje gesteld heb. Hij blijkt eigenaar te zijn van een muziekwinkel, met veel klanten in het buitenland, vandaar dat hij goed Engels spreekt. De auto heeft veel nieuwe onderdelen, inclusief een motor, die tien jaar eerder in nieuwe staat geplaatst is. Helaas wél met de natriumgevulde uitlaatkleppen... Het komt er niet van om de auto van dichtbij te bekijken. We kunnen niet tot een afspraak komen. Of de eigenaar kan niet, of ik ben bezet. En Dijon is ook niet direct naast de deur... Uiteindelijk vis ik achter het net en blijkt de auto verkocht te zijn.

Maar niet getreurd, vrijwel op hetzelfde moment verschijnt er wéér een SM met elektronische injectie op eBay. Er wordt er zo ongeveer één per maand geplaatst op internet... Echter, deze bevindt zich een heel stuk verder in Frankrijk, dan de eerste: Hyères, tussen Toulon en Saint Tropez in... Op de foto's lijkt het ook een niet verkeerd exemplaar. Ditmaal met een gereviseerde motor.

De foto's laten de auto zien tijdens een klassiekersbeurs, waar hij tentoongesteld staat. Een goed teken! Dus maar weer contact gezocht met de eigenaar. Weer een mailtje in het Engels gestuurd. Dat was de vorige keer toch ook gelukt? Ik krijg een mailtje terug, met de mededeling, dat de man er niet veel van begrijpt. Hij is het Engels niet zo machtig... Met mijn kennis van het Frans van meer dan dertig jaar geleden, een woordenboek en "Babelfish" (een internet-vertaalprogramma) een mailtje in het Frans teruggestuurd. De man waardeert het uitermate, dat ik een poging waag om hem in het Frans te schrijven, ook al is het misschien niet zo perfect... Op verzoek stuurt hij nog meer foto's op. Hij geeft me ook meer informatie over de motorrevisie. Er is verschrikkelijk veel aan de auto onder handen genomen. Nieuwe uitlaatkleppen, gemodificeerde kettingspanner met nieuw type ketting. Verder een roestvrijstalen uitlaat, nieuwe banden, nieuwe accu en nieuwe koplampen (dimlichten). De man heeft er voor meer dan 17.000 euri aan laten vertimmeren. Het wordt tijd om te gaan kijken!

### De reis

Eind juli lukt het om een afspraak met de man te maken. Mijn neef en ik vertrekken op een maandagochtend richting Frankrijk. We hebben een hotel geboekt in Avignon, om de vakantiedrukke van de Cote d'Azur te vermijden. De reis verloopt voorspoedig. Als we bij het hotel aankomen, blijkt er iets mis te zijn gegaan met de computerreservering. Gelukkig kunnen we na bemiddeling van het hotel aan de overkant terecht. De volgende dag gaan we door naar Hyères. Toulon is één grote chaos. Men is daar met de weg bezig en we moeten dwars door het centrum. Als we daar straks weer door moeten met een SM waarvan ik het rijgedrag nog niet goed ken... We komen aan in Hyères. De palmbomen wuiven ons al tegemoet. Côtes d'Azur is subtropisch! Precies als we in Hyères aankomen, laat het navigatiesysteem ons in de steek en belanden we in het historische gedeelte van het plaatsje. De weg wordt steeds smaller en steeds steiler... De Volvo V70 komt er uiteindelijk niet meer tegenop. De banden spinen vrolijk in het rond en de auto komt geen centimeter hoger. Achter ons staat een Fransoos met een piepklein autootje te toeteren. Schiet toch

eens op! Uiteindelijk geven we het op. We rijden héééél voorzichtig achteruit tot een punt waar we kunnen keren. De Fransoos schudt zijn hoofd, neemt vervolgens met zijn auto een flinke aanloop en stuift zo naar boven. Wij druipen af naar beneden... De equivalent van TomTom laat het nog steeds afweten, maar ineens zitten we op een punt waar ik wat straatnamen herken. Nog één scherpe bocht omhoog en dan is het honderd meter verder.

