SUBLIEM



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

• **PROMOTIONELE MAILINGAKTIES**

Mailingdozen, mappen en koffertjes

Ook in full color op gelamineerd karton

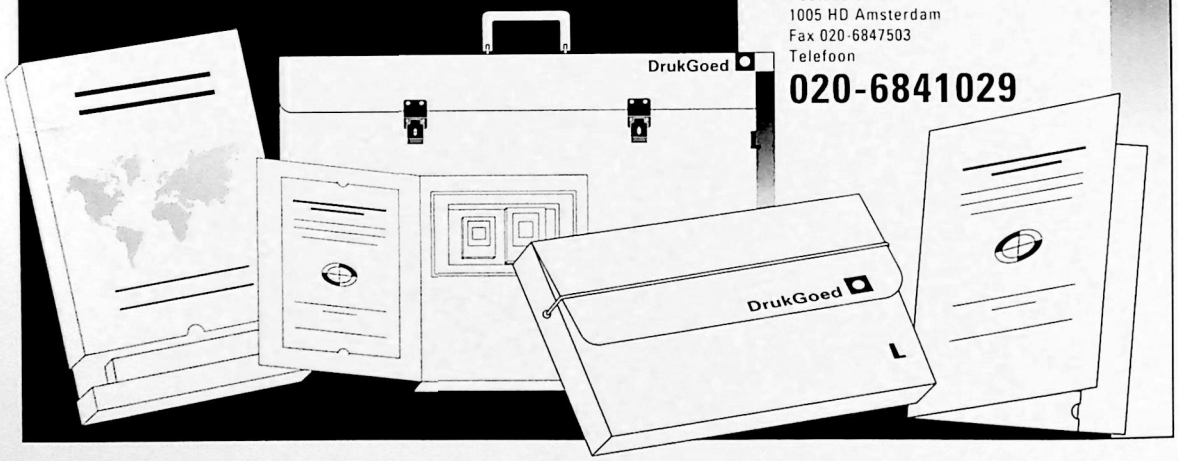
standaardmodellen en maatwerk

DrukGoed

Huisstijlen
Reklame-drukwerk
Brochures / Jaarverslagen
Presentatiemappen
Congresmappen
Promotiekoffers
Ringbanden

Buyskade 41
Postbus 61183
1005 HD Amsterdam
Fax 020-6847503
Telefoon

020-6841029



SM MEDEDELINGEN



LAATSTE BERICHTEN

Oldtimer Magazin 4/1993 (Okt./Nov./Dec.) ligt nu in de winkels voor f12.50 en heeft als cover een prachtige foto van een Münchener witte SM. Het bevat een artikel van maar liefst 8 pagina's in kleur met fraaie foto's, onder andere van de **KA-MI-TAX-SM** (Kamera Miet-Taxi), een soort rijdende filmstudio. Deze auto wordt overigens te koop aan geboden. Het artikel is geschreven naar aanleiding van ons persbericht.



We kunnen u mededelen, dat **Karel Suyling** (Haarlem) onze club toestemming heeft gegeven om zijn advertentie voor de SM te zijner tijd in ons clubblad af te beelden. In een van de volgende nummers van SublieM geven we u meer bijzonderheden over deze grafisch en industrieel ontwerper, die lange tijd voor Citroën Nederland heeft gewerkt.

AUTOWEEK van 8 oktober wijdde ook al een artikel aan de SM (03-05-PK). Onze club wordt daarin genoemd, en dat leverde weer enkele reacties op, waaronder twee personen die zich als donateur aanmelden.

OPROEP 1: In onze oorspronkelijke lijst van SM-bezitters komt de naam voor van dhr. E.Toet, Pieter Breugellaan 4 in Berkel-Enschot. Zijn adres blijkt niet meer te kloppen. Wie kan ons vertellen, waar dhr. Toet thans woont, zodat hij alsnog op de hoogte gesteld kan worden van het bestaan van onze club? Of is dhr. Toet inmiddels geen eigenaar meer van een SM? Graag een telefoontje naar de secretaris van de club.

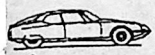
OPROEP 2: Op het evenement van 26 september j.l. heeft één van de leden zich bij mij opgegeven om te helpen bij het organiseren van een volgend evenement. Helaas, sorry, de naam is mij ontschoten in de drukte van het afscheid. Graag een telefoontje naar Peter Pijlman of Alexander Vroom!

De **POSTER** die door de club ter gelegenheid van de kennismakingsbijeenkomst op 26 september j.l. op de Hoge Veluwe is vervaardigd, is een groot succes gebleken. Van de gelimiteerde oplage van 50 exemplaren, zijn er nog drie over.



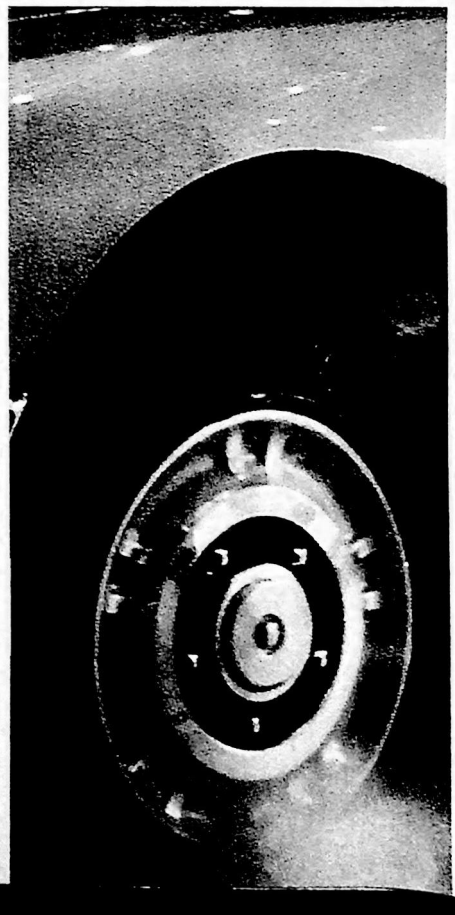
INTERNATIONALE MEETING SM 1993

In het bijna afgelopen jaar is de internationale SM meeting georganiseerd door onze Duitse zusterclub. De opkomst van Nederlandse SM's was minimaal, niet in de laatste plaats als gevolg van het feit dat Hollandse SM-eigenaren niet of veel te laat op de hoogte waren van deze meeting... . Met de komst van onze club kan daar verandering in komen! Het bestuur van de club roept de leden op om nu al in de agenda's te noteren, dat de eerstvolgende internationale SM-meeting in Engeland wordt georganiseerd, en wel van vrijdag 3 tot en met zondag 5 juni in Brockhurst. Onze club heeft van SeMantics, de engelse club, een vooraankondiging ontvangen. SeMantics stuurt ons zo spoedig mogelijk nadere bijzonderheden. SublieM houdt u op de hoogte.
Het bestuur treft voorbereidingen om met een zo groot mogelijk aantal leden van onze club dit evenement bij te wonen.
Heeft u ideeën over een gezamenlijk bezoek aan deze meeting, neemt u dan contact op met een van de bestuursleden. Nederland kent een in verhouding ongekende 'SM-dichtheid'! Het lijkt ons een prima gelegenheid om aan onze buitenlandse vrienden te laten zien dat onze club leeft!



CITROEN CLUB NEDERLAND FELICITEERT

Citroën Club Nederland, CCNL, feliciteert u met de oprichting van de Citroën SM Club Nederland.
Hoewel de doelstelling van onze club juist een zo breed mogelijk Citroën-karakter heeft, juichen wij de oprichting van de SM Club van harte toe.
Graag blijven wij op de hoogte van uw evenementen en meetings, vermeldt u dan wel even of andere familieleden van de Citroën-dynastie ook welkom zijn.
Een aparte felicitatie is uw Clubmagazine zeker waard, werkelijk SublieM.
Hopend op een lang bestaan van de SM Club en een even zolang goed kontakt met onze club, teken ik namens CCNL, met vriendelijke Citroën-groeten,
Louis Appelboom.



ANNONCES

Zoals oplettende lezertjes zullen constateren, hebben we vanaf uitgave nummer drie van SublieM een adverteerder opgenomen. Daarmee hopen we een deel van de kosten van ons clubmagazine te kunnen financieren. Voor prijs en condities kunt u contact opnemen met de penningmeester van de club: Alexander Vroom, tel. 020.6246298 ('s avonds). Met ingang van dit nummer starten we ook een annoncerubriek voor leden. In principe worden alleen advertenties opgenomen waarin SM's worden aangeboden, en verder onderdelen, boeken, tijdschriften en dergelijke die betrekking hebben op deze auto. Voor vijf regels in een kolom wordt een bijdrage van f10,— gevraagd. Een foto kost f7.50 extra. Stuur uw advertentietekst plus eventuele foto aan de redactie van SublieM, tesamen met een girobetaalkaart of (euro)cheque. Na ontvangst van uw betaling wordt de advertentie in het eerstvolgende nummer van SublieM geplaatst. (Zie voor datum van verschijnen en inleverdatum voor kopy steeds de rubriek Vooruitblik).



Te Koop:

Vier velgen voor SM;
deze zijn gestraald en gespoten.

Vier wieldoppen,
twintig wielmoeren,
opnieuw verchroomd!

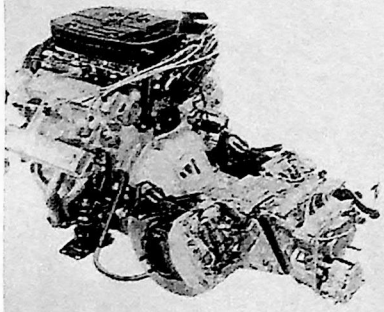
Vraagprijs: fl. 750,—
Tel: 01100-12729/15431,
vragen naar Harry

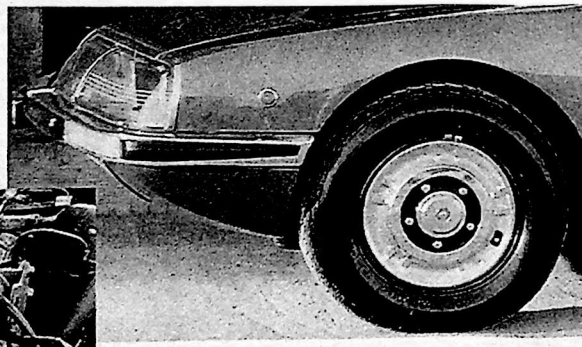


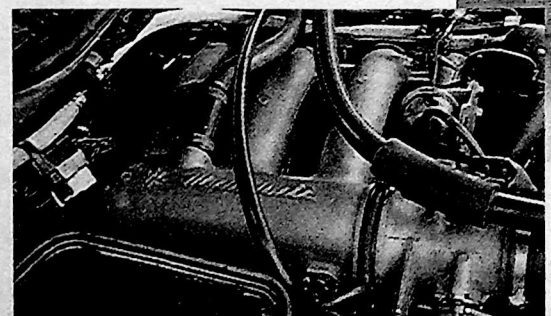
Aangeboden
wegens aanschaf SM injectie:

SM carburateur, 1972
Getint glas, bruin leer, Vert des tropiques,
nieuwe voorbanden en RVS-uitlaat,
APK tot 2-'94.
Origineel Hollandse auto.

Vraagprijs f 27.000,—.
Tel. 072-334375







FEHAC persbericht

Federatie Historische
Automobiel-
en Motorfietsclubs
Postbus 10
3738 ZL Maartensdijk

Op 18 oktober 1993 vergaderde de vaste Commissie voor Financiën over de nieuwe Wet op de Motorrijtuigenbelasting 1992. Een kamermeerderheid van CDA en PVDA nam het compromisvoorstel van staats secretaris Van Amelsvoort over om de vrijstelling van houderschapsbelasting te beginnen bij voertuigen ouder dan 25 jaar. Het wetsvoorstel ging uit van vrijstelling bij 20 jaar.

De argumenten hiervoor zijn:

* Het nog betrekkelijk grote aantal auto's met een bouwjaar tussen 20 en 25 jaar; ruim 30.000 voertuigen.
* Bij deze partijen bestaan twijfels of dit allemaal ook echt historische voertuigen betreft en daardoor een wezenlijk deel van het gemotoriseerd cultureel erfgoed vormen.
* Bovendien vrezen deze partijen een "aanzuigende werking"; vanwege het belastingvoordeel blijven er steeds meer oude voertuigen op de weg. Gewezen is op de inhoud van advertenties waarin op de vrijstelling boven 20 jaar als verkoopargument wordt gehanteerd.

Alle partijen hebben wel erkend dat het kiezen van een ouderdomsgrens voor vrijstelling altijd arbitrair blijft. Met name D66 en de VVD hebben staatssecretaris Van Amelsvoort gevraagd argumenten voor het afwijken van de 20 jaarsgrens te geven. Het antwoord daarop bleef echter uit ....
Het argument van de FEHAC zoals aangegeven in onze brief aan de vaste Commissie voor Financiën dat voertuigen een economische levensduur hebben tot 14 jaar en dat dus 20 jaar een verdedigbare grens is, is niet overgenomen.
Het argument van een omvangrijke administratieve last ten gevolge van het grote aantal aanvragen voor schorsing naast onze schatting dat maar ongeveer 2500 voertuigen ouder dan 20 jaar feitelijk dagelijks zal worden gebruikt, leidden niet tot wijziging van de ingenomen standpunten.

Schorsing van betaling van Houderschapsbelasting wordt mogelijk: wel wil Financiën daarvoor een deel van de jaarbelasting -gedacht wordt aan 1/8 deelheffen.
De FEHAC heeft aan de kamerleden nog wel de suggestie gedaan om vooral bezitters van meerdere historische voertuigen tegemoet te komen door de kosten van de schorsing zeer beperkt te houden.
De nieuwe houderschapsbelasting zal op 1-1-1995 ingaan.

De FEHAC is verheugd dat het nu vrijwel zeker is dat personenauto's en motorfietsen ouder dan 25 jaar vrijgesteld worden. Als de vrijstelling in combinatie gaat met een schorsingsmogelijkheid tegen een zeer beperkt tarief acht de FEHAC dat een waardevolle tegemoetkoming van de historische voertuigbezitter.

Er is helaas niet gesproken over de bedrijfsvoertuigen noch over de exmilitaire voertuigen ouder dan 25 jaar. Voor bedrijfsvoertuigen blijft vooralsnog het bestaande belastingregime voor deze voertuigen gehandhaafd.

20 oktober 1993.
Informatie hierover bij het FEHAC-secretariaat tel: 03461 3225.







jjaargang 1, nummer 3,
•december 1993

:SublieM is een uitgave van
•de Citroën SM Club
!Nederland,
•opgericht op 22 april 1993.
•Oplage: 125 exemplaren

In dit nummer onder andere:

CITROËN SM, DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN. Een terugblik op de kennismakingsbijeenkomst voor leden en geïnteresseerden op 26 september jongstleden. Een bescheiden, maar geslaagde start, waar het bestuur haar (voorlopige) plannen ontvouwde.

BRIEVEN VAN SM CLUBLEDEN. Verschillende enthousiaste reacties van mensen uit binnen- en buitenland.

SelfMade, de technische rubriek voor de doe-het-zelver, beschrijft een eenvoudig, maar loodzwaar klusje: een achterwiel verwisselen. Tevens wordt de 'slangenkuil' geïnspecteerd en krijgt u SM-contactpunten aangereikt.

RAAMSDONKSVEER, 5 JUNI 1993 geeft een impressie van deze algemene Citroën-meeting en heeft het nu eens niet alleen over SM's. Een geslaagde 'familie'-reünie.

VERBIJSTEREND!.... was de reactie van de redactie, toen bleek dat een Franse clubgenoot ons onthullende artikel over Suzanne Mirable had gelezen. Sebastien de Musset uit Mussy-sur-Seine schreef een brief, die er niet om liegt!

DE PERFECTIONIST komt -zoals beloofd- in dit nummer eindelijk aan het woord; hij geeft een overzicht van de oorspronkelijke, originele kleuren met kleurnummers waarin de SM ('af-fabriek') geleverd werd, en bespreekt een paar kleurige probleempjes waar collega's mee kunnen worstelen.

GRAND PRIX DE PARIS, de klassieker tour-rally met vier SM's kwam dit keer weliswaar niet in Parijs, maar de SM-Club-de-France gaf acte de présence. Een verslag van Magreet van der Laan.

SMart Talk geeft tips voor de winterslaap van uw SM. Ook als uw auto al onder zeil is gegaan nuttig.

SM MINIATUUR, het grote-kleine wereldje van de miniatuur-SM's, beschrijft twee oude-nieuwe bekende speeltjes voor de SM-eigenaar en zijn of haar kinderen. Het zijn echte 'aanradertjes' voor een redelijke prijs.

CHASSISNUMMER kon dit keer helaas niet geplaatst worden. In het volgende nummer van SublieM gaat het in deze rubriek méér over de broers Sanders en Jan van Gompel dan over één bepaalde SM, maar een Brabantse koffietafel maakt een gesprek over SM's wel heel erg smakelijk! Over zuidelijke gastvrijheid gesproken....

DE ONVOLTOOIDE, deel 3 verschijnt om dezelfde reden pas in het eerste nummer van 1994. Jammer, maar uw clubblad was deze keer ook al vol..., niet in de laatste plaats door de nieuwe rubriek: Brieven van SM clubleden.

Bovendien: een katern met daarin advertenties, de ledenlijst enkort nieuws zoals de voor-aankondiging van de Internationale SM- meeting in Engeland van 2 tot 4 juni 1994!

