



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

Aan zo'n droomauto kunnen we eigenlijk maar één ding toevoegen:

Ieder nieuw Classic Car lid
verwelkomen we met een verzilverde
miniatuur.



een beetje nuchterheid.

Daarom heeft de **Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club** speciaal voor u het **Classic Car Lidmaatschap** samengesteld. Een uitgekiend pakket zekerheden waarmee u nóg meer van uw classic car zult genieten. Voor slechts f. 195,- per jaar kunt u niet alleen rekenen op hulpverlening in binnen- en buitenland (i.s.m. ANWB Wegenwacht). U krijgt bovendien de garantie dat uw klassieker, na pech of ongeval waar ook in Europa, altijd wordt thuisgebracht als hij niet binnen twee werkdagen gerepareerd kan worden. Wat daarbij nog eens extra bijzonder is: onze service geldt óók als u pech hebt met uw

'gewone' auto. Verder ontvangt u als nieuw lid het historische **KNAC Classic Car schildje** en regelmatig het **KNAC Magazine**. U kunt terecht bij onze technische voorlichting. En tegen een zeer aantrekkelijke premie profiteert u bovendien van de zekerheid van de **KNAC Classic Car Polis**. Een exclusieve classic car verzekering, geheel afgestemd op de eigentijdse eisen van classic car rijders. En dit zijn nog maar een paar voordelen van het lidmaatschap. Want ... u bent zuinig op uw auto, maar wij zijn het ook!

Geïnteresseerd? Bel voor het **Classic Car Lidmaatschap** en voor de voordelige **Classic Car Polis** de KNAC: **070-3831612**.

KNAC, persoonlijk, comfortabel, compleet.





SNELLE MEDEDELINGEN

Leden in het nieuws

Als u de Snelle Mededelingen in SublieM als eerste allemaal leest (en we weten dat de meeste leden dat doen) dan hebt u meermalen kunnen lezen dat we zo'n 150 leden in de club hebben. Maar telkens hielden we dus een slag om de arm. Waarom? Omdat we bijvoorbeeld op zeker moment deze magische grens weliswaar overschreden hadden, maar ook al het vermoeden hadden dat er aan het eind van het verenigingsjaar een aantal 'opzeggingen' zouden plaatsvinden: men had de SM verkocht of men was voornemens dat te doen. Nu het eerste halfjaar van het jaar voorbij is en duidelijk is wie lid is gebleven en wie niet, kunnen we u vertellen dat we op dit moment maar liefst **156 leden** hebben!



Nieuwe leden in het nieuws

Per tien maart jongstleden is **Egbert Deetman** lid van onze club geworden. Hij heeft een witte carburateur uit 1972 met het kenteken 09-NG-80. Minister Deetman reed destijds in een schitterende donkerblauwe CX Prestige. Bravo! De appel en de boom... Ook **de heer J.D. Hill uit Cromvoirt** werd lid. Hij heeft een Brun scarabee carburateurversie met leer, airco en het kenteken 30-SM-90. **De heer Dirk Burger** werkt bij Citroëngarage Oldenhage en werd lid. Hij heeft een Amerikaanse 3-liter SM uit 1972 in de kleur Sable Métallisé.

Begin april konden we vier nieuwe leden begroeten: **de heer N.H. Geul uit Almere** die een SM zoekt, **de heer B.G. de Vries uit Meerkerk**, en **de heer L. Verstoep uit Driesum** die een Zwitserse SM uit 1971 kocht. **De heer Lex Donia uit Utrecht** kocht een Nederlandse SM uit 1972 en werd lid. **De heer Bram Veldhuis**, ook uit Utrecht werd lid. Hij zoekt een SM.

Tot nu toe dus al acht nieuwe leden dit jaar.....



Ex-lid in het nieuws

(Tr)ouwe leden kennen hem, in ieder geval van naam: **Eelco Bos**, de bedenker van de vorm van ons clubblad en lid vanaf het eerste begin van de club. Na acht jaar verlaat hij ons omdat hij z'n SM heeft verkocht. Niet zomaar, hoor. Hij heeft dagelijks in deze Diva met prachtig schuifdak gereden en er precies 101.000 kilometer mee afgelegd. Destijds vertrouwde Eelco mij toe dat hij ooit gearzeld had tussen de aanschaf van een **Jensen Interceptor II** en een SM. Het werd Sa Majesté. Nu is het mooi geweest. Hij heeft andere liefhebberijen, waaronder het maken van foto's van panorama's van landschappen en van Amsterdam. Schitterende werkstukken die erom schreeuwen tentoongesteld te worden. Daar wachten we op. Maar we vroegen ons wel even af waarom hij een auto met zo'n groot schuifdak juist nú wegdoet! Immers: wat een panorama!