### **De Diva**

We staan voor een schitterend huis met drie verdiepingen en even zoveel terrassen en met uitzicht over Hyères en de Middellandse Zee. We bellen aan en een paar minuten later staat er een behoorlijk bejaard mannetje voor onze neus: Monsieur Eloire. We maken kennis en hij neemt ons eerst mee naar boven om iets te drinken. Als we een beetje bekomen zijn van de reis en de hitte (het is er meer dan 35 graden!) wordt het tijd om de auto te gaan bekijken. We lopen weer naar beneden en stappen een garage binnen. Daar staat zij! De Diva! De kanteldeur gaat open. Monsieur Eloire stapt in de auto en start de motor: een geweldige roffel van de uitlaat galmt tegen de muren omhoog! Het hydraulische systeem zorgt ervoor dat de auto statig omhoog komt. Dan zet Monsieur Eloire de auto in zijn eerste versnelling en komt de auto uit haar slaappleats. In het felle zonlicht kunnen we haar uitgebreid bekijken. Op enkele kleine dingen na ziet de auto er geweldig uit.

We nemen bijna de hele dag de tijd om de auto goed te bekijken. We inspecteren hem van boven en van onderen. We krijgen op z'n Frans ook een lunch aangeboden. Zonder eten geen zaken doen! Dan wordt het tijd voor een proefrit. Monsieur Eloire rijdt de auto eerst naar een rustige plaats. Al snel wordt mij duidelijk, wat men onder de Franse rijstijl verstaat... Eenmaal op een parkeerplaats aangekomen wisselen we van stoel en mag ik voor het eerst met de auto rijden. Ze doet het geweldig! Weer terug bij het huis gaan we onderhandelen. Het niet zo mooi stationair lopen (afstellen) en de kleine beschadigingen aan de auto (spuitwerk) helpen mee om wat van de prijs af te krijgen. We kunnen tot een overeenkomst komen en dat met ons gebrekkig Frans! Als ik het afge-

sproken bedrag heb overhandigd, maakt Monsieur Eloire alle papieren in orde. Dat gaat in Frankrijk erg eenvoudig. Er moet een soort overdrachtsformulier ingevuld worden voor de Prefectuur en er gaat een grote streep door het Carte Gris, wat ik meekrijg, samen met een doorslag van het overdrachtsformulier.

### **De terugreis**

En dan wordt het tijd om te vertrekken. Ik krijg een kofferbak vol met reserveonderdelen mee en ook een stapel met werkplaatshandboeken. Toulon blijkt geen probleem meer: er is een tunnel onder Toulon door. Binnen vijf minuten ben je aan de andere kant van de stad. We arriveren rond acht uur weer in Avignon. We hadden eigenlijk nog wat van de stad willen zien, maar dat zit er helaas niet meer in. We eten maar even bij McDonalds en gaan slapen. De volgende dag is de grote proef: zal de auto het uithouden tot in Nederland? Eerst benzine tanken, alle vloeistoffen controleren en dan op weg. Alleen de kacheltentilator is er mee gestopt, dus dan maar een raampje open. Eigenlijk niet echt verkeerd, want de Franse wegen hebben links een betonnen vangrail en als je bij een inhaalmanoeuvre er dicht langsrijdt, hoor je het geweldige uitlaat geluid weerkaatsen!

De reis gaat voorspoedig. Alleen het niet zo mooi stationair lopen is wat hinderlijk bij de Peages. Maar als je daarna met dat mooie motorgeluid wegrijdt, maakt dat veel goed. Bij één van de Peages staat er een politieauto naast me, waarvan de bijrijder met belangstelling naar de auto kijkt. Als ik goed om me heen kijk, zie ik, dat ik compleet omsingeld ben door politiebusjes... Voorbij de Peage verzamelen die zich. Vast op weg naar een oefening... Inmiddels begint het controlelampje van de brandstof af en toe te branden. Bij Metz is dat bijna constant. Toch willen we proberen Luxemburg te halen op één tank; dat lijkt nog spannend te worden. Net voorbij Metz worden we ingehaald door een malloot op een motorfiets. Hij rijdt volgens mij meer dan 200... Hij zwiept van helemaal links naar helemaal rechts, over de vluchtstrook, om de auto's op de normale rijstroken, die veel langzamer rijden in te kunnen halen. Bovendien wordt hij zo ook niet geflitst door een

snelheidscontrolekast, die helemaal links staat. Een paar minuten later worden we door nog zo'n malloot ingehaald. In het voorbij gaan ontwaar ik achterop een klein blauw zwaailichtje...