CITROËN SM
DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN

HOGE VELUWE

We weten al iets meer, maar nog lang niet alles



CITROEN SM CLUB NEDERLAND

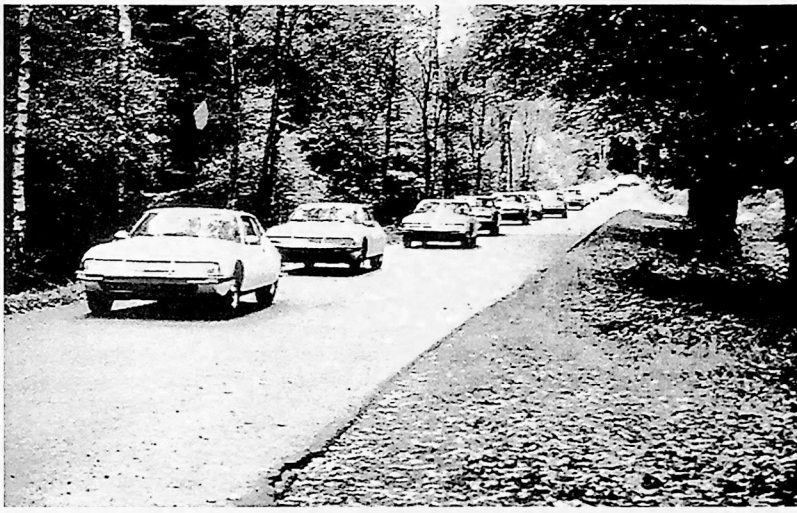
In dit artikel worden de ontwikkelingen in de Citroën SM Club Nederland besproken. Uitvoerig wordt stil gestaan bij de kennismakingsbijeenkomst op de Hoge Veluwe op 26 september 1993: een -ondanks het wat tegenvallende weer- geslaagde dag.
Een eigen SM-club levert informatie op. In het eerste nummer van SublieM verscheen een artikel onder dezelfde titel, maar met een andere ondertitel, namelijk: 'we weten nog te weinig, en dat willen we veranderen'. In SublieM nummer twee gaven we u onder deze kop een selectie uit de eerste reacties op de oprichting van de club. Een selectie, want daarna verschenen er artikeltjes in Automobiel (nr.9, september 1993), in OldtimerMARKT (nr.9, september 1993) en in MotorKlassiek (ook nummer 9/1993). En niet te vergeten het artikel in de Autokampioen van 21 augustus j.l. over de Citroënclubs in Nederland, maar liefst 6 pagina's full-color naar aanleiding van ons persbericht! Citroën Nederland heeft uiterst positief ingehaakt op onze initiatieven, en daar zijn we gelukkig mee. Tenslotte kwam Oldtimer Magazin, een Duits autoklassiekerblad -dat zich steeds meer kan meten met AutoRetro uit Frankrijk- met een kleurenartikel van maar liefst acht pagina's over de SM, direct nadat zij van onze club een persbericht had ontvangen. Van de 12 aangeschreven autobladen reageerden er 10 met een bericht of uitgebreider artikel op ons public-relations offensief. Succesvol dus.De oprichting van onze SM-club leverde dus heel wat reacties op. En daarnaast (en daar ging het ons om): veel nieuwe informatie over de SM's in Nederland. We weten al heel wat meer over 'onze' auto.

Hoeveel SM's?

Bij de start van onze club schatten wij dat er in Nederland ruim 100 SM's waren. Dat zou ongeveer hetzelfde aantal SM's zijn dat Citroën Nederland in de periode 1970-1975 heeft geïmporteerd. Sauzay en Daniels geven in hun boek over de Citroën SM aan dat 97 auto's hun weg vonden in Le Pays Bas. Voor zover we nu weten zijn het er inderdaad 97 geweest, die rechtstreeks uit Frankrijk zijn gekomen; maar na het beëindigen van de produktie zijn er nog eens twee uit Engeland geïmporteerd, zodat we op 99 'nederlandse' SM's komen. Veel van de huidige ons bekende SM's in ons land zijn echter de laatste jaren geïmporteerd uit o.m. Frankrijk, Italië, Duitsland en de Verenigde Staten.
Per 1 september j.l. is het bestaan van ongeveer 130 SM's bekend bij in het totaal 120 eigenaren. De chassisnummers van al deze auto's zijn ons echter slechts gedeeltelijk bekend.
In contact met andere SM-clubs lopen de schattingen over het aantal nog bestaande SM's in de wereld ver uiteen: van 2500 tot rond 5000. Is er een nauwkeuriger beeld te ontwikkelen?

Een inventarisatie komt in het zicht

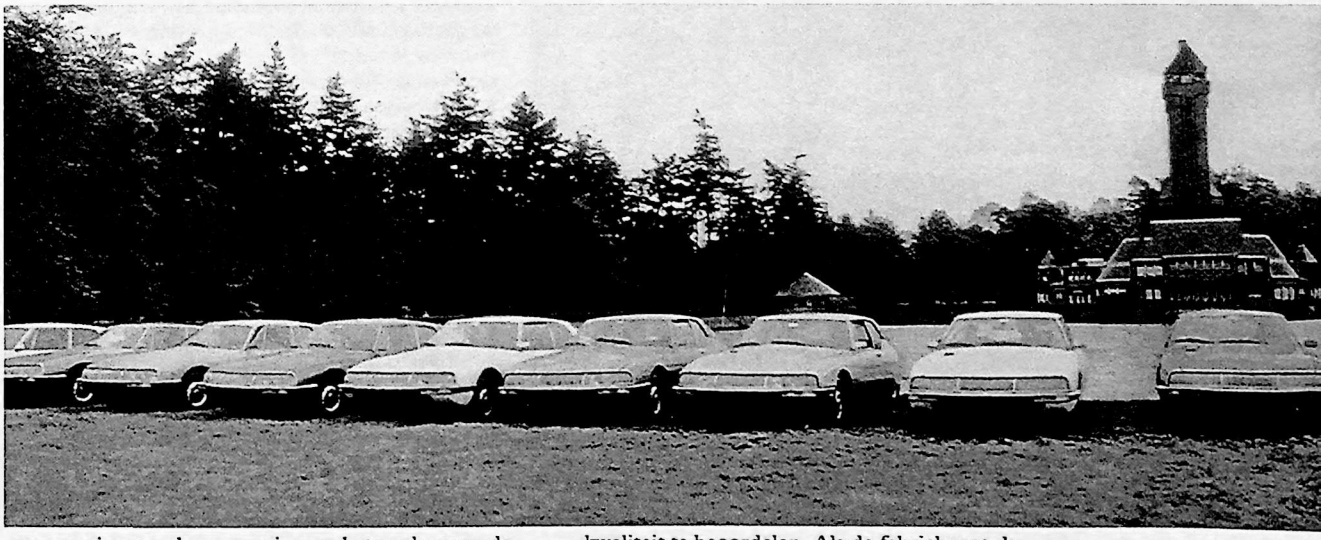
De SM Club de France deelde mij mede dat zij op dit moment ruim 1700 chassisnummers heeft achterhaald van bestaande SM's, waaronder slechts acht nummers in Nederland. De voorzitter van de Franse club, Louis Bacinello, en de ere-voorzitter, Jean Pierre Devlaeminck, vertelden mij in dit verband heel blij te zijn met het tot stand komen van onze club, omdat vorige pogingen van hun kant om tot een inventarisatie in mondiaal verband te komen in Nederland geen gehoor vonden. Zij vroegen mij om gegevens uit te wisselen, opdat een nauwkeuriger beeld over het aantal nog bestaande SM's zou zijn samen te stellen, hetgeen nu mogelijk is omdat de inschrijvingsformulieren van de leden binnen zijn; immers, op deze formulieren staat 'het' chassisnummer van de ingeschreven SM genoteerd. Achter in dit nummer vindt u, zoals op de Hoge Veluwe toegezegd, onze ledenlijst. Echter: er zijn leden, die meerdere SM's hebben....! U begrijpt het al:
De Citroen SM Club Nederland wil graag beschikken over alle chassisnummers van de in nederland aanwezige SM's!
Voor alle duidelijkheid: het gaat er ons niet om te inventariseren wie welke auto heeft! Wij willen als



SM-clubs louter weten hoeveel SM's wereldwijd nog bestaan! Graag ontvangen wij de chassisnummers van alle SM's die u bekend zijn. Daartoe behoren ook de nummers van auto's waarvan u weet dat ze gesloopt zijn, of waarvan u weet dat ze in nederland aanwezig zijn. **Eén telefoontje naar de redactie of de secretaris is voldoende.** Uw initiatief bespaart de bestuursleden nogal wat telefoonkosten. Daarvoor bij voorbaat hartelijk dank!.

Onderdelen

Wanneer duidelijker is hoeveel SM's er nog bestaan (van een bepaald bouwjaar), wordt het aantrekkelijker om onderdelen opnieuw te laten produceren, zo stelde ik in het eerste artikel over de SM in Nederland. Voorlopig hebben wij als club geen plannen om zelf initiatieven tot herproduktie te ontplooien (daarvoor zal onze club te klein blijven), maar we houden onze ogen en oren open. In Frankrijk en in Duitsland worden bepaalde onderdelen opnieuw gemaakt, veelal op initiatief van de clubs. Vooral de franse club is op een uiterst gedegen manier aan het werk, maar de prijzen liggen op een hoog niveau. Begrijpelijk, als u weet hoe deze club te werk gaat. In Duitsland pakt men het anders aan.



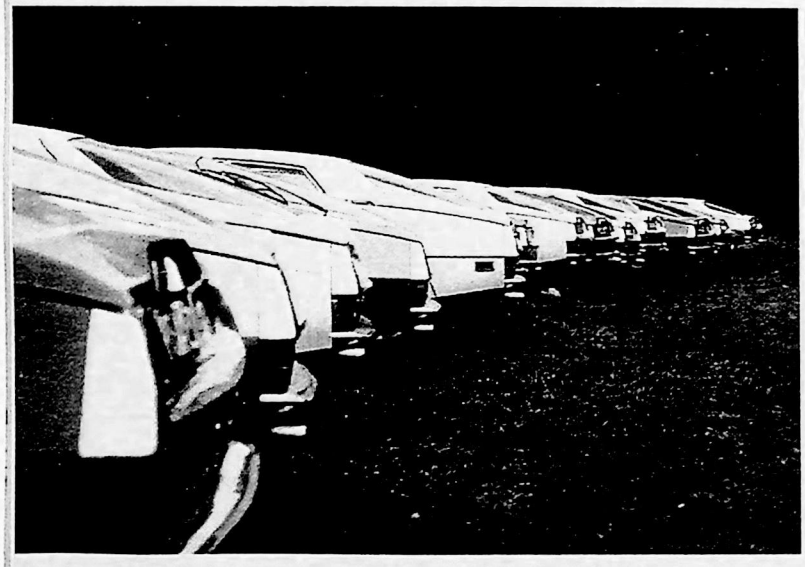
SM Club de France

Op basis van een inventarisatie van de behoefte aan een bepaald onderdeel onder de clubleden, gaat men in Frankrijk in samenwerking met de Citroën-fabrieken op zoek naar de oorspronkelijke producent. In het geval dat deze 'toeleverancier' niet meer bestaat, of niet in staat of bereid is tot herproduktie, zoekt men naar één of meer nieuwe bedrijven die wellicht een bepaald onderdeel willen gaan vervaardigen. De oorspronkelijke kwaliteitscriteria worden (voor zover mogelijk en wenselijk) voorgelegd aan de producent en men vraagt een offerte plus de eventueel nieuwe produktiespecificaties. Deze worden voorgelegd aan de fabriek om de voorgenomen kwaliteit te beoordelen. Als de fabriek met de 'papieren' specificaties (vorm, materiaalkeuze, duurzaamheid) accoord gaat, wordt -afhankelijk van de prijs- door de franse club een proefexemplaar besteld, dat door de kwaliteitsmolen van de Citroënfabriek gaat. Geeft de fabriek het groene licht voor wat betreft de kwaliteit, dan wordt tussen de club en de producent onderhandeld over de prijs. Deze ligt,

vooral als de oorspronkelijke matrijzen/mallen niet meer voor handen waren, op een hoog niveau. Het voordeel echter van deze werkwijze moge duidelijk zijn voor met name de 'origineelfreaks' onder ons: het onderdeel is niet of vrijwel niet te onderscheiden van het origineel. Voor een redelijk exclusieve auto als de onze is dat op z'n minst interessant. Of het altijd nodig is, dan wel gewenst wordt door de SM-rijders, ligt voor verschillende onderdelen anders.

Duitse initiatieven

Deurkrukken die bijvoorbeeld in Duitsland vervaardigd worden, komen voor de leek vrijwel, maar beslist niet precies, overeen met de oorspronkelijke vorm. Wat de prijs betreft: deze ligt redelijk in de buurt van de oorspronkelijke (fabrieks)prijs. Zulke weliswaar niet exact gelijkende, maar kwalitatief



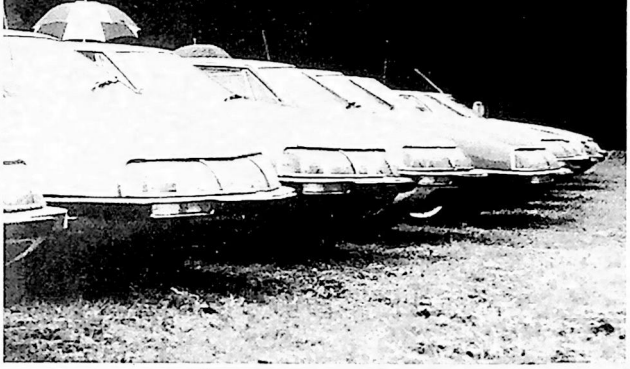
goede onderdelen kunnen voor een aantal SM-eigenaren een goed alternatief vormen; in dit geval kunnen de pukkelige deurgrepen die maar al te vaak afbreuk doen aan het uiterlijk van een SM (de oorspronkelijke kwaliteit was nu eenmaal uiterst matig!) eindelijk vervangen worden. Een ander voorbeeld vormen de dorpelplaten van roestvrijstaal die ook uit Duitsland komen en in Nederland geleverd worden. De originele dorpelplaten waren oorspronkelijk van een uiterst dunne soort metaal, donkergrijs van kleur en erg kwetsbaar. De laatst bekende fabrieksprijs van dit 'pièce d'origine' was (inclusief b.t.w.) bijna f135,— per deel (maal vier stuks is dat dus f540,—). De nu leverbare platen van rvs zijn niet perfekt qua vorm, maar voor velen van ons acceptabel, en zeker duurzamer dan de originele. De prijs per set van vier delen is ongeveer f350,— (inclusief b.t.w.). Een behoorlijk verschil dus. Nog een voorbeeld, maar dan uit ons eigen land.: het spiegelsteuntje. De herproduktie is verbeterd ten opzichte van het origineel (aanzienlijk dikker, zodat het minder snel zal afbreken.) En de prijs is laag, ondanks de hoge investering die de producent/opdrachtgever moest doen voor het opnieuw maken van een mal.

Bestuursbeleid

De vraag is: welk beleid gaat de club in dit opzicht voeren? Dit onderwerp is aan de orde geweest op de kennismakingsbijeenkomst van 26 september jongstleden; omdat niet ieder lid aanwezig kon zijn, volgt hier de noodzakelijke informatie.

De werkwijze van de Franse club is interessant: zij peilt de behoefte aan nieuwe onderdelen die niet of uiterst moeizaam zijn te vinden. Zij vraagt de leden regelmatig om in te schrijven op opnieuw te produceren onderdelen. Wij kunnen de vraag van de Franse club aan de leden doorspelen, waardoor de belangstelling in ons land kan worden meegenomen, waardoor wellicht de omvang van de produktie aan de behoefte kan worden aan gepast, hetgeen dan weer een gunstig effect op de prijs kan hebben. We liften dan als het ware mee met initiatieven van andere clubs. Uiteraard zullen we ons terdege oriënteren op Europees niveau.Anderszijds -om even heel nuchter te blijven- is het zo dat met enig zoekwerk tot nu toe vrijwel alle onderdelen tweedehands (en soms zelfs nog nieuw!) te vinden zijn, waardoor niet echt de noodzaak tot opnieuw produceren bestaat, enkele uitzonderingen daargelaten.

Tenslotte bestaat ook de mogelijkheid om als club, al dan niet in samenwerking met commercieel geïnteresseerden in eigen land en daarbuiten, te zoeken naar bedrijfjes die bepaalde onderdelen in herproduktie willen en kunnen nemen, wellicht tegen concurrerende prijzen. Zo heeft een van onze leden contact met een bedrijf dat mogelijk in staat is de clignoteurkapjes (voor) opnieuw te maken tegen een prijs die beslist interessanter genoemd mag worden dan wat men in het buitenland daarvoor berekent. Zonder ons vast te leggen onderzoeken we op dit moment de mogelijkheden. Niettemin: het lijkt interessant om in overleg te treden met Fransen en



Duitsers om na te gaan in hoeverre wij ten behoeve van de leden tot samenwerking met de andere Europese clubs kunnen komen. Uiteraard zal scherp worden nagegaan wat deelname in initiatieven van andere SM-clubs voor consequenties heeft voor onze club. Onder de loupe komen uiteraard de voorwaarden, de eventuele kosten voor de club, en dergelijke. Ook houden we regelmatig contact met commercieel werkende leden van onze club, om op de hoogte te blijven van hun initiatieven.
Tenslotte nog dit: het bestuur staat uitdrukkelijk op het standpunt dat activiteiten van de club op het terrein van de onderdelenvoorziening niet commercieel van aard mogen zijn. Het gaat ons in onze oriënterende besprekingen louter om belangenbehartiging van de eigenaren/bezitters/berijders van een SM als hobby-auto of dagelijks vervoermiddel! Er komt dus geen onderdelenmagazijn. Omdat dit onderwerp thans in het bestuur uitvoerig wordt besproken, vragen we u om reacties in de vorm van advies en suggesties. U kunt daarvoor contact opnemen met de penningmeester van de club, Alexander Vroom (tel. 020-6246298, na 20.00 uur), of de p.r.-man, Peter I. Pijlman (tel. 020-6416352, 's avonds). Vanzelfsprekend houden wij u via SublieM of via een aparte mailing op de hoogte van de ontwikkelingen en beslissingen. We streven ernaar om komend voorjaar duidelijkheid aan de leden te verschaffen.