Potentieel lid in het nieuws

Margot en Gerard Rhemrev in Le Castéra (Frankrijk) stuurden een geboortekaartje van hun tweede zoon, **Oscar Nap Vermehr**. Proficiat! Hoe meer nazaten Citroënliefhebbers (en dan natuurlijk daaronder vooral de Majesteit-bewonderaars), des te dringender wordt het om zoveel mogelijk SM's te behoeden voor verval! Gerard doet z'n best: één SM is voor hemzelf, en de andere in z'n Garage (van Thomas Beck, designer bij Aërospatial) wordt ook door hem gekoesterd. Benieuwd wie van hun twee zoons die SM straks krijgt!



SublieM 34

In SublieM 34 van maart jongstleden zijn op de binnenzijde van de omslag de advertenties van **Brandjes & Van Wessel** en van de **KNAC** helaas niet afgedrukt. We hebben daarvoor aan deze trouwe adverteerders onze excuses gemaakt. En dat doen we nu ook aan u als lezer. In overleg met Brandjes & van Wessel en de KNAC zoeken we naar een of andere compensatie. U hoort er meer van.



SublieMe opbergmappen!

De opbergmappen voor **SublieM** zijn een groot succes. We denken dat we er een beetje te weinig hebben gemaakt. Haast u daarom er alsnog een aantal te reserveren! Zie de clubshop. Tijdens de komende meetings zullen we ze voor u meenemen, maar u kunt ze natuurlijk ook afhalen bij één van de bestuursleden.



Cover

Van **Ruut Everts uit Herten** ontvingen we de foto die op de omslag staat. Hij is gemaakt op de IJzeren Rijn, de oude railverbinding van Antwerpen met het Ruhrgebied. Het is zijn tweede foto van dit fenomeen op een omslag. Veel dank.





Foto's

In het vorige nummer hebben we helaas verzuimd onder enkele artikelen de makers van de foto's te vermelden, waarvoor onze excuses. We proberen het hier een beetje goed te maken.

U zag foto's van **Paul Paymans** (Snelle Mededelingen), **Theo van der Burg** (pag. 16, 17, 18 en middenpagina), **Peter Derks** (pag. 17), **Bert Scholten** (pag. 19), **Jan-Paul Klijntunte** (pag. 25) en **Freek Boersma** (pag. 33 t/m 35). Dank voor het ter beschikkingstellen!



Omwisselen kenteken kan goedkoper

Theo van der Burg reageerde op het artikel van **Jan-Tjerk Eelkema** over het omwisselen van een nieuw kenteken in een klassiekerkenteken. Hij schreef:

De goedkopere procedure voor omwisseling van het (oude)kenteken naar een historisch nummer is als volgt: stuur het (oude) kentekenbewijs aangetekend met een begeleidende brief waarin je vraagt om het kenteken om te wisselen naar een historisch nummer naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), Postbus 30000, 9640 RA Veendam en maak daarna fl. 70 over naar giro 3227597 t.n.v. RDW Veendam onder vermelding van het (oude) kenteken en de tekst "omwisselen naar historisch nummer". Besparing fl. 55,=.

't Is maar dat u het weet! En waar zit dat prijsverschil in? In administratieve kosten van de FEHAC. En daar zijn we lid van, dus hebben we er geen probleem mee om u Theo's pluiswerk te melden.



Boekennieuws

Liefhebbers van Citroënboeken kunnen hun hart weer ophalen. In de Franse serie 'La ... de mon père' is een boekje over de **GS** verschenen. Een keurige en fleurige uitgave met ontelbaar veel prachtige foto's van dit mirakel onder de hydropneumatisch geveerde auto's. Veel onbekende en minder bekende plaatjes, en een hoop informatie die overigens niet zo erg diep gaat en ook nog wel eens de plank mislaat: overgeschreven van andere bronnen en dus... fout. Maar dat mag de pret niet drukken. Het is een boekje dat niet in een Citroënbibliotheek zou mogen ontbreken. En het is een goede aanvulling op het boek over de GS en GSA van Marc Stabel en Martijn Kok. Aanbevolen.





Banden voor fl. 975,-!???

Bij ons bezoek aan **Citroëngarage Oldenhage** bleek dat Citroën Nederland inmiddels voor een XWX-band het lieve sommetje van fl. 975,- per band vraagt. Oldenhage levert de banden inclusief montage, balanceren en verwijderingsbijdrage voor uw oude band voor de prijs van fl. 550,-. Het is maar dat u het weet!



Snelle Mededelingen sneller? Of anders?