En nu is het genoeg geweest! Achter mij is er een kleine Citroën aan het bumperkleven. Hij dreunt van links naar rechts, maar hij wacht maar! Ik kan toch moeilijk over mijn voorganger heen vliegen? Dan hoor ik achter mij een politie-sirene. Ik buk wat, om goed door mijn achteruitkijkspiegel de auto achter mij te bekijken. Door de lage achterraut had ik het zwaailicht op de Citroën niet gezien... Toch maar even naar de rechterbaan... Die is vast ook op weg om die wegpiraat van net te pakken. Gelukt! We zijn net de Luxemburgse grens over en een tankstation doemt op. Het blijkt dat we ons niet zoveel zorgen hadden hoeven te maken. Er zit nog ongeveer 20 liter in. Blijkbaar gaat het lampje al in een vroeg stadium branden. De auto heeft dat hele stuk bijna 1 op 9,5 gelopen. Voor zo'n auto niet slecht! De overige vloeistoffen blijven op niveau. Ook gaat ze steeds beter, mooier, lopen. Niet zo gek als je bedenkt dat ze twee jaar na de revisie nog maar nauwelijks 500 km gereden had! Het echte inrijden gebeurt pas nu! Terwijl we het hele stuk in Frankrijk "legaal" op het Franse kenteken gereden hebben, wordt het nu wat anders. In Luxemburg, België en Nederland is het eigenlijk niet toegestaan om met een buitenlands kenteken te rijden, maar ja... Als we geen aandacht trekken door bijvoorbeeld veel te snel te rijden zal dat niet zoveel problemen opleveren. De auto is in ieder geval wél verzekerd. Nog een paar uur, dan draai ik thuis de oprit op. We zijn er! Het is inmiddels 9 uur 's avonds. De totale rit, zo'n 1.000 km, heeft ongeveer 13 uur geduurd. In de weken daarna wordt de auto gekeurd door de RDW voor het kenteken en na wat kleine reparaties voor de APK. Ze komt er zonder problemen doorheen... Ik eindig waar ik zo'n beetje mee begonnen ben. Bij de Tour des Trois Pays. We hebben weer een heerlijk diner achter de rug, dit keer in Bouillon. We besluiten om het uitbuiken maar weer te laten en gaan een kleine wandeling maken. We praten over de Tour, Citroën, de passie voor klassieke Citroëns én de SM, die nu mee mocht. Ze rijdt heerlijk!

Ps. Oh ja, bij mijn introductie noemde ik het ROC West-Brabant. Ik zie je bijna denken, waar ben ik die school eerder tegen gekomen? Dan zul je een eerder exemplaar van SublieM open moeten slaan, want daar stond een artikeltje in over, jawel: Johan Cruijff, die een nieuw Johan Cruijff College opende als onderdeel van dit ROC. En daar werd Johan feestelijk onthaald met een SM. Het zal dan niet zo moeilijk zijn om een plus een op te tellen. Inderdaad, dat idee kwam uit mijn koker... Ik heb de directeur van de vestiging, waar het JCC zou komen, deze tip gegeven en de afdeling aldaar deed de rest. Overigens ben ik niet op die vestiging werkzaam, maar was ik wel aanwezig toen Johan het JCC kwam openen. Het was geweldig om hem weer eens in een SM te zien stappen!

*En dan nu de beurt aan Peter Spoorendonk!*

Voor SM-rijders wellicht tot vervelens toe, maar eigenlijk heeft Johan het laatste zetje gegeven. De oorsprong ligt echter bij mijn broer Herman. Hij schafte op een gegeven moment een schitterende DS aan en sinds die tijd is de Citroën mijn favoriete auto. Daar kwam nog bij dat hij actief werd in de Traction-Avant club en zodoende werd ik geregeld geconfronteerd met diverse Citroën-



typen. Een Citroën CX was destijds het doel, maar bij de eerste blikken op een SM wist ik het zeker; de ultieme Citroën!

Mijn eerste Citroën stamt uit 1987, een CX-pallas. Ik had mijn studie econometrie nog niet afgerond en kon eigenlijk niet meer wachten op de zekerheid van een baan; die CX was een vurige droom en nog langer wachten niet verantwoord. Na enkele jaren heb ik de CX ingeruild voor een Citroën XM - Qua ontwerp, rijgenot en luxe nog steeds één van de beste auto's waar ik in heb gereden. En toen werd het wachten op de opvolger; Die kwam er dus niet! De C5 was een zeer teleurstellend model - terug naar de middelmaat, de massa en de eenheidsworsten - en aangezien ik inmiddels mijn baan bij de rijksoverheid had ingeruild voor een in de farmaceutische industrie - inclusief de verplichte leaseauto - was een Citroën dus geen optie meer.