26 September 1993, de echte start!

Voor het bestuur was de eerste meeting op 26 september de vuurdoop. Ruim tachtig aanmeldingen noopten ons uit te wijken naar een dubbel zo grote zaal dan aanvankelijk gereserveerd was. Tweeëndertig SM's uit eigen land op deze bijeenkomst is een record! Bovendien kwamen enkele leden met fraaie DS'en langs. Een goede sfeer, een prachtige lokatie. Een prima lunch, en ondanks het matige weer een fraaie rit. Veel foto's, veel video-opnames, en weinig discussie naar aanleiding van de wat te formele presentatie van bestuurszijde. Vooral de aanwezigheid van boeiende mensen die geanimeerd deel namen aan de maaltijd hield de bijeenkomst levendig. Er zijn zinvolle contacten ontstaan, en.... de behoefte aan nieuwe meetings. Suggesties als: een rit naar Parijs, het afhuren





van een circuit, en een weekend in een (speciaal) old-timer-hotel gingen over de tafel. Het bestuur komt binnenkort met nieuwe plannen. En, last but not least, de foto's bij het St. Hubertusslot van een Majestueuze hoeveelheid SM's, al dan niet vastzittend in de drassige grond.... Het bestuur dankt de aanwezige leden voor de grote opkomst, en. hun enthousiaste reacties achteraf!

Peter Pijlman

BRIEVEN VAN SM CLUBLEDEN

Dankzij het persbericht dat 'oldtimerMarkt' over de oprichting van onze club publiceerde, meldde zich *Axel Hempelmann* uit München aan als eerste Duitse lid van onze club. Vier andere oosterburen hebben om inlichtingen gevraagd. Axel zond ons onderstaande enthousiaste brief.

'Vielen dank für die schnelle Zusendung der gewünschten Unterlagen. Ich habe mich entschlossen, beim Citroën SM Club Nederland Mitglied zu werden. (..)

Ihnen als Chef-Redakteur der Club-Zeitschrift "SublieM" möchte ich ein besonderes Lob aussprechen. Die Zeitschrift ist wirklich professionell gemacht! Natürlich steht in der ersten Ausgabe noch weniger über den SM und etwas mehr über den Club und seine Entstehhung sowie über die Personen, die ihn leiten. Sie haben aber bewiesen, dass man auch solche Dinge durchaus amüsant beschreiben kann (siehe "Co-Clu-EsseM"). Sehr gut finde ich, dass Sie die "HHAMEP" auch mit Fotos und kurzer Beschreibung vorgestellt haben.

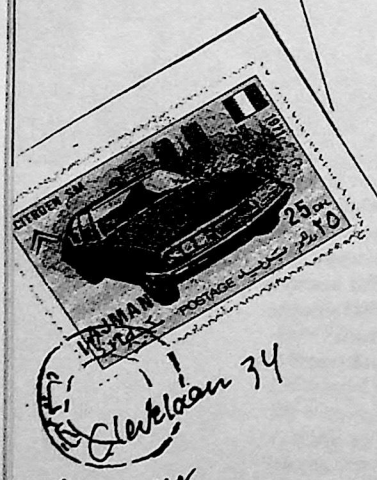
Die ständigen Rubrieken SMart Talk und SelfMade sind vielversprechend; damit ist sowohl für den Spezialisten als ach für den technischen Laien etwas geboten.

Etwas ins Detail gehen möchte ich noch zu Ihren Artikel über den Citroën SM und den Club der Besitzer (Seite 6-7):

Der Charakter des Clubs wird durch seine Mitglieder geprägt. Wichtig ist, dass man allen Interessenten klar macht, dass jeder wilkommen ist und mit entscheidet, wie der Club in Zukunft aussieht. Ich glaube, das haben Sie den Lesern sehr gut dargestellt.

Auch ich hatte, als ich Mitglied des Citroën SM Club Deutschland e.V. wurde, zunächts Bedenken, ob es sich nicht um einen Club von exklusiven Herren handelt, in dem ich mich vielleicht nicht wohlfühlen würde. Inzwischen habe ich viele SM Besitzer persönlich kennengelernt und festgestellt, dass sie eigentlich ganz normale Menschen mit den verschiedensten Berufen sind, die nur zufällig alle dieselbe Krankheit haben.

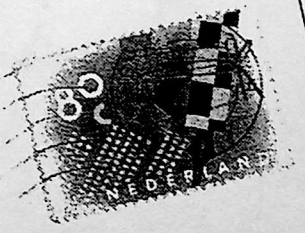
Auf die Idee, dass ein SM mit DS-Motor kein SM mehr sein



könnte, bin ich noch nie gekommen. Schliesslich hatte Citroën in der Entwicklung den Einbau des 4-Zylinders bereits geplant und den entsprechenden Platz berücksichtigt (der DS-Motor ist länger als der Maserati-Motor!); die Entscheidung von Michelin, dieses 'Spar-Modell" nicht anzubieten, erfolgte erst sehr spät, als keine technischen Aenderungen am Fahrzeug mehr möglich waren. (*) Auch die von Regembeau auf Diesel umgebauten Fahrzeuge sind zweifellos SM, die aber ihrer Zeit wohl noch weiter voraus waren (z.b. 6-Gang-Getriebe!) als die Citroën-Serienfahrzeuge.
Ich wünsche Ihnen auf jeden Fall viel Erfolg mit Ihrem neu gegründeten Club und hoffe, dass es eine fruchtbare Zusammenarbeit mit anderen europäischen Citroën-SM-Clubs geben wird. Schliesslich haben wir ja zumindest auf dem Papier ein vereintes Europa und es wäre schade, wenn ausgerechnet im Bereich unseres Hobbys jeder sein eigenes Süppchen kochen würde. (...) Ich hoffe, dass ich bald wieder etwas von Ihnen höre bzw. lese und wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt mit dem SM!'

Axel Hempelmann

Bitte Axel, sende Dokumentation darüber!



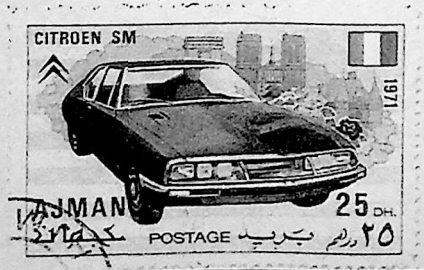
Sublicon
Catharina van Cleeflaan 54
1181 BH Amstelveen

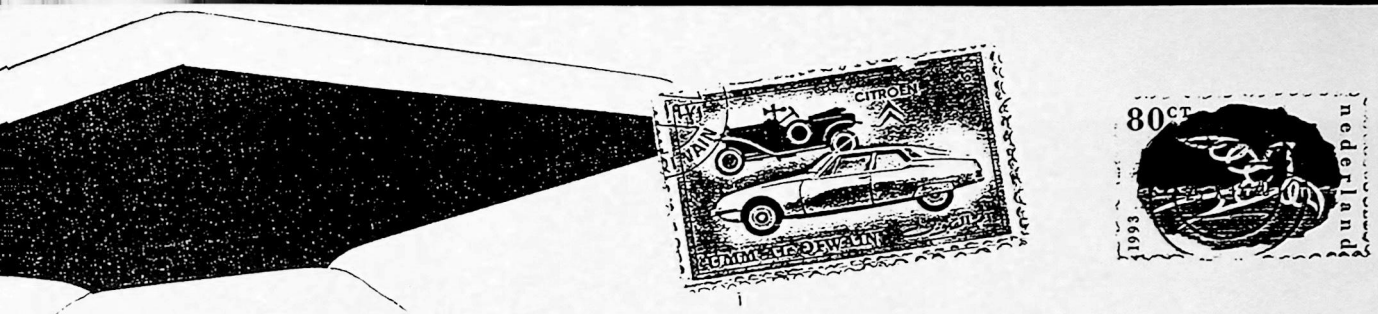
Joost ten Zijthoff uit Langelo (u inmiddels bekend door zijn aanbod om samen met z'n vriendin in de toekomst de technische realisatie van het clubblad te verzorgen), schreef:

'SublieM! Dat was mijn eerste reactie toen ik de pilot van de Citroën SM Club-krant uit mijn brievenbus hengelde. Dat was op een avond, tegen elven. Nog diezelfde avond heb ik het hele blad, tot op de laatste letter, verslonden (figuurlijk dan).

Ziet u, het zit zo: In 1985 ben ik in Groningen samen met mijn vrouw een eigen zaak begonnen. Na een VW Polo en een Ford Fiësta te hebben (af)gereden ging ik op zoek naar mijn eerste lease-auto. Bij een plaatselijke Citroën-dealer ben ik toen besmet geraakt met een nog onbekend virus. De ziekteverschijnselen zijn ernstig, maar blijven gelukkig uit zolang je maar in een Citroën rondrijdt. Na verloop van tijd kwam ik erachter dat behalve de Tractions, DS-en, Eenden, AMI's, GS-en, CX-en en BX-en, er nòg een Citroën bestond: de SM. Behalve dat Cruyff er ooit één had en wat plaatjes wist ik er niets van. En voor wie de weg niet weet valt het vies tegen méér te weten te komen over deze SupercitroëM. Afijn, de wens ooit zo'n sloep zelf te bezitten was al gauw diep geworteld in mijn geest. Vorig jaar november raakte ik, na al ettelijke te koop staande SM's te hebben bekeken, ernstig verliefd op een in Ouderkerk gestalde, in prachtstaat verkerende 1972-er 2,7 liter automaat. Met d'r vier ronde koplampen, sierstrips en zijligno-teurs voor velen de lelijke eend onder de SM's: voor mij een absolu-te schoonheid. Kwestie van smaak dus. Al gauw was de koop rond, en zoefde ik apetrots met mijn 'nieuwe' voiture richting het Drentse. Gelukkig reed mijn SM zoals zij eruitziet. Ik ben erg blij dat er vanaf nu een club is die zich louter met de SM bezighoudt. Deze bundeling van kennis, informatie en advies zal de toch al kleine vloot optimaal instand houden. Zelf zal ik nog wel eens om goede raad verlegen zitten: mijn technische kennis is ternauwernood toereikend om een fiets op de weg te houden...Ik wens de redactie veel succes toe met de verzorging van de SublieM.'







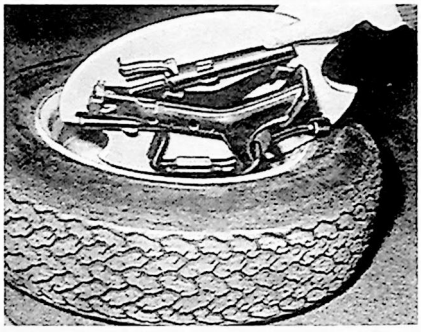
Wolfgang Kentner uit **Hannover nodigt leden van onze club uit op open dagen. Dhr. Kentner is geen onbekende in SM-land. Hij is hobbymatig èn commercieel geïnteresseerd in de SM. De Citroën SM Club Nederland is dat laatste niet, en beoogt leden onafhankelijk bij te staan in het rijdend houden van hun auto door ondermeer het verstrekken van informatie. Vandaar dat wij zijn uitnodiging hier ter kennis brengen van de leden.**

Einladung zum Tag der offenen Tür.
Für technisch interessierte Citroën-SM-Freunde findet in Zukunft ein regelmässiger Tag der offenen Tür stat.
Neben dem Angebot von einem umfangreichen SM-Ersatzteillager, ist in erster Linie an einen erweiterten Erfahrungsaustausch unter SM-Freunden gedacht. Es wird von Zeit zu Zeit immer ein Thema schwerpunktmässig aufgenommen und daran gearbeit.
Erst wenn die Technik des SM im Fleisch und Blut übergegangen ist können Betriebsstörungen am SM weitgehend vermieden oder ausgeschlossen werden. Dann erst fängt der wahre Fahrspass an.
Sie sind herzlich eingeladen.
Die Termine sind am: 15. Januar 1994, 16 April 1994, 16. Juli 1994 und 15. Oktober 1994.
Immer in der Zeit von 10.00 Uhr bis 16.00 Uhr. Die Anschrift ist Hannover-Wülfel, Garvenstr. 2.
Tel: 0511-451952, Fax: 0511-451942.

Noot van de redactie: als er leden zijn die een gezamenlijk bezoek aan een van deze bijeenkomsten op prijs stellen, kunt u kontakt opnemen met de redactie.

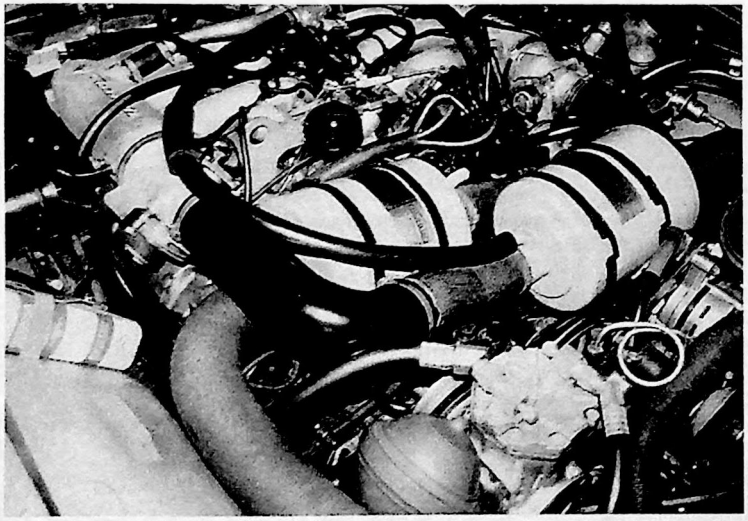
Ons clublid *Klaas Boschma* uit Edam reageerde op onze oproep in SublieM 2 om titels door te geven van artikelen waarin over de SM geschreven wordt ten behoeve van onze in voorbereiding zijnde 'Special' van Subliem. Het is afkomstig uit NIEUWS, uitgave van Automobiles Citroën n.v. van december 1969 en een (verre) voorloper van DYNAMIQUE. Hier volgt een overdruk. Dhr. Boschma ontvangt zoals beloofd een uitdraai van onze voorlopige litteratuurlijst.

SelfMade



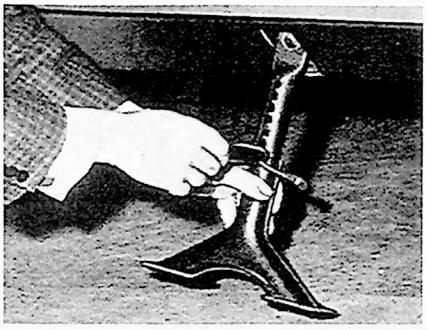
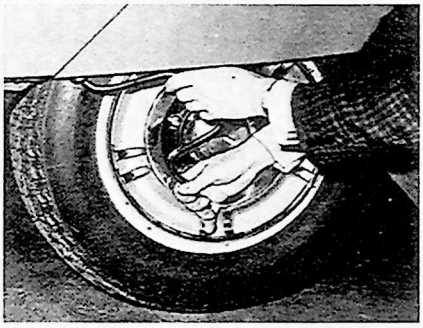
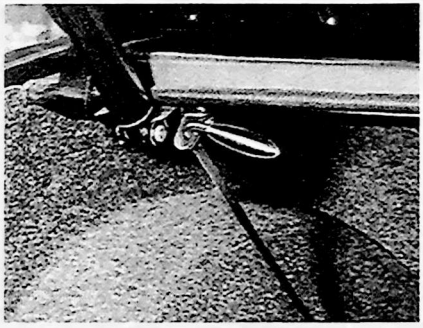
In de rubriek SelfMade schrijft Mark Witte over kleine technische aangelegenheden. In voor de technische leek begrijpelijke taal en zonodig met behulp van tekeningetjes en of foto's zet hij uiteen hoe te werk gegaan kan worden. U wordt uitgenodigd uw vragen telefonisch of schriftelijk aan de redactie te stellen. Uiteraard kunt u ook reageren op de door Mark voorgestelde aanpak.

Vraag 1: *Ik ben via via aan contactpunten gekomen voor mijn SM. De punten zitten in de originele verpakking. Echter een kennis beweert dat deze punten niet goed zijn. Zijn er goede en slechte punten in de handel ?*
Antwoord: Ik kan hiervandaan niet zien wat voor punten u heeft. Het is echter wel oppassen met SM contactpunten. In het begin van de productie was de dubbele contactpunten-cassette gevat in een kunststof behuizing. Deze cassettes hadden de neiging om bij warmte slecht te gaan functioneren. De cassette is toen gemodificeerd en het vervangende onderdeel is te herkennen aan een metalen behuizing. Een zijsprong: de Citroen GS, ook in 1970 op de markt gekomen, had dezelfde problemen met de cassette en ongeveer gelijktijdig is de modificatie doorgevoerd.
Bij het monteren van de cassette is het belangrijk dat bij het schuiven van de cassette langs de rotoras, de nokjes van de contactpunten niet in de spiebaan van de rotor terecht komen. Bij doorduwen bestaat de kans op beschadiging.