Wat zullen we doen? Snelle Mededelingen op de website en uit het clubblad halen? In beide media opnemen? We kregen één suggestie op deze vraag die we ook al in het maartnummer opwierpen. **Gert-Jaap Span** vroeg zich af of het doorgeven van snelle informatie via e-mail niet een zinvolle zaak zou zijn. Ja, dat is het voor ongeveer 50 leden die ons hun e-mailadres hebben gegeven. We maken daar ook al gebruik van, maar het betekent dat de overige honderd leden daarvan verstoken blijven. Daarom: heeft u uw e-mailadres nog niet aan de ledenadministrateur doorgegeven? Doe het dan NU! Tenminste: als u actuele informatie op prijs stelt. En: om het uw bestuur gemakkelijker te maken snel contact te leggen!



Clubwebsite

De website van de club is weer in de lcuht (**www.citroensclub.nl**)! We hebben inmiddels een nieuwe provider gevonden en **Roland van der Spek** heeft een nieuw ontwerp gemaakt voor de site. Inmiddels wordt druk gewerkt om de site zoveel mogelijk "af" te maken en de verwachting is dat na de zomervakantie alle menu's voorzien zijn van bijbehorende teksten en foto's. De **preview van SublieM** is al opgenomen evenals beknopte verslagen van onlangs gehouden meetings, aangevuld met foto's. Heeft u verdere suggesties of aanbevelingen over de inhoud van de site, stuur dan een e-mail naar Roland van der Spek: rspek@indoss.nl.



SublieM nummer 35
Juni 2001
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Het tweede nummer van uw magazine in het jaar 2001. Hier gelukkig ook weer een nieuwe SM-Oloog en een SublieMaatje. En nog veel meer onderwerpen:

- 9 **Colofon**
- 9 **Van de voorzitter**
- 10 **DAT IS NOG EENS SERVICE, OLDENHAGE! - TECHNISCHE MEETING LIEP ALS GEVEERD:** Ooit trouwde de eigenaar van Citroëngarage Oldenhage in een SM. Nu waren ... aan komen rijden om alle kneepjes van de hydraulique te doorgronden. Door Peter Pijlman en Roland van der Spek.
- 13 **Clubarchief:** Papier, foto's, boeken, tijdschriften en nog veel meer.
- 14 **DE SM ALS STRIPFIGUUR 3 - DE LACHENDE SM:** Geen stripverhalen met de SM? Geeft niks, tekeningen genoeg. Hier een selectie van stripachtige tekeningen van Thierry Dubois.
- 16 **RETROMOBILE: GISTEREN, VANDAAG EN MORGEN - ZIJ KON HET LONKEN NIET LATEN:** Retromobile ontwikkelt zich rap van een pure beurs voor alles wat met klassiekers te maken heeft tot een media-event waar de grote Franse automobielconstructeurs laten zien wat ze aan evoluties hebben doorgemaakt. Waar gaat dat heen? Door Peter Pijlman.
- 20 **EEN SNELLE SCHETS VAN DE DS ANNO 1980 - 'DS DRAGONFLY'?***: Af en toe schrijven we ook iets over een andere auto dan de SM. Het gaat over opvattingen van de designer Robert Opron over een Citroën 'de haute gamme' en de C5. Zomaar wat notities. Met een heel fraai schetsje...
- 22 **HADDEN ZE ER MAAR EEN Dikke AMERIKAAN IN GESTOPT! - CHASSISNUMMER 'OLDENHAGE' IN BEELD:** Weer een trouw-SM. Maar nog veel meer: herinneringen en opvattingen van Hans Oldenhage, Citroënman in hart en nieren. Interview door Peter Pijlman.
- 26 **Middenpagina:** een SM onder de rook van Rotterdam (Oude Lede), foto van Roland van der Spek
- 29 **SMogram:** Een kruising tussen een cryptogram en een kruiswoordpuzzel. En een echte hersenpijniger van Roland van der Spek. Pittige kost maar... er wordt weer een paraplu verloot onder de degenen die het SMogram foutloos insturen!
- 30 **SelfMade: TITANENKLUS GEKLAARD - DE COMPLETE PAKKINGSET VOOR UW MOTOR:** Om het u nog makkelijker, véél makkelijker te maken om uw onderdelen te bestellen. Welke pakkingen heeft u nodig om een complete SM-Maseratimotor in elkaar te zetten? Gemak dient de mens. Peter de Jong deed het werk.
- 31 **Met de SM de virtuele snelweg op: www.citroensm.net - Surf Mogelijkheden**
- 31 **Onze SMogoloog:** Twee kritische, prikkelende stellingen over deskundigheid.
- 32 **Sans Monnaie 1 - UW BILPARTIJ MOET GEZIEN WORDEN!:** Eenvoudige tip om uw de reflectoren van uw achterlichten op te knappen. Door Peter Pijlman.
- 33 **MEESTER ONTMOET MEESTER - Seulement Manger?:** Topontwerper ontmoet topkok, door Roland van der Spek met foto's van Robert Opron.
- 34 **EEN KOSTBAAR SUPER MOKKEL, DAT IS HET!*** - **VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE - 2:** Het 'aanvalsplan', de planning, de keuze van de specialisten en de eerste werkzaamheden aan de SM van M. Robert Opron. Door Peter Pijlman.
- 39 **SM MYLORD VOOR MAAR 1.850 GULDEN! - SelfMade? Sélection Mirable:** Kap open. Haren in de wind. Mmm.... Over prijzen van de echte en uw eigen cabriolet. Door Peter Pijlman.
- 42 **SfeerMaker - Citro Mobile 2001, een impressie:** Citroën, Citroën en nog eens Citroën, op een enkele Lomax na. Door Theo van der Burg.
- 43 **SublieMaatje**
- 44 **CLUB SHOP**
- 50 **EVENEMENTEN**