De DS en de SM bleven de favorieten van de hele familie, een beetje opgedrongen, dat wel (maar dat geldt ook voor de Feyenoord-pyjama die alle kinderen inmiddels hebben versleten). Op vakantieritten door Frankrijk en Spanje stond er op het "spotten" van een DS een bonus (een ouderlijke storting in de ijscopot). De SM gold als buitencategorie; kinderijs verzekerd. Vaak heb ik getwijfeld of ik een mooie DS zou aanschaffen, maar de SM bleef het echte streven. Ondertussen werd Johan Cruijff 60 jaar en telkens kwam de SM weer op de proppen. Met mijn vrouw afgesproken dat het nu een mooi moment was om een SM aan te schaffen. Allereerst heb ik mij georiënteerd op de motorische staat van een SM, want ik had niet zo'n trek in motorische problemen. Op één van mijn woon-werkritten tussen Leiden en Haarlam reed ik meerdere keren kwijlend langs de garage van Wim van der Laan in Abbenes, dat leek mij een uitstekende plek om eens over de aanschaf van een SM te informeren. Dus bij Wim van der Laan langs in Abbenes. Eigenlijk om mij wat te oriënteren, maar toen ik wegging had ik twee opties: een motorisch goede SM waar nog wel een en ander aan moest gebeuren en een prachtig USA-exemplaar, motorisch gemoderniseerd. Na een wijntje in de tuin waren wij er snel uit: de laatste zou de prooi worden. Twee mailtjes later

was de aankoop een feit. De leasebak is zijn plaats kwijt in de garage en bovendien "subject non-grata", want de hele familie is in zijn sas met de klassieke Citroën SM. Sindsdien mag ik ook meegenieten van al die aardige reacties van omstanders en medeweggebruikers. Maar ook familie en collega's lieten zich lovend uit over deze aankoop. Van een van mijn collega's - een verwoed verzamelaar - ontving ik zelfs een exemplaar van Autovisie uit 1970, waarin de introductie van de SM beschreven staat: een collectors item zo in mijn schoot geworpen! Wij hebben er overigens wel een probleem voor terug gekregen thuis: hoe leg je de kinderen uit dat de SM in de garage blijft staan en papa met die saaie auto op pad gaat. Logica waar ik weinig tegen in kan brengen!

Peter Spoorendonk  
(peter\_spoorendonk@planet.nl)  
Plantage te Leiden

# 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,-

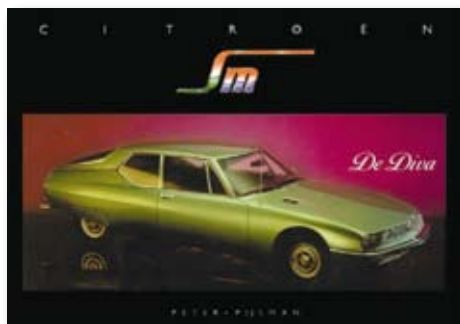


Oude SublieM's, voor de ware collecti-  
oneur: mits voorradig kunt u elk nummer bijbestellen, wanneer u vijf exemplaren tegelijk afneemt, ontvangt u een passende korting. De prijs per uitgave bedraagt € 5,-.



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](http://www.citroensclub.nl)) of per e-mail via [shop@citroensclub.nl](mailto: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...

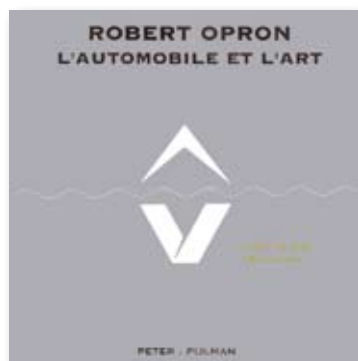


Robert Opron, l'automobile et l'art, het boek over de ontwerper van de SM. Zijn werk en zijn leven beschreven in 300 pagina's met zeer veel kleurenfoto's en uniek beeldmateriaal. Alleen in het Engels of Frans verkrijgbaar, niet in de boekhandel. Een exemplaar uit de gelimiteerde oplage kost € 95,-.



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,-