Vraag 2: *Onder de sierstrip aan de voorzijde van de motorkap komen bobbels te voorschijn. Wat is de beste remedie ?*
Antwoord: De bobbels is oxidatie van de aluminium motorkap. De oxidatie treedt bij de motorkap op door de bevestigingswijze van de sierlijst. In de RVS sierlijst (5408656) zitten 3 tot 5 metalen klemmetjes (ZC 9619889U) Deze metalen klemmetjes zijn voorzien van haakjes. Bij het monteren wordt de sierlijst op de gespoten aluminium motorkap geschoven. Bij de montage krassen de metalen tandjes door de lak. (Blank aluminium) Vanaf dat moment zitten er in het aluminium van de motorkap een aantal stalen tandjes gedrukt. Door het potentiaal verschil van aluminium en staal en water treedt er een heftige oxidatie op. Wegwerken van de oxidatie zonder de lijst te demonteren is een oplossing voor de korte termijn. De oxidatie blijft in gang. In de praktijk is de enige redelijke methode bij het monteren van de sierlijst, de klemmetjes vol zetten met vet. Bij montage zullen de groeven bedekt worden met vet en vocht kan niet de oxidatie op gang helpen. De constructie blijft echter een zorgenkind.

Vraag 3: *Wanneer moeten slangen vervangen worden?*
Antwoord: Dit is wel een erg algemene vraag maar ik zal proberen antwoord te geven.
1 waterslangen. goed visueel inspecteren op haarscheurtjes. Vooral in de buurt van slangklemmen en gedeelten waar een slang opgeschoven wordt.
2 Benzineslang. is visueel slecht te inspecteren door de warmtewerende mantel rond de slang. Zeker bij injectiemotoren is het aanbevelenswaard om de benzine-slangen te vervangen. (minimale leeftijd reeds 18 jaar) Door de hoge opvoerdruk van de electrische benzinepomp worden de leidingen zwaarder belast dan bij de carburateur versie. De leidingen van voor naar achter zijn van nylon

en behoeven niet vervangen te worden, mits er geen slijtageplekken aanwezig zijn.

3 Olieslangen van de motor naar oliekoeler. Slangen zijn niet te inspecteren maar worden steeds regelmatiger lek. (ervaring). Een olieslang moet soepel gebogen kunnen worden. Wanneer de slang hard en stug aanvoelt is vervangen aan te bevelen.

4 Hydraulische slangen. Aanzuigslang hydraulische pomp goed visueel inspecteren op droogtescheurtjes. Bij constatering direct vervangen. Er komt anders lucht in het systeem met nare consequenties als vertraagd werkende remmen. Verdere hydraulische slangen visueel inspecteren. Aangezien de verdere hydraulische leidingen retourleidingen zijn, zijn er geen kritische punten aan te wijzen.

Vraag 4: *Wat is de juiste procedure om een achterwiel te vervangen ? Ik zit nogal te martelen met de wielen.*
Antwoord: Benodigd gereedschap bevindt zich op de plaat in het reservewiel in de kofferbak.
(Wielsleutel, steun, pen)

Demontage

- Zet de auto op een vlakke vloer. Trek de handrem aan. Laat de motor stationair draaien, we hebben straks de hydraulische druk nodig.
  Plaats de hoogteregeling in de achterste stand (max. hoogte). Hoogteregeling bevindt zich naast de bestuurdersstoel.
- Verwijder de dekplaat uit het spatbord. Hier zijn twee mogelijkheden.:
  1e model tot 12-1971: draai met de slinger de bout aan onderzijde/voorzijde van deksel los. Neem deksel weg.
  2e model vanaf 12-1971: Trek aan de knop tegen de veerdruk in aan de onderzijde/ voorzijde van het deksel. Neem deksel weg.
- Licht de stang (in de kofferbak) bij het reservewiel op en haak deze aan de steun links van het kofferdeksel
- Verwijder de wieldop: draai de centrale bout los met de wielsleutel en breng het gebogen eind van de wagensteunpen onder de rand van de dop om deze als hefboom te gebruiken.
- Draai met de wielsleutel de wielmoeren een slag los.
- Wanneer de auto de hoogste stand heeft bereikt, wordt de wagensteun aan de knop onder het voorportier gehaakt. De pen wordt in het gat gestoken dat zich het dichtst bij de voet bevindt.
- Zet de handle voor de hoogteregeling in de voorste stand (min. hoogte) en wacht tot de wielen zich van de grond opheffen.
- Draai de vijf moeren verder los en verwijder het wiel.Het verwijderen is een lastig karwei omdat de standaard 205/15 banden maar precies in de wielkast passen. Bij import auto's uit amerika zijn vaak grotere maten gemonteerd. De enige wijze om dan zonder lakbeschadiging de wielen te verwijderen is deze iets leeg te laten lopen.

Montage

- Plaats het wiel over de tapeinden.
- Draai de vijf moeren aan.
- Plaats de handle van de hoogtebediening in de achterste stand. (max. hoogte)
- Verwijder de steun.
- Draai de vijf moeren van het wiel goed vast.
- Plaats de wieldop. (Let op ventiel)
- Monteer de afdekplaat.
- Zet de handle van de hoogtebediening in de rijstand. (witte streep)
- Haak de stang in de kofferbak los en klap hem neer.

Aanbeveling: controleer de gangbaarheid van bout/trekknop van afdekplaat. Deze zijn vaak vastgeroest en midden in de nacht is kruipolie niet altijd aanwezig. Zorg dat er een standaard reservewiel in de kofferbak ligt.(ivm montage) Controleer of al het gereedschap nog aanwezig is.

RAAMSDONKSVEER, 5 JUNI 1993







Zaterdagochtend, elf uur. Ik draai enigszins schaamtevol het parkeerterrein van het automobielmuseum op. Als laatste krijg ik een plaats toegewezen tussen een rij BX-en: het veldje is vol. Pas op dat moment realiseer ik me dat de BX niet meer behoort tot de in produktie zijnde Citroëns. De nieuwste klassieker onder de Citroëns? Het wachten is op een club. In ieder geval: ik voel nu minder gêne over het feit, dat ik niet met mijn SM kon komen omdat er nieuwe oliekoelslangen in gemonteerd moeten worden.... .

Ik rijd door een 'straat' met de meest fantastisch uitgedoste HY's. Die inmiddels ècht klassieke ribbelbusjes nodigen kennelijk uit tot het realiseren van de wildste fantasïen. Ik zie geen enkele HY in 'puurnatuur'-kledij, gewoon zoals ze geboren worden, gerimpeld als oude mannetjes. Hier schijnt het 'origineelvirus' nooit toe te slaan. Kom daar eens om bij de SM: nooit omgebouwd tot camper, nooit voorzien van een teddybeer op de voorbumper. Nooit een koebel onder de motorkap; hooguit een poseidon- of neptunusdrietand op het benzine-klepje of onder het middelste voorruitje. Saai eigenlijk.

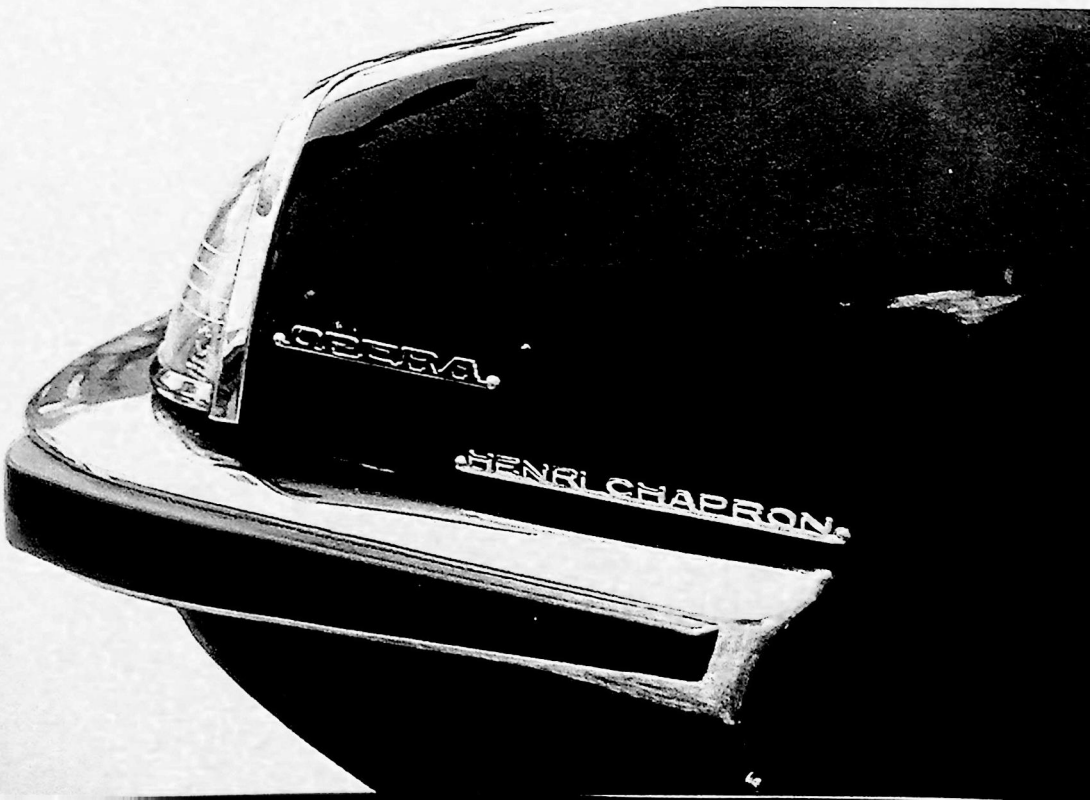
Ik passeer wèl een pure Acadiane, smetteloos wit, met een schitterend geschilderde reclame van een banketbakkerij. Ik zie ook enkele AMI-6-en: 'zwaantjes' werden ze vroeger in Amsterdam genoemd. Prachtig gerestaureerd. En: origineel. Déèssen wedijveren ook om de originaliteitsprijs, liefst als Pallas, of, als je echt mee wil doen, in allereenvoudigste uitvoering: ID Normale. Goudeerlijk.

Op zoek naar zes-cylinder-Citroëns van voor-oorlogse makelij; helaas, niet gevonden. Wèl een Quinze-hydraulique, met de billen op de straat, alsof hij moe van de rit door de achterbenen is gezakt. Het was leuk geweest om een foto te maken van deze Traction Avant 15 naast een SM: twee echte zespittige Citroëns. Wat mij betreft had er ook nog een XM-V6 naast mogen staan, want dan was de zes-cylinder hydraulische Citroënfamilie compleet geweest. Jammer, de goed georganiseerde landelijke Citroëndag laat zulke combinaties niet toe: ieder zijn/haar eigen veldje. Gescheiden trekt de Citroënfamilie haar grenzen, en dat heeft z'n eigen charme, maar het blijft leuk om ook andere Citroëns dan alleen SM's te zien.

De SM's zijn op een stukje gras achter het museum geprogrammeerd, vlak naast een rumoerige, rood geschilderde helikopter, die af en aan vliegt. Er staan er ongeveer tien, de achterstevens tegen elkaar aan gevleid, de koppen langs het asfalt. Wit, felrood, tur-

quoiseblauw, goud en zilver. De enige vrouwelijke eigenaar van een zilverkleurige SM rijdt net weg als ik kom aanlopen; jammer, ik had graag kennis gemaakt. De Opéra van Fabrice en Tom Hermans uit Nuth is, alleen al door de typeaanduiding van Henri Chapron een gewild foto-object. Maar de fantastische donkerpaarse kleur doet het overal goed: op gras, zoals hier, maar ook op de lichte parketvloer waarop hij meestal gestald staat. Fotogeniek word je geboren, maar het grasgroene vachtje waarop wellustig de boreling buikwaarts wordt neergelegd, accentueert het koppetje, de fraaie rug en bilpartij natuurlijk óók! Leuk, dat deze auto bijna nooit op meetings ontbreekt, en niet als museumstuk staat te verstoffen. Laten we hopen dat de familie Hermans lid wordt van onze club.
De eigenaar van de donkerblauwe SM die, net gereed gekomen na een grondige restauratie, de motorkap trots opent, heeft inderdaad een knappe prestatie geleverd. Heel lang stond deze auto in de werkplaats bij Citroën Nederland in déplorabele staat te wachten op een nieuwe koper. De motor liep belabberd, de boel was op werkelijk hartverscheurende manier in elkaar geflanst, en nu? Complimenten!
Een geslaagde Citroënfamiliedag.

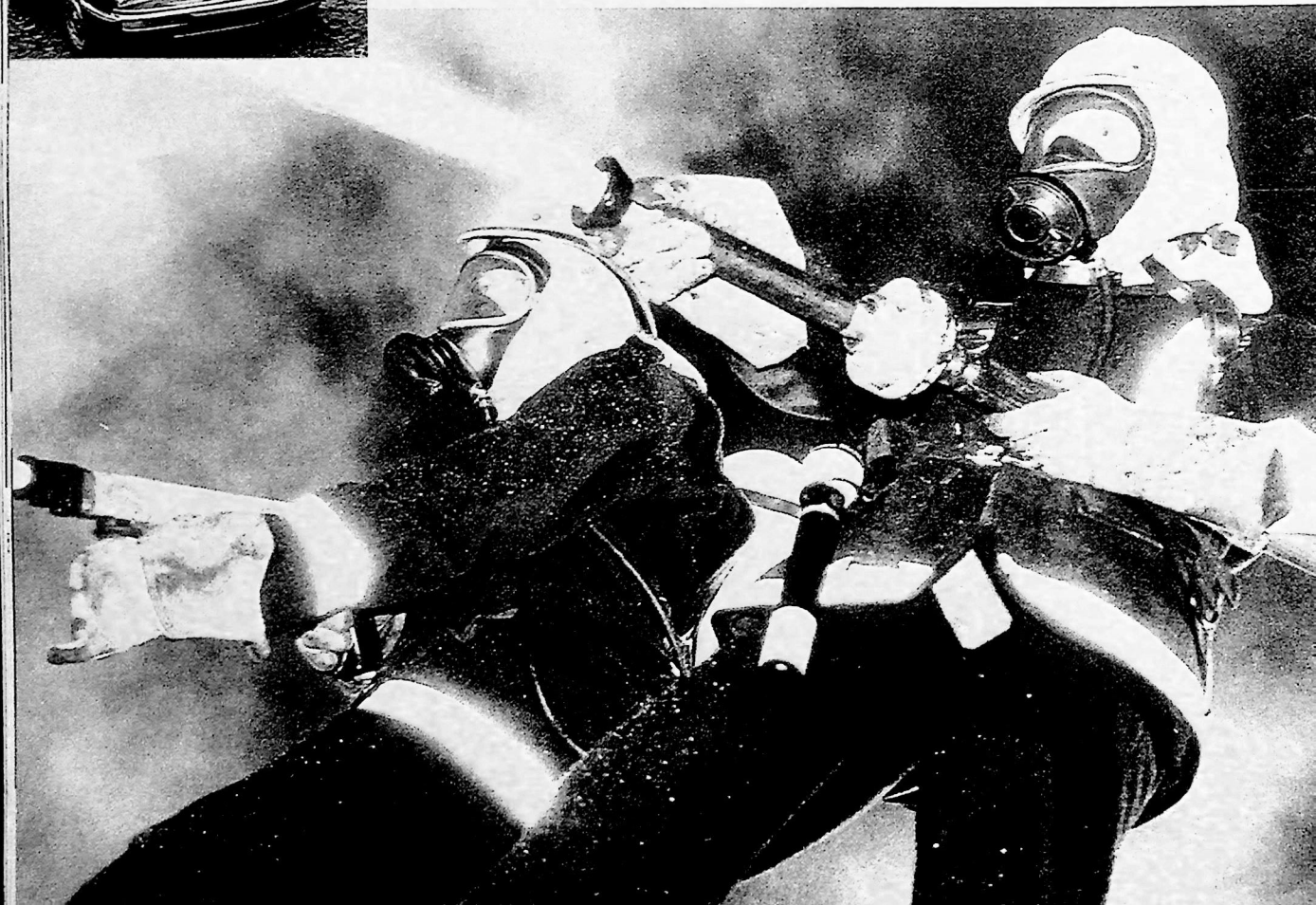


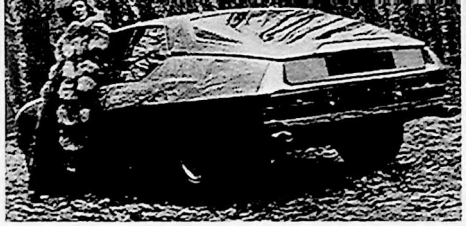


VERBIJSTEREND!

Het artikel de Hoed van Suzanne Mirable heeft vele tongen losgemaakt. In de reacties overheerste argwaan: de meeste lezers vonden het uiterst ongeloofwaardig dat de hoed in bezit was van een van onze lezers. Ook de redactie dacht dat hier sprake was van een waanvoorstelling van een van onze leden, een symptoom dat vaker voorkomt bij de ziekte van Citrofielen. Echter, wie schetste onze verbazing, toen een lid van de Franse SM club ons onderstaande brief plus enkele foto's toestuurde! Voor de minder francofielen onder ons heeft een clublid de brief vertaald. Om de authenticiteit niet volledig verloren te laten gaan heeft de vertaalster hier en daar de Franse terminologie gehandhaafd.