Film Robert Opron

De film over de visie van Robert Opron op het ontwerpen van auto's is inmiddels definitief gereed en wordt in juli uitgezonden door de VPRO. Zet op **maandagavond 13 augustus a.s.** om ongeveer **21.00 uur** uw video op scherp: in de reeks **Dokwerk**, "Jongensdromen en idealen" wordt de film vertoond.

De VPRO schrijft een ontwerpwedstrijd uit; een ieder mag zijn/haar ideale auto tekenen en kan als men geluk heeft de prijzen in ontvangst nemen uit handen van R. Opron. De uitreiking vindt plaats op de feestelijke première van de film op **21 juli a.s. om 15.00 uur** in het Ketelhuis op het terrein van de Westergasfabriek in Amsterdam. Als u interesse hebt om daarbij aanwezig te zijn, neem dan telefonisch contact op met de VPRO of stuur een e-mail naar karvee@vpro.nl en vraag een kaart aan voor "De Ideale Auto".



Jubileumkado!!!

Nog niet alle leden hebben de moeite genomen om het schaalmodel van de SM dat we hebben laten maken voor het 30-jarig bestaan van de SM, op te halen bij één van de bestuursleden. Zoals in de vorige SublieM al gemeld, zijn de modellen verspreid over alle bestuursleden. Zij wonen in Naarden, Amstelveen, Kerk-Avezaath, Rijswijk en Rotterdam. U kunt telefonisch of per e-mail een afspraak maken om uw model op te halen in de plaats van uw keuze. We maken u er op attent, dat we uw model reserveren tot en met de volgende meeting van de club, in september aanstaande (zie de evenementenagenda). Na die datum zullen we de resterende modellen in de clubshop opnemen...

(advertenties)

Hierbij kunnen wij nog niet veel voor u betekenen, maar als uw bedrijf behoefte heeft aan bedrijfseconomische ondersteuning, dan helpen wij u graag verder.



bedrijfseconomisch advies
interim management
detachering
evenement organisatie

telefoon: (010) 282 94 34
internet: www.eelkema.nl



Van de voorzitter

Elke dag in je SM rijden is elke dag genieten van het fantastische geluid van die motor. Zet u ook zo weinig de radio aan als u met uw SM op pad bent?

Elke dag in je SM rijden is echter ook elke dag je lijstje aanvullen met zaken die niet goed of niet goed genoeg werken. Een greep: het koppelingspedaal heeft een irritant piepje of staat 's morgens in halfingetrapte stand. Het wordt – eindelijk - warmer en doet de aircocilinder het wel? Of maar een beetje? Wat is dat rammeltje in de voorwielophanging? Het witte en het blauwe plastic stripje boven het binnenlucht-temperatuurschuijfe hebben losgelaten en zijn in de middenconsole verdwenen: een heerlijke klus, als ik er wat meer tijd voor had! Wie weet trouwens uit welk plastic materiaal je nieuwe kunt maken?