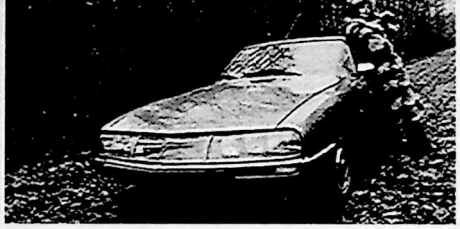


Paris, 12ième novembre 1993

Messieurs,

Via de SM Club de France kwam ik op de hoogte van uw artikel 'Le Chapeau de Suzanne Mirable' zoals verschenen in uw tweede clubblad. Door een goede vriendin, die als hollandse getrouwd is met een ex-collega van me, was ik in staat dit artikel te begrijpen, en ik moet zeggen dat de inhoud ervan me ronduit heeft verbijsterd. Als een van de oudste leden van de SM Club de France -ik ben inmiddels de zeventig ruim gepasseerd-, liet onze président, Louis Bacinello, mij uw fraaie clubblad zien. Uiteraard vielen mij direct de foto's van Sabine Mercieux op! Uiteraard, zeg ik. Want de vrouw die u Suzanne Mirable noemt, ken ik heel goed. En ze heet Sabine Mercieux, en niét Suzanne Mirable. Ik moet zeggen, dat uw artikel veel van wat ik destijds niet helemaal heb begrepen, duidelijk maakt. Helaas echter, niet alles wat u schreef klopt. Maar laat ik mij, voordat ik u mijn versie van **DE HOED** vertel, eerst even aan u voorstellen.

Mijn naam is Sebastien de Musset, en ik ben tot mijn tweeënvijftigste lid van de pompiers geweest, in Parijs. Drie jaar voordat ik officieel gepensioneerd zou worden, ben ik afgekeurd. De directe aanleiding was Sabine Mercieux. Het is juist, dat Mlle. Mercieux betrokken was bij een brand in een Citroën SM op de Bd. de Péripherique, om precies te zijn ter hoogte van de Marché aux Puces, en wel op de noordelijke afrit, Porte de Clignancourt. Ik herinner mij dat de commandowagen die ik bestuurde (een '700' met dubbele cabine), de grootste moeite had om bij de brandende SM te komen. Toen wij aankwamen bij de auto, was zij, op de zo karakteristieke achterbumpers na, volledig door dikke rook aan het oog onttrokken; er was al geen redden meer aan. Eén van de omstanders vertelde mij dat een jonge vrouw uit het in lichterlaaie staande wrak was gesprongen en in de richting van de vlooienmarkt was gerend. Ik heb haar (toen!) niet gezien. Helaas moet ik zeggen, want volgens mijn zegsman was het een 'bombe'. En dat bleek inderdaad het geval te zijn. De politie heeft, zo las ik de volgende dag in Le Quotidien, via de kentekenregistratie de naam van de chauffeuse achterhaald: Sabine Mercieux, een modèle. De foto van de vrouw bij het bewuste kranteartikel herkende ik onmiddellijk: ze had enkele weken eerder op de omslag van de franse Vogue gestaan. In die tijd -en ik spreek nu over oktober 1971- waren bontjassen 'en vogue' in Parijs. Vandaar wellicht, dat Mlle. Mercieux afgebeeld stond met een bonthoed; omdat slechts haar hals en hoofd op de cover van het blad waren afgedrukt, was niet goed te zien of zij verder nog iets aan heeft gehad, maar ik kan mij voorstellen dat dat het geval was. In ieder geval: haar uitstraling was verbluffend, en daarom was het voor mij een koud kunstje om haar te herkennen! Trouwens, ik herkende haar ook van de omslag van het tijdschrift l'Automobile van april 1970, waarop de goudgele SM staat afgebeeld met als titel: **TOUT SUR LA CITROEN MASERATI**, u als Citroën SM Club ongetwijfeld bekend.
Helaas, zij heeft me mijn baan gekost. Evenals de schrijver van uw artikel kennelijk is gevallen voor deze schoonheid, zo ben ook ik in vuur en vlam (!) gezet door deze vrouw. Maar met een fatalere afloop dan bij uw scribent. Ik heb (achteraf denk ik dat het komt omdat ik toen in een zogenaamde midlife crisis verkeerde) hemel en aarde bewogen om deze 'beauté' te ontmoeten, en ...het is me gelukt. Onder het mom van een onderzoek naar de oorzaak van de brand, heb ik me bij haar aangediend, enkele dagen na het voorval. Terwijl ik haar ondervroeg, constateerde ik dat Sabine (zoals ik haar later mocht noemen) helemaal gek was van Citroëns, of, misschien moet ik zeggen: gek was gewéést op de SM! Haar hele huis hing vol met foto's van de Citroën SM (in kleur!). Exactement: de foto's waarop zij in bontjas en met bonthoed naast de SM poseert! Echter, de SM was overdekt met lippenstift-strepen. Of waren het vlammetjes? Ik durfde niet goed te kijken. Trouwens, ik geef toe dat het uiterlijk van de jongedame die voor mij zat, méér mijn aandacht trok dan de vele foto's op de muren van haar appartement. Mlle. Mercieux maakte nog wel een verwarde indruk, maar wat mij het meeste opviel, was het feit dat ze mij te woord stond met een bonthoed op. Toen ik haar vroeg, of zij soms op het punt stond weg te gaan, verhief zij zich van haar chaise longe, draaide gracieus voor mijn neus een rondje op haar hoge hakken, en vroeg hoe de hoed haar stond. Ik geloof dat ik iets heb gestameld van 'fabuleuse' of 'superbe', maar helemaal zeker ben ik daar niet van, want ik hoorde haar zeggen: J'ai acheté cet chapeau hier au Marché aux Puces, n'est-ce-pas belle? En inderdaad, de hoed was fraai. Maar ohlala, wat een ellende heeft die hoed mij bezorgd. Maar daarover later. Na enkele zogenaamde 'formaliteiten' te hebben



afgehandeld, ben ik weer vertrokken, met de mededeling dat ik terug zou komen voor haar handtekening, zodra haar verklaring uitgetypt was. De volgende dag -uiteraard, want langer kon ik niet wachten met mijn 'document'- heeft zij mij verleid. Ik schaam me er overigens niet voor om dit openlijk te bekennen; ik heb een leeftijd bereikt waarop een man sans gêne durft toe te geven dat hij zwak is geweest. Trouwens, wie zou niet door de knieën zijn gegaan voor Sabine?
Zoals de Engelsen (of Amerikanen) zeggen: ik was 'total loss", en ben dat jaren geweest. In tegenstelling tot wat in uw artikel staat vermeld, heeft Sabine wel degelijk daags na de brand een nieuwe SM besteld. Echter, dat moet gezegd worden: ze heeft hem nooit meer zelf bestuurd. C'est moi, qui pilotait la SM. Als bewijs hiervan stuur ik u bijgaande foto's, waarop Sabine en ik staan afgebeeld in het Bois de Vincennes.
Evenals de man die LE CHAPEAU etcetera.. heeft geschreven (wat zou het aardig zijn hem eens te ontmoeten, sans rancune!) heb ook ik dus een relatie gehad met Sabine. Hoewel: hij had een relatie met ene Suzanne, en die bestaat helemaal niet! Enfin, om kort te gaan, ik heb huis en haard voor haar verlaten en ben bij haar ingetrokken. Maar Mlle. Sabine heeft mij gek gemaakt. Gek van -ik mag wel zeggen- ålles: haar leefstijl, haar wispelturigheid, haar ongenaakbaarheid, haar ...., ja, vooral haar passie voor Citroën, en voor een onbekende Hollander, waarvoor ik met de regelmaat van de klok enkele dagen per maand het veld moest ruimen.... .
Maar voordat de onbekende vreemdeling zou arriveren, speelde zich een drama af in ons appartement. Als het weer zover was, dat de man uit le Pays Bas langs zou komen, wist ze het altijd wel zo te draaien, dat ik het hele huis voor haar op z'n kop zette: alles moest veranderd worden, meubels werden verplaatst, de posters met haar afbeelding in bontjas en met bonthoud werden uitgerold en opgehangen, de kast met Mont Blanc-SM's werd gestoft, het Citroënbestek met LES DOUBLE CHEVRONS werd gepoetst, het met SM-insigne gegraveerde kristal werd afgewassen, jawel: dat alles deed ik voor haar (en voor die ellendeling van een kaaskop, dacht ik toen). En daarna? Dan moest ik weg! Maar niet voordat ik haar hoed onder handen had genomen! Ik kom daar zo direct op terug.
Na twee jaar was ik kapot. Ik ben afgekeurd op geestelijke labiliteit (noemen ze dat bij u niet in het leger S-5 ?). Prompt daarop dankte Sabine Mercieux mij af. Ik ben, zo besef ik achteraf, haar slaaf geweest. Ze heeft mij, hoe zal ik het zeggen, ja eigenlijk op sadistische wijze vernederd, gebruikt. Gebruikt om haar relatie met de onbekende hollandse man in stand te houden. O ja, ik begrijp nu precies hoe het allemaal in elkaar heeft gezeten! Maar toen? Toen snapte ik er helemaal niets van! Telkens vlak voordat haar 'amant hollandais' kwam (zo sprak ze over monsieur), moest ik me verkleden als 'coiffeur',.... en moest ik haar werkelijk prachtige haar afknippen. Vreselijk! Ik, die zo van krullen houd, ik hanteerde de schaar. Als haar lokken op de grond lagen, deed ze haar bonthoed op (of het nou zomer of winter was). Ze veranderde niet alleen uiterlijk, maar ook qua 'habitude' (gedrag? vert.). Ik moest de hoed naar de stomerij brengen, de hoed moest geparfumeerd worden, de hoed werd gepoederd, de hoed werd met haarlak bespoten, de hoed, de hoed, die ellendige bonthoed! Alles draaide om die hoed zodra mr. l'hollandais zou komen. Geloof me of niet, chers amis, ik heb nachtenlang de losse haren die mevrouw van haar hoed verzamelde telkens als d'r hollandse vriendje was geweest, stuk voor stuk, nee, haar voor haar in de hoed zitten knopen. En geloof me dat dat geen sinecure is geweest! Ik heb (gedwongen) een cursus gevolgd om dat zo vakkundig mogelijk te kunnen doen, want ze stond er op dat de hoed weer 'comme nouveau' werd: net zo gek als enkele van mijn vrienden uit de SM Club, die ieder slangetje, ieder onderdeeltje van hun auto poetsen voordat ze naar een van onze meetings komen. (Hoewel, ik heb me laten vertellen dat de Duitsers nog veel fanatieker zijn dan wij Fransen! En niet te vergeten die Engelsman, die z'n DS op een trailer laadt om naar een evenement te gaan, haar 'ontscheept' en met een stoffer en blik de grond waarop zijn godin komt te staan schoonveegt, en z'n vrouw vastbindt op de rechter voorstoel om te voorkomen dat een onverlaat het interieur van zijn auto betreedt; een beslist afdoende middel overigens!). En wie moest al die waanzinnige voorbereidingen treffen? Juist: ik!

Mocht u nu denken dat ik nooit in opstand ben gekomen, dan hebt u het mis. Af en toe schoot er een steekvlam door me heen, en werd ik opstandig. Op een nacht -ik was weer honderden haren aan het knopen (de hoed had zwaar te lijden onder de komst van de Hollander)- heb ik uit de kofferbak van de SM een potje vloeibare pakking gehaald, en heb als protest tegen de behandeling die Sabine me

gaf, een bundeltje hoede-haren in elkaar gedraaid, aan elkaar gelijmd en middendoor geknakt, en aan de voorzijde van haar hoed domweg in omgekeerde V-vorm opgeplakt. Toen ik het resultaat zag, was ik zó enthousiast, dat ik nogmaals dezelfde streek leverde. Het resultaat was verbluffend: **EEN DOUBLE CHEVRON** sierde als embleem die rothoed! U begrijpt dat ik dat geweten heb... . Spijt? Mais non! Op het laatst, zoals ik al zei, kon ik het ondanks momenten van protest niet meer aan. Maar voordat ik het veld heb geruimd, heb ik een advocaat ingeschakeld, waardoor ik tenminste nog iets aan mijn relatie met Sabine heb over gehouden. Ik heb, omdat ze toen toch haar chauffeur zou missen, als 'troostprijs' haar SM mee gekregen; inderdaad niet meer dan een troostprijs, want SM's waren toen niet zoveel waard in ons land. Dat is alles wat ik aan deze relatie heb over gehouden, tenminste, dat heb ik altijd beweerd tot nu toe... .

Want de waarheid, messieurs, moet nu maar gezegd worden. Niet de schrijver van uw artikel, maar ik, Sebastien de Musset (membre d'honneur SM Club de France), **ik bezit de hoed van Sabine!** Ik heb de hoed ontvreemd. En hij ligt niet in een vitrine in Holland, maar is door mij in bruikleen aan de SM Club de France overgedragen! (Vandaar mijn erelidmaatschap). Tenslotte is deze hoed onderdeel van de grote verzameling van SM-automobilia als speldjes, stickers, folders, kopjes, sleutelhangers, instructieboekjes en wat dies meer zij.

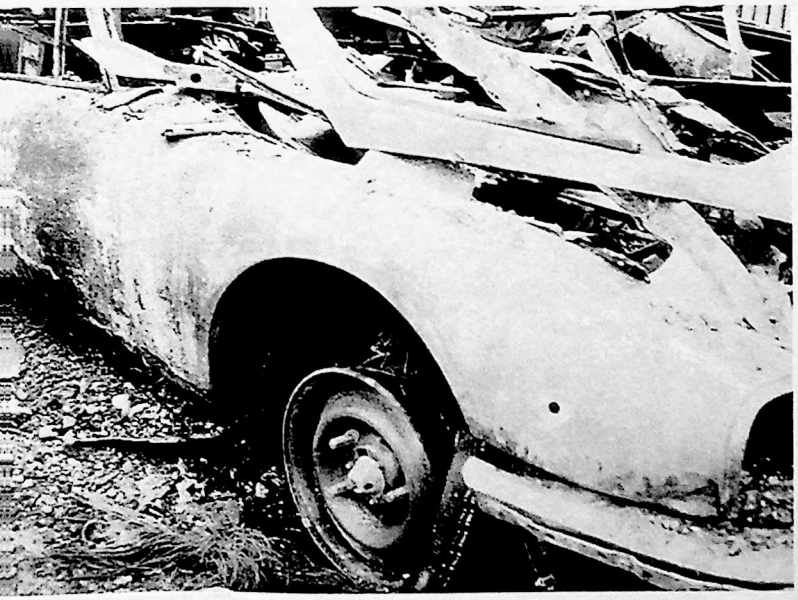
Graag nodig ik een delegatie van SM-bezitters uit Holland uit om de hoed te komen bezichtigen in ons Grand Magazin d'Histoire SM. Het zou ook aardig zijn de schrijver van uw artikel te ontmoeten: tenslotte hebben we ooit met dezelfde vrouw geslapen.

Ik kan u verder mededelen dat de hoed vervaardigd is van vossebont. Waarom Sabine eigenlijk telkens als de man uit Holland kwam haar bonthoed ging dragen? Gewoon, om de mythe in stand te houden dat zij het slachtoffer is geworden van de eerste brand in een SM! Een SM is een gevaarlijke auto, mijne heren, en wat is er spannender dan het gevaar te trotseren, nietwaar? Le chapeau de Sabine Mercieux symboliseert het GT-karakter van de SM: zonder hoed geen Majesté! Ze heeft u, hollanders, een rad voor ogen gedraaid. Zo was ze! En die hoed, mijne heren, die was gewoon tweedehands gekocht op de vlooienmarkt.



Messieurs, het spijt mij dat ik het verhaal in uw SM-blad (inderdaad: SubliMe, leuk bedacht), enigszins heb moeten corrigeren. Met excuses voor mijn ontnuchterende relaas. Maar desondanks, avec mes sentiments des meilleures,

was getekend:
Sebastien de Musset
Mussy-sur-Seine.
(het exacte adres is bij de redactie bekend)

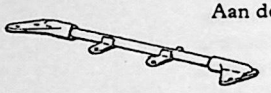


DE PERFECTIONIST





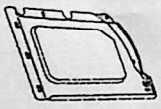
In de wielkasten van de voorwielen bevinden zich aan de voorkant van de SM zogenaamde moddervangers, die de veercilinders, de silentblocs, de hoogteregelaar (links) en de bevestiging van de wieldraagarmen beschermen tegen (de naam zegt het al) modder, water en opspattende steentjes.



Aan de achterkant van de voorwielen zitten van hetzelfde dunne metaal ook twee (bijna vierkante) dekseltjes; aan de linkerkant beschermt zo'n plaatje de hydraulische leidingen die van daar af naar de achterkant van de wagen lopen.Deze moddervangers zijn zwart gespoten of roodbruin van kleur. Dezelfde kleur heeft ook de dwars-traverse waarop het zgn. hydraulische blok (hogedrukpomp, voorraadbol, dynamo en eventueel de airco-pomp) steunt. Tenslotte hebben (meestal) het ruitesproeiertank-houdertje, de steun voor de luchtfilters van de injectieversie van de SM en de beide afdekplaatjes rond de veercylinders die de motorruimte scheiden van de spatbordruimte, dezelfde kleur.
U kunt deze kleur bij een goede verfmenger laten maken. Het kleurnummer is CM 402 F2.



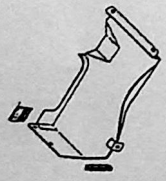




Theo van der Laan (Leiden) gaf ons nog twee kleuren door die ooit door de fabriek op SM's geleverd zouden zijn, teweten: Blanc Cygne en Rouge Brasilia. Wie weet hier meer van, bijvoorbeeld de kleurnummers?