U merkt het: ik rij SM om tijdens mijn werk van mijn hobby te kunnen genieten. Tijd om aan mijn hobby te werken is veel moeilijker te vinden. Moeilijker nog, nu ik met het bestuurswerk van de Citroën SM Club Nederland geconfronteerd word! Maar ik moet zeggen: ook dát is een plezierig element van de hobby. De bestuursvergaderingen zijn gezellig-zakelijke bijeenkomsten, de daaropvolgende acties zijn te overzien (vele handen.....) en er valt genoeg te doen of te bedenken. Uit de grote opkomst bij de meeting bij Oldenhage bleek, dat vele leden én hun SM - of desnoods een vervangend vervoermiddel - bijtijds uit de winterslaap ontwaakt zijn. Voor een bestuur is dat ook zeer bemoedigend, want als ik na mijn deelname aan een viertal bestuursvergaderingen kijk waar de meeste tijd en energie in gaat zitten, dan staan het clubblad en de bijeenkomsten duidelijk aan de top. Dat kan ook omdat het administratief en financieel beheer door Jan-Tjerk zo efficiënt is opgezet, dat hij elke vergadering met een kort overzicht van de stand van zaken kan volstaan.

Uit het overzicht van de laatste bestuursvergadering bijvoorbeeld leerden we, dat het ledental op 152 staat: een indrukwekkend aantal, dat mij heel optimistisch doet denken dat we tijdens de door onze club te organiseren internationale meeting in 2003 toch minimaal 100 Nederlandse SM's op de wielen moeten kunnen brengen. Dus iedereen die nog geen SM gevonden heeft: doorzoeken! En iedereen, die druk aan het restaureren is: zorg ervoor, dat de zaak rijdt rond april 2003! En voor wie ruim vóór die tijd nog maar weinig aan z'n SM hoeft te doen, heb ik een creatief alternatief: meehelpen met het organiseren van die meeting. Binnenkort bespreken we in het bestuur de ruwe contouren van de bijeenkomst: locatie(s), organisatie, financiering. Gelukkig heeft een aantal ervaren en nieuwe leden zich al bereid verklaard om een of andere taak op zich te nemen. Ook bij u zullen we hoop ik niet tevergeefs aankloppen: door uw enthousiasme voor de SM kunt u toch geen nee zeggen?!

Paul Paymans

COLOFON

Eindredactie:

Peter I. Pijlman
Catharina van Cleveaan 34
1181 BH Amstelveen
telefoon: (020) 641 63 52
e-mail: pip341@wish.net

Redactie & vormgeving:

Roland van der Spek
e-mail: rspek@indoss.nl

Technische rubrieken:

Peter Derks
e-mail: derks@quescom.com

Productie:

Reprografisch Centrum Groningen

Versijning volgend nummer:

September 2001

Oplage:

180 exemplaren

TECHNISCHE MEETING LIEP ALS GEVEERD



Door Peter Pijlman en Roland van der Spek

Zestien SM's, een CX Prestige Chapron, een DS-Break, een DS cabriolet en nog zo wat ongeregeld spul. Bijvoorbeeld een SM Opéra. Op bezoek bij Citroëndealer Oldenhage in Nieuw-Vennep. Hoe een zoon in de voetsporen van z'n vader trad.

Buiten staan 16 SM's te pronken. Zaterdag 21 april. Voor het eerst sinds weken schijnt de zon. Het is haar geraden ook! Er staat een zilveren CX Prestige met separatieruit en matjes met daarop in zilver geborduurd: Chapron. Even snel een foto maken voor het CX boek. Binnen hoor ik dat de CX Orphée, een creatie van Deslandes, bijna af is en gereed voor een uitgebreide fotosessie. Binnen staat een C5 met de motorkap open. En op een tafel ernaast liggen allerlei rare vormen. Plus een potje met Ranja. Géén rietje erbij. Sophietje, wat moet je daarmee?

Koffie met gevulde koeken, tafels met fleurige doeken. Ome André kijkt vanaf een zilvergrijze sokkel en door een bril zonder glazen naar wat er

onder hem gebeurt. Om vanuit de Eeuwige Jachtvelden toch met ons te kunnen communiceren, ligt z'n mobieltje onder handbereik. De rijzige gestalte van Hans Oldenhage, keurig in donker kostuum, sluipt af en toe naar z'n spreekkamer, langs de tafel van de penningmeester, en naar buiten. Daar komen ze één voor één aanrijden! De auto's waar eigenlijk 'een dikke Amerikaanse V8 in had moeten liggen'. Dát, ongeveer, vond Giulio Alfieri ook en daarom maakte hij er voor zichzelf maar een. Zou dié óók komen? Die enige echte SM met V8-Maseratimotor? Het zou me niet verbazen, ooit duikt dat monster op in de Nederlandse Citroën SM Club.



In ieder geval is m'n verbazing groot als de enige Opéra die ons land rijk is, het parkeerterrein van Citroëndealer Oldenhage opduikt. 'Da's uniek, denk ik en meteen loop ik naar de penningmeester met de opdracht die man meteen lid te maken van de club. Jaren geleden vroeg ik de eigenaar, ene M. H. te N., om nu maar eens lid te worden. Hij deed het niet. Ik gaf het op, voorlopig, en toen ik hem later tegenkwam, werkte ik hem op z'n ziel. Maar die was gesloten. Nu is 'ie er opeens. 'Lid maken!', dreunt het in m'n kop. Mis. We hadden het kunnen weten. Onlangs werd de nieuwe eigenaar lid, maar onze penningmeester en uw scribent namen het inschrijfformulier niet serieus. Kon niet. Er zijn er maar 8, of 12. Je kan je deerlijk vergissen dus. Leuk. En hij komt vaker, zo beloofde me de eigenaar.

Hans Heukers begint. En weet nauwelijks te stoppen, gelukkig. Een enkeling haakt af, maar bijna iedereen is laaiend enthousiast over de manier waarop deze vakman gepassioneerd weet te

vertellen over de bloedsomloop van onze auto's en gelukkig nog steeds een aantal andere Citroëns. Goeie tip van jou, Johan Oldenhage! Zo'n man is goud waard voor de Citroënsorganisatie. Weet u inmiddels precies wat een plunjier is? Als u het nog niet helemaal in de bol hebt, dan kunt u bij de redactie van SublieM een brochure krijgen die dat haarfijn uit de doeken doet. Maar dan moet u wel op de meeting zijn geweest. En: op is op.

Die nieuwe veerbollen van Citroën: wát een design! Wat een vorm! Wat een mooie kleur! Prachtig! Alleen toch jammer dat ze - tot nu toe - onder zo'n banaal jasje verborgen zitten. Je zou er

zelf banaal van worden. Hebt u die bedieningsconsole van de C5 gezien? Je kan je overleden schoonmoeder in die urn elke drie seconden dat je rijdt eens flink boos aankijken en denken: 'Mooi dat IK op Hydractief III rijdt. Zie jij maar eens zo comfortabel van je plaats af te komen'.

Maar gelukkig. Er is iets heel positiefs over de C5 te vertellen. In dit Oranjejaar is die gifgroene olie vervangen door oranje olie. En die gaat tweemaal zo lang mee als groene. En is bijna de helft goedkoper, per liter. Mooi meegenomen als je een SM rijdt: kan je sparen voor nieuwe kleppen. Of een kromme spanner. Als u erbij was, dan weet u ook hoe het er allemaal van binnen uit ziet, al dat spul dat op een tafel lag uitgesteld.



Hans Heukers, ik weet zeker dat je door je enthousiasme toch een aantal mensen verliefd hebt gemaakt op - de techniek van - de C5! Zo houden we onze Oranjen Citroënliefde op peil, totdat Citroën met een MaXima uitkomt. Hè, suffe gedachte:

ze zijn bij ons merk nét van die X-namen afgestapt. Teveel dubbelzinnige associaties, al die XXX'en? Heerlijke gedachte: er komt een C-SIX! Leveren ze vast ranja met een rietje bij voor de sixties-generatie. Die schijnt toch geld zat te hebben verdiend met hun Flower-Power! Iets voor al die Sophietjes op een zonovergoten terras.

Geef mij voorlopig nog maar de eenvoud van de SM. Eénvoud? Een SM eenvoudig? Ja meneer Nieuw Lid. Een SM heeft de techniek van een trapauto vergeleken bij nieuwe auto's met een magneetkaart als sleutel. Sorry, dat is de concurrentie. Zeker, eenvoud. Maar dat is niet

altijd 'kenmerk van het ware'. Neem nou die ene SM die een gebroken treiterslang had. Stá je met je automaat. Niks meer automatisch. Lek als een mandje. Gelukkig is de eigenaar een stoïcijn op Citroëngebied. En een enthousiaste volhouder. Het hoort erbij, bij de hobby. En als de zoon van de gastheer van vandaag ook nog eens direct z'n nette kloffie uitrekt en z'n overall aandoet en meteen aan de slag gaat, dan denk je toch meteen: Blijdat ik Citroën rij!? In ieder geval bij deze Citroëndealer in de buurt. **Dat is nog eens service, Oldenhage junior!** Zeker van je vader geleerd? Pet af, mensen! Onze technische meeting liep werkelijk als geveerd.

Na de goedverzorgde lunch door garage Oldenhage toog men via een door Theo van der Burg uitgezette route richting Leiden om daar museum Naturalis te bezoeken. De route van Nieuw-Vennep naar Leiden liep voor een groot deel door pittoreske dorpjes en uitgestrekte weilanden waarop de eerste narcissen in geur; maar met name kleur te bewonderen waren. Theo had bij het uitzetten van de route in een garage met glazen deur, een stoffige SM ontwaard en daar is direct een prijsvraag aangekoppeld; alle equipes konden een briefje inleveren waarop zij het kenteken van die stoffige SM moesten opschrijven en onder de juiste inzendingen is uiteraard weer zo'n prachtige SM-club-paraplu verloot. En omdat drie equipes, die van Gert-Jaap Span, Theo van der

Laan Sr. en Ruut Evers, het juiste antwoord hadden opgeschreven is besloten gewoon drie papaplu's als prijs uit te reiken!