De auto's die van fabriekswege in de kleur Rouge de Rio zijn afgeleverd, konden ook voorzien worden van een in de kleur Gris Nacré gespoten dak en achterklep.
De van origine in de kleur Gris Nacré gestoken SM's werden op verzoek voorzien van een zwart dak en zwarte achterklep.
Vraag: Wie weet de kleurnaam en het kleurnummer van de kale 'coque'? Het is een bleek crèmegroen, dof kleurtje... .



Tenslotte een overdruk van de carrosseriekleuren, en de kleuren van het interieur (stof en leer), zoals ze te vinden zijn in een stalenboekje uit 1973:



Wie levert ons de stalenboekjes uit de overige produktiejaren?

CARROSSERIE- en INTERIEURKLEUREN

Nu we het toch over kleuren en kleurnummers hebben: hier een overzicht van de laknummers en kleuren waarin de SM's ooit geleverd zijn.

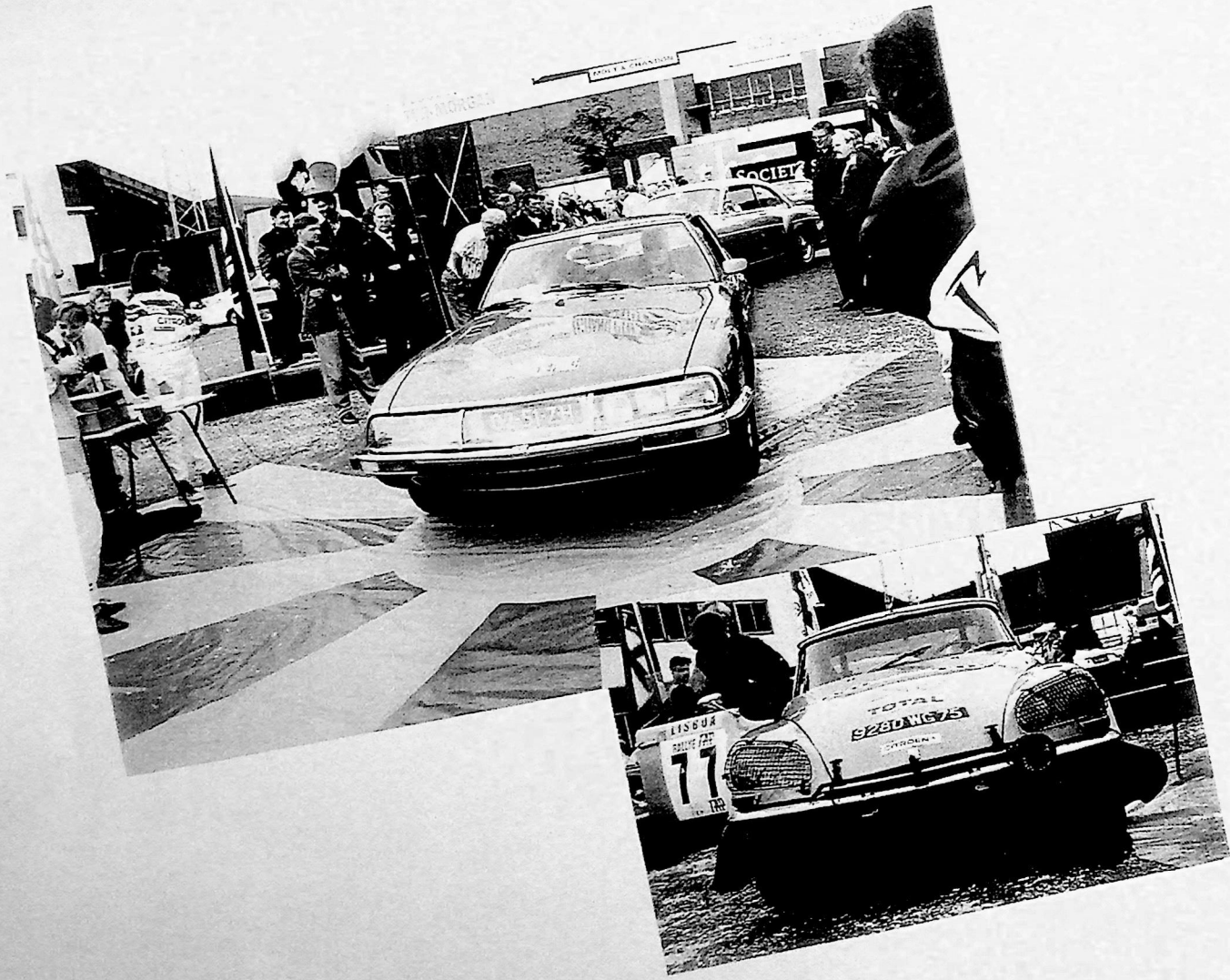
Vert des Tropiques	525
Sable Métallisé	318
Feuille Dorée M	319
Rouge de Rio	424
Blanc Meije	088
Bleu Platiné M	635
Gris Nacré	095
Noir	200
Brun Scarabée	427
Vert Argenté M	527
Rouge de Granade	426
Bleu d'Oriënt	616
Bleu de Bregancon M	637
Or de Simiane M	326
Beige Tholonet M	085
Gris Largentière M	082
Bleu DeltaM	640
Brun Roquebrune	430

CITROËN SM
GRILLE DES COMBINAISONS
TEINTES CARROSSERIES TISSUS

TEINTES CARROSSERIES	OPTION CUIR		SERIE JERSEY VELOURS					
	NOIR	TABAC	GRIS ACIER		ROUGE	BLEU	VERT	TEP GRIS
BLANC MEIJE	■	■	■	■	■	■	■	■
GRIS NACRE	■	■	■	■	■	■	■	■
VERT ARGENTE	■	■		■			■	■
BEIGE THOLONET	■	■	■	■			■	■
BRUN SCARABEE	■	■		■			■	■
BLEU DE BREGANCON	■	■	■					■
OR DE SIMIANE	■	■						■
NOIR	■	■		■				■
BLEU D'ORIENT	■	■		■	■	■	■	■



HISTORISCHE RALLY
AMSTERDAM-PARIS-AMSTERDAM 1993



Amsterdam, 2 september 1993,
's morgens zeven uur

De voorbereidingen voor de start van de derde editie van deze rally voor historische automobielen zijn in volle gang. De circuspiste van waaruit de deelnemers zullen vertrekken staat pontificaal midden tussen de twee gebouwen van Citroën Nederland op het Stadionplein in Amsterdam opgesteld. Een reusachtige Bibendum van MICHELIN zweeft een beetje scheef boven de boog waar de triomf van een van de deelnemers begint. De rit wordt gesponsord door een groot aantal bedrijven, waarvoor 'roadadvertising' lucratief is. Radio, televisie en de schrijvende pers zijn volop aanwezig; in dat opzicht is de rit nu al geslaagd.

Rijdende ondersteuningsequipes van Citroën in gloednieuwe XM's domineren de hulpdiensten van merken als Renault en Peugeot, die door hun aanwezigheid echter ook laten zien dat zo'n rit publicitair interessant is. Drie DS'en, waaronder de '23' van de equipe Eric Verhaest/Michel Verbeek (voor deze gelegenheid speciaal uitgerust met japanse banden; je moet er maar op komen!), een cabriolet met een duits kenteken, en de verkorte DS 'Ralley du TAP' van de Citroënfabriek trekken veel bekijks. De vier deelnemende SM's staan verspreid tussen de reeds aanwezige andere fraaie merken. Gelukkig staat de Mercedes 600 Pullmann niet naast een van 'onze' auto's; vergelijking van deze twee uitersten is weliswaar vrijwel onmogelijk, maar je zou als verstokte Citrofiel de neiging moeilijk kunnen onderdrukken om je SM maar bovenop het dak van de Benz te parkeren.

De berijders van de SM Injection Electronique van Th. van der Laan jr., een Telegraafequipe, reageren enthousiast op het aan hun uitgereikte exemplaar van 'SublieM'; je weet maar nooit of ze iets over onze club zullen publiceren, nietwaar?! Bij de start houden ze enthousiast ons clubmagazine uit het raam omhoog.

Ook de twee dames die een witte SM zullen piloteren, nemen een 'SublieM'-exemplaar in ontvangst, al zeggen ze er eerlijk bij dat niet zij, maar de eigenaar van de auto (V.d.Velde, Leiden) lid is van onze club: 'Wat ziet dat er mooi uit!' is hun door uw p.r.-man in grote dank afgenomen commentaar.

Theo van der Laan en zijn vrouw besturen straks hun 'chassisnummer 5' en bestuderen nog even de codes van de routebeschrijving, die er uiterst professioneel uitziet, en voorzien is van luxe advertentiemateriaal.

De showroom van Citroën is omgebouwd tot een receptieruimte met tafels vol ontbijtspullen op (aanvankelijk) smetteloos damast. De honderden mensen die hier op afkomen houden van het goede leven en ze worden op hun wenken bediend.

Toch kan het programma van de rit niet afgedaan worden met 'iets voor heren met geld en blonde dames, die houden van eten, drinken en autorijden'. Hun auto's mogen dan in sommige gevallen de status van cultobject hebben, het programma is doorspekt met cultuur, en men rijdt mee voor vooral het plezier dat een rit naar de Franse hoofdstad met vrolijke, enthousiaste 'collega's'met zich mee brengt. De wijze waarop de kleine man met de alpinopet en z'n werkelijk prachtig gerestaureerde Renault 4 van 1956 wordt benaderd door de bezitter van een Aston Martin Vignale is daar een voorbeeld van: hij neemt spontaan plaats achter het dunne stuurtje van de Renault en geniet zichtbaar.

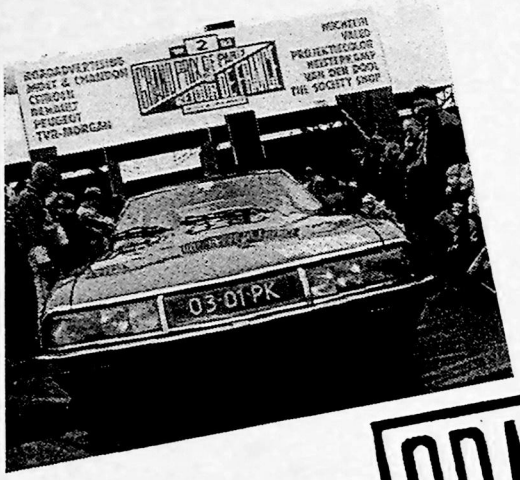


VIER CITROEN SM'S ONDER DE DEELNEMERS!

Als de SM's de startpapieren in en rond de piste ontvangen, valt telkens weer de naam van Johan Cruyff. Die man moeten we toch maar eens een erelidmaatschap aanbieden; per slot van rekening heeft hij (nou ja z'n auto dan) volgens de Autokampioen van 21 augustus jongstleden eindelijk z'n eigen fanclub gekregen.

Het valt op, dat als de SM's zich onder de triomfboog vertonen, talloze fotografen spontaan door de knieën gaan: is het uit eerbied voor dit fenomeen van technische vernuft en vormgeversdurf, of willen ze persé de grille voor hun lens hebben? In ieder geval: slim van de ontwerpers.... .

Als om half tien het spectakel van statig wegfluisterende limousines als de Bentley en de Rolls Royce, of de driftig gassende Simca Matra en Ferrari 330 (nooit eerder gezien) voorbij is, heeft de NOS in haar nieuwsuitzending van negen uur in de ochtend haar bijdrage aan het welslagen van de rit al geleverd; tjonge wat zijn die jongens snel! Maar de SM's zullen hun kracht later nog wel tonen.



19 2 93 GRAND PRIX DE PARIS RETOUR DE FRANCE

MOET & CHANDON

CITROEN WINT MERKENPRIJS

De voorbereiding

Citroën Nederland heeft als voorbereiding van de deelnemende familieleden de SM's en DS'en technisch grondig door de mangel gehaald. Bij een proefrit werd de 'korte' DS plat gereden, maar de trekbank bood uitkomst. Het geleende stuurwiel van Van der Laan en Van Leeuwen in Buitenkaag verfraaide de gouden SM. Citroën laat niets aan het toeval over. De directeur publiciteit van Citroën Nederland biedt mij spontaan een grille van een Traction Avant aan: zou hij nog weten dat ik als twintigjarige met een vriend met zo'n auto in Frankrijk tijdens een nachtelijke rit door een aardappelveld ploegde en daarbij m'n grille verspeelde? Wat een service!!!

Eén van de deelneemsters, lid van onze club, schrijft over de rit zelf:

Verleden jaar had ik al het plan om dit jaar de Grand Prix de Paris mee te rijden. De directe aanleiding vormde het enthousiaste verhaal over de vorige rit van man en zoonlief. Zij hadden de rally gereden in een Facel Vega. Dat is een heel fijne auto maar niet zo geschikt voor een rally. In onze schuur stond in een hoek nog steeds een rode SM, waar van alles mee moest gebeuren, maar waar niets van kwam. Maar met algemene stemmen werd besloten: deze gaat de rally rijden!

Er werd snel in geschreven zodat we zeker waren van een startnummer; de motor werd gereviseerd en allerlei andere technische zaken waar ik verder geen verstand van heb werden uitgevoerd. Op het allerlaatste moment moest de motor nog ingereden worden, en, daar ik toch nog naar het oosten van het land moest, moest ik dat maar even doen. Bij terugkomst had ik maar één uitspraak: 'Hij rijdt als een speer!'

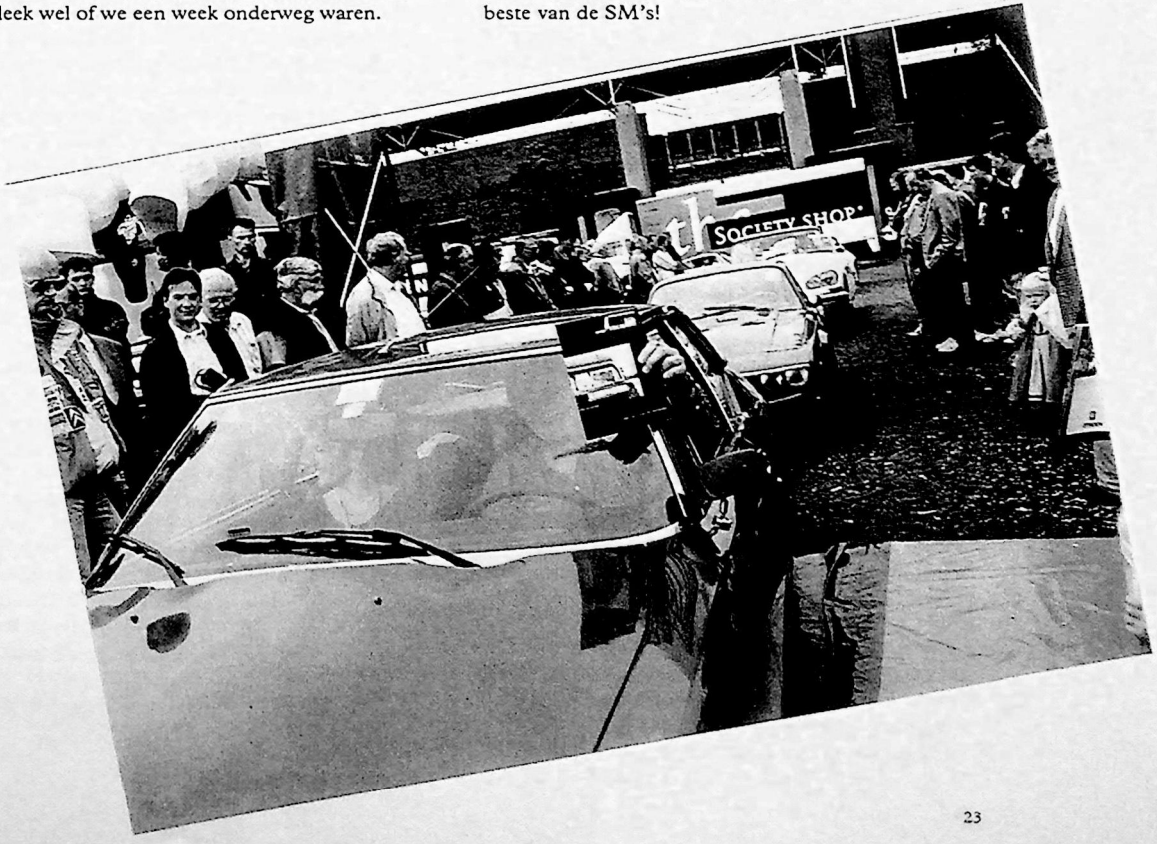
De laatste week voor de start zijn we als Citroënmerkenteam nog bij elkaar gekomen om alles door te praten. Toen werd ik pas ècht nerveus: niks puzzlerit, maar een echte rally. Een tijdklok, lineaal, potlood, alles met touwtjes voor om je nek, anders rolt het door de auto.