Museum Naturalis, het nationaal natuurhistorisch museum, biedt een schat aan informatie over de natuur en haar historie: eencellige, aardbevingen, geleedpotigen, het ontstaan der oceanen, dolfijnen, gesteenten, ga zo maar door en niet te vergeten natuurlijk, de mens. Over dat laatste onderwerp loopt op dit moment ook een tijdelijke expositie over het menselijk brein onder de naam "Het brein – een hoofdzaak". Veel wetenswaardige over onze hersenen met leuke en bizarre testjes om te laten zien hoe vreemd ons brein soms kan reageren. Wat dacht u bijvoorbeeld van een step die rechtsom gaat als u het stuur linksom gooit? We hebben heel wat kinderen blauwe knieën zien oplopen. Wij misten op de step de diravi-bekrachtiging, want als die er op had gezeten, zouden we met de kennis die we tijdens het ochtendprogramma hebben opgedaan wel een gokje hebben gewaagd. Al met al interessant genoeg om eens een middagje doorheen te dwalen.

Tegen vieren is de meeting onder het genot van een drankje afgesloten en konden we wederom terugblikken op een geslaagde samenkomst. Nu maar hopen dat het weer bij de volgende meeting weer net zo is...



Clubarchief

Kartonnen dozen, opbergmappen, plastic tassen en ringbanden. Bij elkaar pakweg anderhalve kubieke meter archief. Al jaren zorgvuldig bijgehouden door Theo van der Laan jr. En sinds een paar maanden (u heeft allen kunnen lezen en op de ALV kunnen horen dat Theo zijn officiële taken binnen de club heeft beëindigd) is het archief dus op een andere plek in het land. De ID/DS club bleek ook nog over een SM archief te beschikken (opgebouwd in de periode dat binnen die club ook de SM vertegenwoordigd was) hetgeen tegen een alleszins beschaafde prijs door onze club is overgenomen. Nog een ruim een halve kuub...

Inhoud

Wat hebben we zoal: natuurlijk alle SublieM's, een heleboel foto's van oude clubmeetings, kopie foto's van persfoto's, origineel foldermateriaal uit Nederland, Amerika en Frankrijk, zelfs van de Espace SM (!), clubbladen van de Franse, Duitse, Zwitserse, Engelse, Belgische en Zweedse SM clubs (niet allemaal compleet), oude persberichten van Citroën, officiële stukken van de club (correspondentie, verslagen, etc.), kleine geplastificeerde posters en nog een heleboel ander vergeeld papier.

Digitaal

De plannen die een paar maanden geleden in de breinen van de redactie van SublieM zijn ontsproten over het digitaliseren van het archief bestaan nog steeds! En zoals u eerder in SublieM heeft kunnen lezen zijn inmiddels vrijwel alle relevante artikelen die ooit in SublieM zijn verschenen, digitaal gerubriceerd. Maar we willen meer... Doordat SublieM nu volledig digitaal wordt opgemaakt en bij de drukker wordt afgeleverd, zijn ook alle foto's in SublieM vanaf nummer 33 digitaal beschikbaar. Dat betekent dat alleen die anderhalve kuub even door de scanner heen moet en we kunnen alle leden op aanvraag voorzien in artikelen over de SM, foto's waarop geen copyrights berusten en misschien zelfs wel oude uitgaven van SublieM voor die leden die bepaalde nummers niet (meer) in hun bezit hebben. Maar twee kuub papier scannen, dat is niet even op een regenachtige zondagmiddag gedaan. We beschikken op de redactie over een semi-professionele scanner maar al met al heb je al gauw een minuut of vijf nodig om iets behoorlijk te scannen en goed gerubriceerd op te slaan. Als we uitgaan van ca. 300 foto's en een kleine 1000 artikelen (dan

rekenen we de oude SublieM's en de clubbladen van buitenlandse SM clubs voor het gemak even niet mee) dan kunt u zelf uitrekenen wat dat aan tijd gaat kosten. We beginnen dan ook maar bij de meest interessante foto's en artikelen, grofweg 200 stuks in aantal. En we permitteren ons de vrijheid daar toch een klein jaartje over te doen.