De start op donderdagochtend is ook iets om mee gemaakt te hebben. Al die schitterende auto's, de muziek, de pers, fotografen. Peter Pijlman van onze nieuwe SM-club was er om mooie foto's te maken. Het weer zat mee, en we waren keurig op tijd in Waterloo. Maar...., daar gingen we heel erg de mist in met het onderdeel 'blind date'; op dat moment denk je dat je de enige bent die het niet kan vinden. Maar we hoorden dat er maar een paar teams waren die het goed hadden. 's Avonds doodmoe in ons hotel waar we nog net konden douchen, en ons omkleden om naar de ontvangst bij Moët et Chandon te gaan. Eerst een rondgang en daarna een fantastisch diner

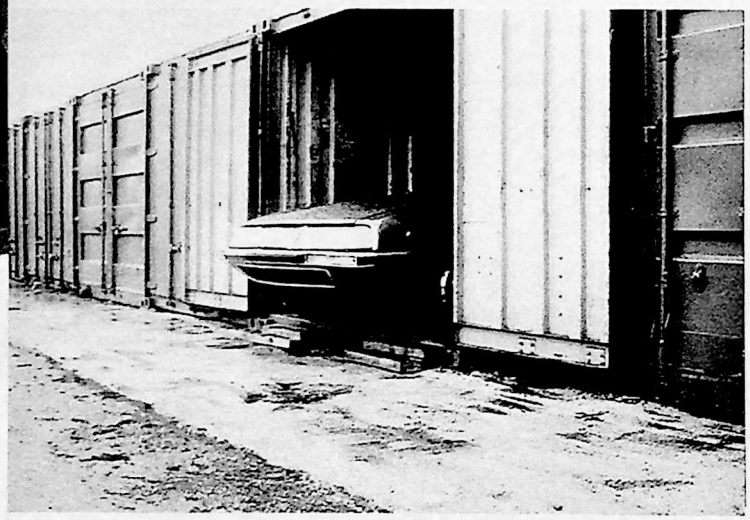
bij kaarslicht en met veel champagne. De volgende dag weer vroeg op, er werd verteld dat het een rustige dag zou worden: kastelen bezichtigen en zo, maar dat bleek een zoethoudertje. We hebben onze 'speer' echt op z'n staart moeten trappen om redelijk op tijd binnen te zijn. Wat me ook opviel, was de witte SM met nagenoeg hetzelfde kenteken als onze auto. Maar nog opvallender was het team dat de auto bestuurde: twee dames die menig Jaguar of Porsche hun achterlichten lieten zien!
Toen ik ontdekte dat we behoorlijk hoog in het klassement zaten, werd ik echt fanatiek. Niet te geloven van mezelf. We hadden een heuvelklim en ook een slalom, waar je je met een SM natuurlijk lekker op kan uitleven. 's Avonds bij het hotel aangekomen, stond er een delegatie van de Franse SM Club ons op te wachten, wat erg leuk was. Weer haastig douchen en omkleden, waarna we met bussen naar Les Grandes Ecuries, Chantilly, gebracht werden. Daar kregen we een prachtige voorstelling te zien met paarden, en daarna weer een groots diner. Doodmoe naar bed; het leek wel of we een week onderweg waren.

De volgende en laatste dag hadden we nog een regelmatigheidsproef, wat best moeilijk is. Daarna over de grote weg richting Amsterdam, waar we klokslag vijf uur binnen kwamen en weer een grootse ontvangst kregen. Daar begonnen al de sterke verhalen. Eindelijk konden we ons in alle rust opfrissen en een beetje bij komen. Om acht uur lagen de rondvaartboten klaar, en het keurig in smoking en avondjurk geklede gezelschap werd bij het Amstelhotel afgezet. Hier hadden we een heerlijk diner en werden veel prijzen uitgereikt. Het leuke was, dat niet de Austin Healy's of Ferrari's, maar een Renaultje Quatre in de prijzen viel.
En, wat helemaal leuk was: Citroën won de merkenprijs!! Wij eindigden als vijftiende, wat ik toch erg goed vind voor een amateurtje.
Het was een enorm evenement, en ik hoop volgend jaar weer mee te doen.

Margreet van der Laan.
De SM van Van der Laan eindigt als de beste van de SM's!



SMart Talk

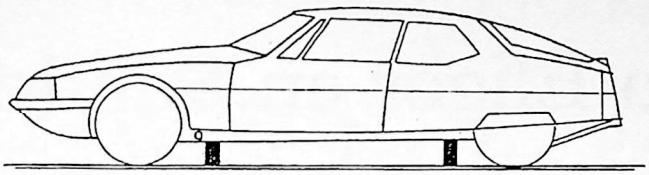


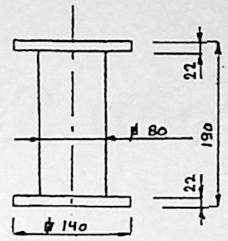
De rubriek SMart Talk bevat telkens een artikel over een aspect van de bijzondere techniek van de SM. SMart Talk wordt geschreven door Mark Witte, technisch adviseur van het bestuur en lid van de Citroën SM Club Nederland, maar staat ook open voor andere leden en gastschrijvers. De rubriek richt zich afwisselend op de Doe-het-zelver-met-ervaring en op de leden die meer willen weten over de (technische) werking van delen van de SM. De artikelen zullen dus soms heel praktisch bruikbaar zijn bij het sleutelen, soms meer de principes van de in de SM gebruikte techniek belichten.
De geïnteresseerde leek, die nooit zelf sleutelt aan z'n auto kan met deze telkens terug kerende rubriek z'n voordeel doen. Een gesprek van de SM-bezitter met een SM-vakman over gewenste en/of noodzakelijke reparaties wordt voor deze (semi-)leek concreter en begrijpelijker.

Deze aflevering van Smarttalk staat niet in het teken van een specifiek technisch probleem, maar meer algemeen. Zoals zovelen onder u zal october de laastst maand van het jaar zijn waarin nog met de SM gereden wordt. De SM verdwijnt dan in een garage/ stalling en komt in maart weer te voorschijn. Natuurlijk, het niet rijden met de SM levert geen schade op, er slijten geen onderdelen. Weer en wind hebben geen invloed op de auto. Er is echter een oerhollands spreekwoord : Stilstand is achteruitgang.

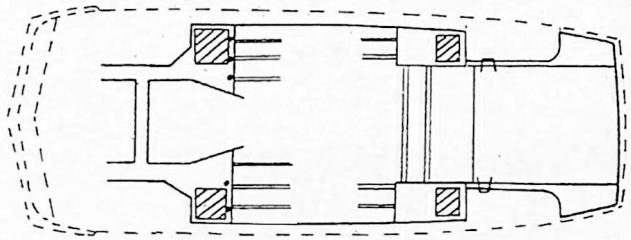
Het wegzetten van een auto voor kortere of lange tijd moet zorgvuldig aangepakt worden:

1 Was de auto zorgvuldig en zet haar volledig in de was.
Vergeet hierbij niet om wielkasten en bodempartij ook grondig schoon te spuiten. Slik etc. houdt zeer lang vocht vast.
2 Maak het interieur goed schoon. Sla de asbak ken niet over. Maak met een sopje die delen schoon waar u regelmatig aanzit, stuurwiel, versnellingspook, handrem.
3 Wanneer de auto voorzien is van lederen bekle ding moet deze zorgvuldig gereinigd worden met leerzeep en dan ingeolied worden. Leerzeep en leerolie vindt u bij manages/ speciaalzaken op paardensportgebied.
Het zorgvuldig reinigen is nodig omdat in een afgesloten ruimte waarin de vochtigheid te hoog is, er snel schimmelvorming optreedt.
4 Laat koelvloeistof controleren op beschermings graad tegen vorst.
5 Maak een ritje waardoor de motor en uitlaat goed warm zijn
Ik ga er vanuit dat u ieder jaar minimaal 1x keer uw motorolie ververst. In gebruikte olie van drie, vier jaar zitten te veel schadelijke zuren die juist bij stilstand hun werk doen. Is de motorolie te oud, ververs eerst de olie en rij dan warm.
6 Rij de auto op zijn definitieve plaats en zet haar in de hoogste stand. Plaats nu de vier steunblokken op de aangegeven plaats en zet haar in de laagste stand. De auto rust nu op de blokken. Het neerzetten van een auto op blokken heeft de volgende voordelen:
a) Banden worden niet continue op één plaats belast. Een autoband wordt daadwerkelijk ovaal wat na enige tientallen kilometers rijden wel weg gaat.
b) Aanslagrubbers worden niet belast. Het langdurig het volle gewicht van een SM dragen door een klein rubber is vragen om moeilijkheden. Wie heeft niet de volledig uitgepuilde rubbers gezien.
c) Wiellagers worden ontlast. Kogellagers hebben als voordeel van een puntcontact tussen kogel en leiring. Smering is vet. Door het langdurig stilstaan zakt de kogel door de smeerfilm. Het punt waarop dan de kogel de leibaan raakt, wordt aangetast en de geharde laag zal op dit punt als eerste kapot gaan.
d)Diefstalbeveiliging. Een SM op blokken is uiterst moeilijk te verplaatsen.

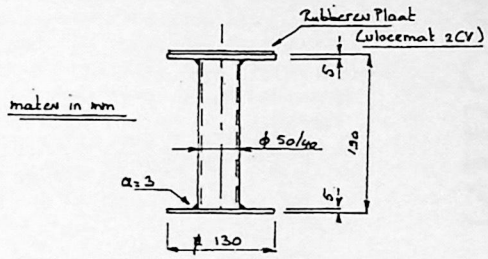




steunblok hout 4x



ONDERZIJDE



steunblok staal 4x

7 Maak een accupool los. Er zijn een aantal com ponenten waarop spanning blijft staan ondanks dat het contact uit gezet is. Het kapotgaan van de diodes in een dynamo kan een forse kortsluiting opleveren met kans op brand.
8 Dek de auto af met een hoes. Auto blijft stofvrij en er komt geen onnodig licht op het interieur.

Stallingsruimte zelf

- Het beste is een verwarmde met vloerbedekking ingerichte garage. Die hebben we niet allemaal. De ruimte moet droog zijn. Vele ruimten hebben een dak maar zijn niet droog. Aluminium garageboxen zijn uitermate vochtig. Bij de minste zonneschijn bloedheet, maar bij neerslag uitermate vochtig. Om een ruimte te controleren is het ophangen van een hydrometer geen overbodige luxe. Blijkt de ruimte over het algemeen te vochtig (Hoger dan 70 %) probeer circulatie aan te brengen. Een nog betere oplossing is het plaatsen van een electrische ontvochtings-unit.
- Controleer de ruimte op muizen. Bij aanwezigheid moet men een katteluikje monteren. Dit blijkt effectiever dan vergif.Wanneer men er zeker van is dat er geen muizen/ ongedierte is, kan men de portieren open laten staan. Deurrubbers worden niet continue ingedrukt. Bij het rijden in het nieuwe seizoen is er dan geen hinderlijk windgeruis.
- Auto is nu gestald maar kan niet vergeten worden. Iedere 6 weken moet de accu opgeladen worden. Een volledig ontladen accu gaat kapot.

Eindelijk is het nieuwe seizoen weer aangebroken

Auto kan van stal. Start de motor en laat deze minimaal 5 minuten stationair draaien om het gehele draaiwerk weer goed te smeren. Plaats de auto in de hoogste stand en verwijder de steunblokken.
In dit verhaal komt u geen bijzondere handelingen tegen zoals het verwijderen van bougies, het ingieten van olie, het opzuigen van olie door de carburateurs. Voor een periode van 6 maanden is dit alles niet nodig. Besluit men om de auto voor pakweg 10 jaar stil te zetten dan komen er vele andere zaken aan het licht.
Na het doorvoeren van bovenstaande kunt in het nieuwe seizoen op eenvoudige wijze weer starten met uw hobby.

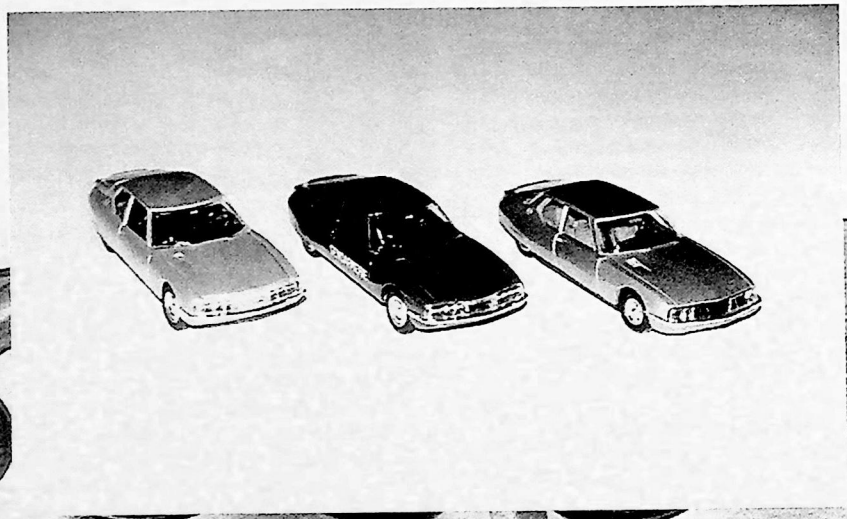


Oproep

Er komen erg weinig vragen binnen bij de redactie met betrekking tot de diverse technische aspecten van de Citroen SM.
Ik weet ze zijn goed, *maar zo goed ?*
Stuur Uw vragen en opmerkingen!

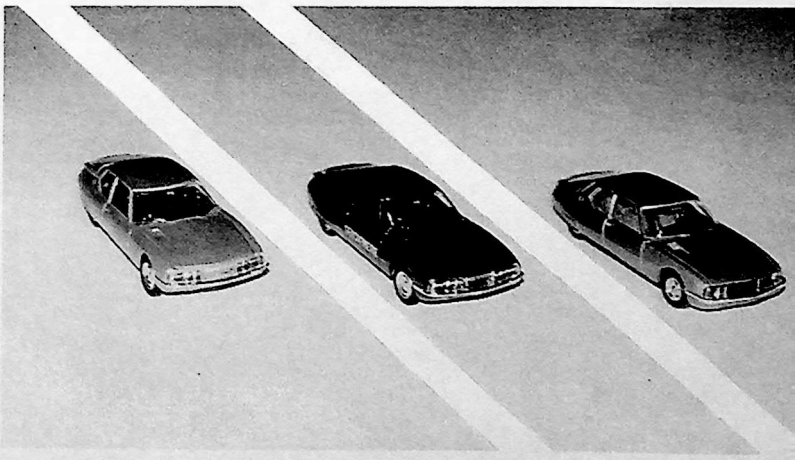
Citroën SM van Eligor en Solido

NIEUW!



SM Miniatuurauto

Onlangs bracht Eligor onder nummer 1363 een miniatuur-SM (1/43) op de markt. Op het eerste gezicht een prachtig modelletje. De prijs, plm. f30,—, is voor verzamelaars redelijk, zij het dat Vitesse voor minder geld beslist fraaiere miniatuur-autootjes uitbrengt (denk aan de fabelachtige DS-jes, onder andere met Gina Lollobrigida), die veel gedétailleerder en verfijnder zijn afgewerkt.
De kleuren van de SM zijn mooi gekozen, en lijken op de oorspronkelijk SM-kleuren. Er zijn zes varianten: feuille dorée, blanc meije, brun roquebrune, gris largentière, vert argenté en een soort vert des tropiques. Daarnaast wordt een donkerblauwe 'gendarmerie' aangeboden, maar dit keer zonder antenne en zwaailicht. Motorkap en kofferklep kunnen open, en de motor (een 'carburateur') is leuk gemaakt (foto: links en midden).
Voor de kenner is meteen duidelijk dat het hier een heruitgave betreft van de destijds schitterende Minialuxe, waar op de bodem vermeld stond: 'autorisation du constructeur'. En terecht, want in tegenstelling tot de Norev van dezelfde tijd (1971), gaat het hier om een modelletje dat qua verhoudingen en fijne détails veel nauwkeuriger overeenkwam met de echte SM. Goed, de wieltjes waren niet exact, de binnen-kofferdeksel was wat kort uitgevallen, het stuurtje was weliswaar goed qua vorm, maar zat wat hoog, en het dashboard sloot niet mooi aan op de voorruit. Maar de motorkap bijvoorbeeld en ook de breedte van de voorkant ten opzichte van de achterpartij waren veel beter dan die van de Norev, om maar te zwijgen over de Gorci's (veel te breed in verhouding tot de lengte) en de Solido's (juist te smal). Je zou bij een heruitgave verwachten dat Eligor de fouten in het Minialuxe-model zou weg werken. En het moet gezegd worden: de wielen en de bandjes zijn veranderd, en lijken nu wat meer op het originele SM-model, maar echt goed zijn ze weer niet uitgevallen. Het dasboard past nu veel beter, maar het stuurtje zit nog steeds belachelijk hoog. De koffer-binnenklep is wat langer maar sluit wéér niet aan op de achterkant. Jammer; het zijn kleine missers, en voor dertig gulden per stuk had het best beter gekund. Maar voor wie de Minialuxe niet heeft (of voor wie helemaal geen miniatuur van z'n SM heeft) is het een prachtig modelletje!
Koud was de Eligor uit de mal gerold, of Solido kwam met een heruitgave van de SM (op de foto rechts). Eerder was dit modelletje al onder het merk Verem opnieuw gemaakt. Eevenals de Verem, is de nieuwe Solido uitgevoerd met (te kleine) vaste hoofdsteunen; verder is het model exact hetzelfde als de oorspronkelijke versie, alleen is er nu één kleur leverbaar: feuille dorée. Prijs: rond de f20,—.
Ook in miniatuurland beleeft de SM een revival. Wanneer komt er een Bburago van de SM? De leden van de miniatuurclub NAMAC mogen dan wel de VW Karmann Ghia van Paul's Model Art verkozen hebben tot Miniatuurauto van het Jaar (terecht hoor!), voor mij is er maar één de beste, en dat is de Minialux, sorry, de Eligor.



VOORUITBLIK

In jaargang 2, nummer 1 van SublieM (onder voorbehoud) onder andere:

• deel drie van **DE ONVOLTOOIDE;** over het interieur van de SM;

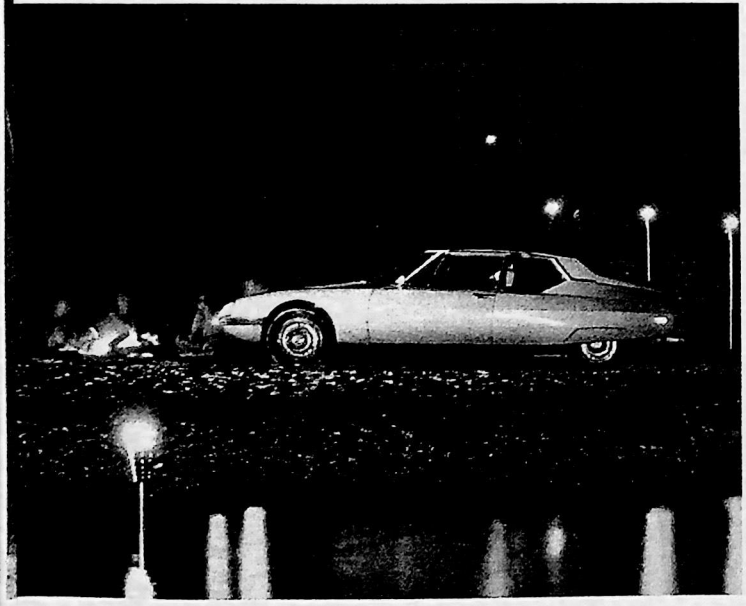
• **CHASSISNUMMER...** waarin een gesprek met Jan van Gompel en de gebroeders Sanders in het brabantse land over ondermeer méér dan alleen hun SM's;

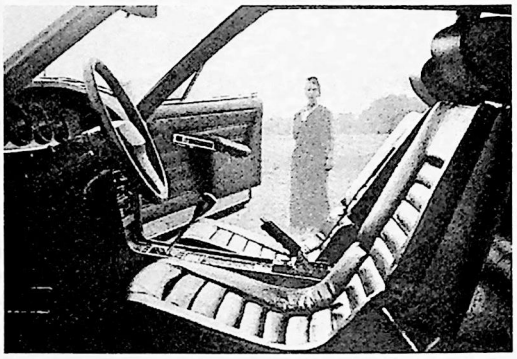
• de plannen voor **EVENEMENTEN** in 1994;

• en uiteraard de technische rubrieken **SMart Talk en SelfMade.**

Nummer 1 van SublieM 1994 verschijnt in maart. Kopij voor deze uitgave kunt u vóór 1 februari 1994 aanstaande richten aan het redaktie-adres.

Contributie 1994
Het bestuur verzoekt alle leden en donateurs hun contributie c.q. donatie 1994 vóór de start van het nieuwe jaar over te maken; in deze uitgave van SublieM is een acceptgirokaart mee gezonden. Uw vlotte reactie op deze oproep maakt aparte mailings (en dus kosten voor de club) overbodig. Voor uw medewerking zeggen wij u bij voorbaat dank.





SublieM
Jaargang 1, nummer 3, december 1993

SublieM is een uitgave van de CitroënSM Club Nederland, opgericht op 22 april 1993. Oplage: 125 exemplaren
Redaktie-adres:SublieM
Catharina van Clevelaan 34,
1181 BH Amstelveen

Eindredactie/PR: Peter I. Pijlman, (020-6416352)
Redacteur: Alexander Vroom
Vormgeving en produktie: Eelco Bos bNO,
Studio 124 Design BV, Amsterdam.

Lidmaatschap van de Citroën SM Club Nederland:
Inschrijfgeld: f25,— eenmalig
Lidmaatschap: f100,— per jaar
Foreign Members: DFl.125,— a year
Minimum donatie: f75,— per jaar
Overmaken op: PG 533621, o.v.v. penningmeester Citroën SM Club Nederland
t.n.v. Alexander Vroom, Amsterdam

Voorzitter: Han Wandel
Kerkring 43-45, 4306 CK Nieuwerkerk
tel: 01110-1487, fax: 01114 - 3393
Secretaris en ledenadministratie: Hans Beenen
de Boster 5, 8401 HH Gorredijk
tel: 05133-5673
Penningmeester: Alexander Vroom
Beulingstraat 4b, 1017 BA Amsterdam
tel: 020 6246298
Bestuurslid: Peter I. Pijlman
Technisch adviseur: Mark Witte
Al te Kleinswèg 2, 4301 PB Zierikzee

Advertenties
zie speciale rubriek in dit nummer.

TERUGBLIK



December negentienhonderdendrieënnegentig. Zeveneneenhalve maand geleden kwamen een tiental SM-rijders bijeen in het middenwesten van Nederland. Niet alle aanwezigen kenden elkaar, maar van meet af aan was duidelijk wat deze mensen gemeen hadden: de wens om eindelijk een Citroën SM Club oprichten. Achttien jaar na het stille verscheiden van de SM (de laatste SM's werden niet eens meer bij Citroën zelf in elkaar gezet...; de CX kwam eraan en de fabriek had ruimte nodig), achttien jaar later is het gelukt.

Eerder pogingen kwamen te vroeg, waren niet goed doordacht aangepakt, werden verstoord door verschillende belangen of hadden simpelweg te maken met het feit dat het aantal SM's in ons land te gering was. De bijeenkomst in De Meern werd gekenmerkt door een enorm enthousiasme van de aanwezigen. En vooral: door daadkracht. Binnen no time was duidelijk dat het er nu en meteen maar van moest komen. Drie weken later lag er een plan de campagne, anderhalve maand later lag er een clubmagazine, startte de perscampagne, en werden de andere Citroënclubs in Nederland en de SM-clubs in het buitenland ingelicht.



Eén meeting en drie clubbladen verder is het duidelijk: de club is in binnen en buitenland bekend, de leden hebben het enthousiasme van de initiatiefnemers overgenomen; de baby wordt al een peuter, begint zelfstandig te lopen, kiest z'n eigen weg. Met inmiddels zestig leden en ongeveer vijeenzeventig auto's zitten we al bijna aan de top van wat voor mogelijk werd gehouden. En elke week wordt de redaktie wel een keer gebeld door wilvreemden, die naar aanleiding van het bestaan van de club, èn in reactie op de persberichten, geïnteresseerd zijn geraakt in de SM. Zoveel belangstelling betekent dat het bestuur niet stil mag en kan zitten: de vaart moet er in blijven. En dat gebeurt ook. Binnenkort gaan twee bestuursleden met de Franse en Duitse club overleggen over samenwerking; overleg met de Engelse club zal spoedig volgen, niet in de laatste plaats om de internationale meeting in juni '94 te helpen slagen. Twee leden van het bestuur bereiden in samenwerking met enkele leden een voorjaarsbijeenkomst voor. De concept-statuten liggen gereed. Het vijenzeventig jarig bestaan van Citroën wordt volgend jaar op grootse wijze gevierd met een speciale tentoonstelling in de Beurs van Berlage te Amsterdam, en wij willen daar graag ons steentje bijdragen. We gaan ons tweede bestaansjaar in, dankzij de leden, dankzij u. Het bestuur van de Citroën SM Club Nederland wenst u en uw familieleden een fijne Kerst; dat deed de Autokampioen in 1970 ook, en wel met bijgaande fraaie omslagfoto van het interieur van onze auto.

Wij wensen u bovendien en vooral een goede start van 1994!

P. Alink	Ronde Hil 14
donateur	4822 AJ Breda
	076-416665
J.H. Beenen	de Boster 5
	8401 HH Gorredijk
Crb '71	05133-2370
M.C.H.P. Bertens	Provincialeweg 192
	4909 AJ Oosteind
Inj '74	01620-55850
N. Boschma	Nieuwvaartje 15
	1135 BJ Edam
Crb '72	02993-71491
R. Braakman	Haagweg 153
	Leiden
Crb '73 3L	01751-40127
Automobielbedrijf	Lekdijk 73
P. Broere	2921 AC Krimpen a/d IJssel
Crb '72	01807-15055
J.H. Cappellen	Hoogstraat 31d
	3011 PE Rotterdam
Crb '72	010-2130047
W.J. Cats	Baexemerweg 25a
	6096 AP Grathem
Inj '74	04748-2852
P.M.F. Derks	Rachelsmolen 8
	5612 MB Eindhoven
Inj '74	040-454256
B. van Dijk	Miening 8a
	2381 GL Zoeterwoude
Crb '72	01715-2697
B.P. van Dijl	De Meeten 80
	4706 NH Roosendaal
Aut '72	01650-37004
M. Eikelboom	Amersfoortsestraat 45
	3769 AD Soesterberg
Crb '71	03463-51150
J. van Ekris	Pelmolen 20
	2406 KP Alphen a/d Rijn
Crb '72	01720-25959
E. Evenhuis	Hoofdkade 7
	9561 JG Ter Apel
Crb '70	05995-2235
H.H. Flierman	Kratonweg 9
	7214 DK Epse
Crb '71	05759-3105
O.P. Fortuin	Spreeuwenpark 4-I
	1021 GW Amsterdam
Aut '72 (2.7)	020-6366437
G. van Gestel	Floralaan West 294
	5644 BP Eindhoven
Crb '71	040-127079
G. Giorgi	Nieuwe Gentse Steenweg 6
	B-1702 Groot-Bijgaarden
Inj '73	32-24666541
Automobielbedrijf	Tongelresestraat 25
van Gompel	5611 VJ Eindhoven
Crb '70, Crb '71, Aut Inj '73	040-113843
J.J.J.M. Groot	Wilhelminastraat 48
	6921 ZM Duiven
Inj '73	08367-61562
R. Gudde	Beethovenstraat 1
	1077 BD Amsterdam
Crb '72	020-6792054
A. Hempelmann	Helene-Weber-Allee 2
	D-80637 Muenchen
Crb '71	..894135312
E.H. Hermans	Rijndal 52
	2904 DD Capelle a/d IJssel
Inj '72	010-4513322
J. Hoitsma	Dennenlaan 15
	5553 CV Valkenswaard
Inj '74	04902-14085
T.J. Horjus	Van Spijkstraat 47
	9726 BK Groningen
Inj '73	050-180420
Y.G. de Jong	Mr. Flapperlaan 6
	8801 BN Franeker
Crb '72	05170-92674
H. Kerskers	Zaalheuvelweg 51
	5363 TE Velp (NB)
Crb '71, Crb '73	08860-74273
B.D. Ketting	Grotestraat 68
	7478 AD Diepenheim
Crb '71	05475-2028

G.J.L. Koppert | Opstalweg 7
2671 LW Naaldwijk
Crb '71 | 01740-40562

A.C. Koster | Noordeinde 56
2742 AD Waddinxveen
Crb '72 | 01828-11841

T. van der Laan | 4e Binnenvestgracht 1a
2312 NT Leiden
Inj '73 | 071-127499

Th.S. van der Laan | Parkweg 281
2271 BC Voorburg
Crb '70 | 070-3864189

W.L. van der Laan | Vinkelaan 8
2245 AH Wassenaar
Inj '73 | 01751-18894

J.H.M. Lintzen | Aldenhofstraat 34
6191 GV Beek (L)
Crb '71 | 046-376006

H.G. Manders | Justus van Effenlaan 31
2741 XR Waddinxveen
Crb '71 | 01828-16479

I. Nijs | Rijksweg 403
B-3630 Maasmechelen
Crb '71 | 32-89766078

G.A.F.M. Oberndorff | Arnoldenstraat 16
6171 NE Stein
Crb '71 | 046-338453

F.H.J.M. Omers | Spijksesteeg 6
4212 KG Spijk
Crb '72 | 01830-26955

J.K. Pijlman | Nicolaas Maesstraat 58-2h
1071 RC Amsterdam
Crb '71 | 020-6794850

P.I. Pijlman | Catharina van Clevelaan 34
1181 BH Amstelveen
Inj '72 | 020-6416352

E.W.H. van de Reijden | Abtspoelhof 1
2341 NS Oegstgeest
Inj '72 | 071-172868

Garage Sanders | Ginderdoor 15
5738 AA Mariahout
Crb '71 ,Crb '70 | 04992-2222

A.H. Scholten | Spoorlaan 24
1851 HK Heiloo
Crb '72 | 072-334375

F.W. Schrofer | Boomsluiterskade 367
2511 VN 's Gravenhage
Crb '71 | 070-3859085

P. van der Slik | Edisonlaan 20
2665 JC Bleiswijk
Inj '73 | 01892-12418

J.G. Smit | Latensteinseweg 11
4005 EG Tiel
Aut '72 | 03440-19385

P. Snip | Reigerhof 7
donateur | 9791 EP Ten Boer
Crb '72 | 05902-1864

W.P.B. Thiemann | Verlengde Kerkweg 17
2985 AZ Ridderkerk
Inj '73 | 01804-28655

T.J.J. van der Velde | Melkweg 44
1622 BB Hoorn
Crb '72 | 02290-40550

Ph. van der Velde | Herengracht 2a
2312 KR Leiden
Crb '71 | 071-123191

R.H.C. Vermander | Meidoornlaan 21
2267 BB Leidschendam
Crb '71 | 070-3998586

A.H. Vroom | Beulingstraat 4b
1017 BA Amsterdam
Crb '72 | 020-6246298

B.B.A. Vroom | Oostplein 121
3011 KX Rotterdam
Crb '71 | 010-4124122

J.M.C. Walraven | Kasteelstraat 73
6235 BN Ulestraten
043-644326

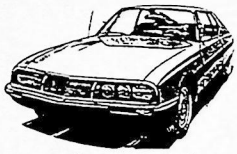
J.C. Wandel | Kerkring 43
4306 CK Nieuwerkerk (ZLD)
Crb '71 | 01114-1487

M.A. Witte | Al te Kleinsweg 2
4301 PB Zierikzee
01110-16967

J. ten Zijthoff | Hoofdweg 15
9333 PA Langelo
Crb '72 | 05928-12672

ADVERTENTIES

CHYPARSE
Citroën Hydraulique Parts Service



CHYPARSE is een jonge onderneming die zich toelegt op de verzorging van auto-onderdelen t.b.v. de Citroën DS en SM. CHYPARSE importeert niet alleen onderdelen, zij beeft ook een eigen produktiefaciliteit voor revisie van verschillende hydraulische componenten; daarnaast ontwikkelt zij nieuwe, niet meer verkrijgbare onderdelen die in samenwerking met anderen of in eigen beheer geproduceerd worden.

Voor de SM levert CHYPARSE onder andere:

Veerbollen nieuw	195,-
Veerbollen gereviseerd	100,-
Veerbollen vullen per bol	20,-
HD-pomp met nieuw ontwikkeld lager	395,-
Hoogteregelaar	90,-
Stuurhuis in bewerking	
Remschijven set	175,-
Achterremschijven set	275,-
Handremblokken	100,-
Remblokken	125,-
Achterremblokken le type	100,-
Wiellagerblok met nieuwe fusées L of R	475,-
Wieldraagarm L of R	550,-
Spoorstang L of R	250,-
Motorsteun	95,-
Koppelingsset origineel Valeo (drie-delig)	350,-
Startmotor	425,-
Puntencassette	150,-
Rotor	195,-
Elektronische ontsteking Lumenition	495,-

AANBIEDING:

RVS uitlaat kompleet	2000,-
Na 1-1-1994	2250,-
Ook losse delen verkrijgbaar !	

Deze RVS uitlaten worden 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.

Nieuwe gedrukte uitgave van het nederlandstalige SM werkplaatshandboek uit voorraad leverbaar	50,-
SM Automobilia (meertalig boek)	115,-
Auto Collection SM	12,50
Poster SM	20,-
T-shirt SM	20,-





AMERSFOORTSESTRAAT 45
3769 AD **SOESTERBERG**
Tél./Fax : **03463-51150**

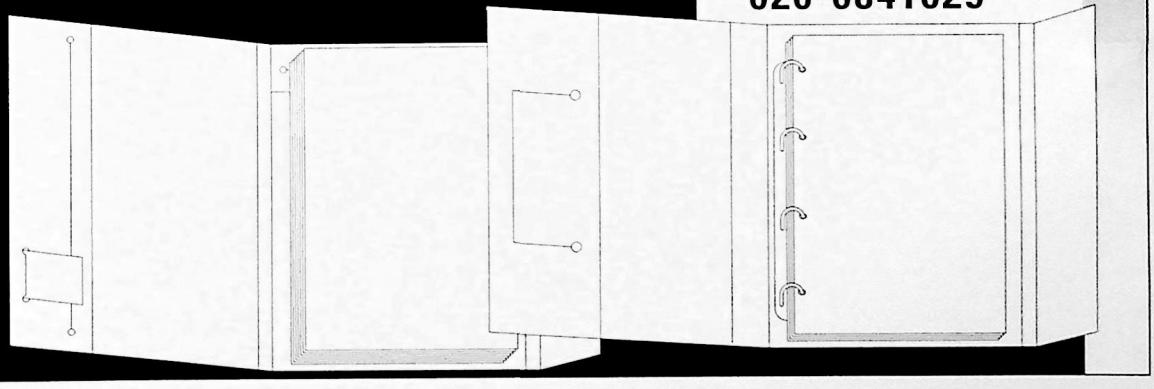
• De **Congresmappen** van **DrukGoed**
In 700 grams wit gelamineerd karton, mooier en milieuvriendelijker

Offsetbedrukking, ook full color
diverse standaardmodellen en maatwerk
oa. schrijfblokmap, ringbandmap bv. met insteekvak / videoband etc.

DrukGoed

Huisstijlen
Reklame-drukwerk
Brochures / Jaarverslagen
Presentatiemappen
Congresmappen
Promotiekoffers
Ringbanden

Buyskade 41
Postbus 61183
1005 HD Amsterdam
Fax 020-6847503
Telefoon
020-6841029



3