Schifting

Dan rijst natuurlijk de vraag wat interessant is en wat niet zo, of zelfs helemaal niet. Niet alleen om alvast te digitaliseren maar ook om überhaupt te bewaren. Moeten we oude clubbladen van bevriende Citroën clubs in het archief bewaren (zoals daar zijn, die van de GS club, van de ID/DS club, de CX-club, etc.)? Als ik alvast een voorzet mag geven; natuurlijk maar alleen die bladen met artikelen die over de SM gaan! En wat te denken van stapels persfoto's van Citroën's gedochten (is uiteraard zeer subjectief) als de C15, de Axel en de ZX? Het zal allemaal ongetwijfeld enorm interessant zijn maar niet voor de SM-liefhebber. En dát is toch waarvoor onze club en dus ook het archief in het leven is geroepen. Daarnaast scheelt het mij weer wat kastruimte maar dat terzijde...

Aanwas

We hebben bij lange na niet alles wat ooit over de SM gepubliceerd of uitgegeven is. Ik denk ook niet dat we dat moeten nastreven maar een redelijk aantal artikelen uit tijdschriften, bijzondere foto's en andere interessante documenten missen we. Deze bevinden zich deels in de privé-archieven van onze leden. Op zich een goede zaak dat de missende zaken wel voorhanden zijn maar een archief is pas echt een goed archief als het zo volledig en compleet mogelijk is. We roepen dan ook een ieder met interessante (nog niet in SublieM gepubliceerde) materie op, contact met de redactie te zoeken om kopieën te maken voor het archief. En dan geen vage zwart-wit kopietjes waaruit later geen wijs meer te worden is maar het liefst kleurenskans. Die kunt u zelf maken maar wij willen u daarin ook graag behulpzaam zijn en wel op zo'n wijze dat u uw stukken weer snel, keurig en onbeschadigd terug krijgt. We wachten in spanning af en houden van tijd tot tijd op de hoogte van onze scanvorderingen...

Roland van der Spek
"archivaris"

Archi've-ren volgens voorschrift in een archief opbergen en rangschikken (Kramers, 21° druk)
Archi'va-ris ambtenaar die met het beheer van een archief belast is (Van Dale, internet)

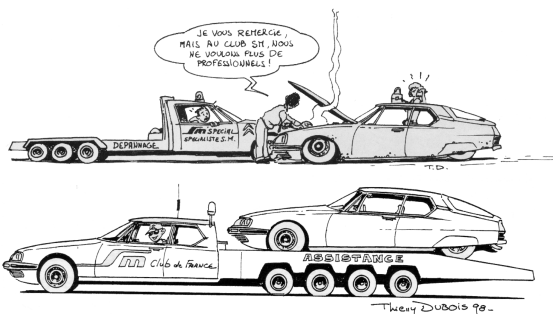
DE LACHENDE SM

Door Peter Pijlman

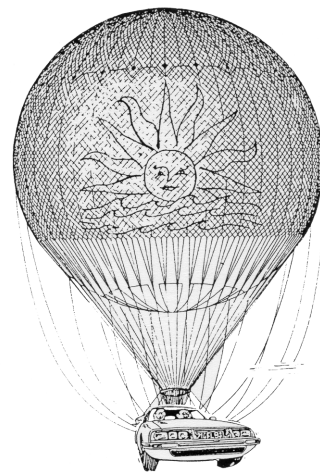
In de laatste twee nummers hebben we aandacht besteed aan strips en stripverhalen waarin de SM figureerde. In dit artikel tonen we u een reeks van op zichzelf staande, stripachtige tekeningen van de SM.

Van de SM geen spoor

Fransen en vooral Belgen zijn ijzersterk gebleken als het gaat om het tekenen van strips met automobielen. De serie 'Michel Vaillant' is daar een goed voorbeeld van, maar als liefhebber min of meer realistisch getekende Citroëns mogen 'Sophie' van Jidéhem en VICQ, 'Freddy Joubert, detective' van Filippini en Rossi, 'De avonturen van Robbedoes en Kwabbernoot' van Franquin, Jidéhem en Franquin-Greg, en 'Alain Chevallier' van Denayer en Duchateau natuurlijk niet ongenoemd blijven.



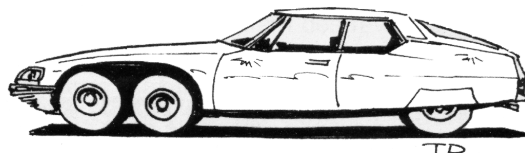
Als u van tekeningen van de DS, de Traction Avant, de AMI, GS en CX houdt: ga lekker op zoek in antiquariaten en u vindt gegarandeerd leuke albums. Van de SM echter geen spoor in deze albums.



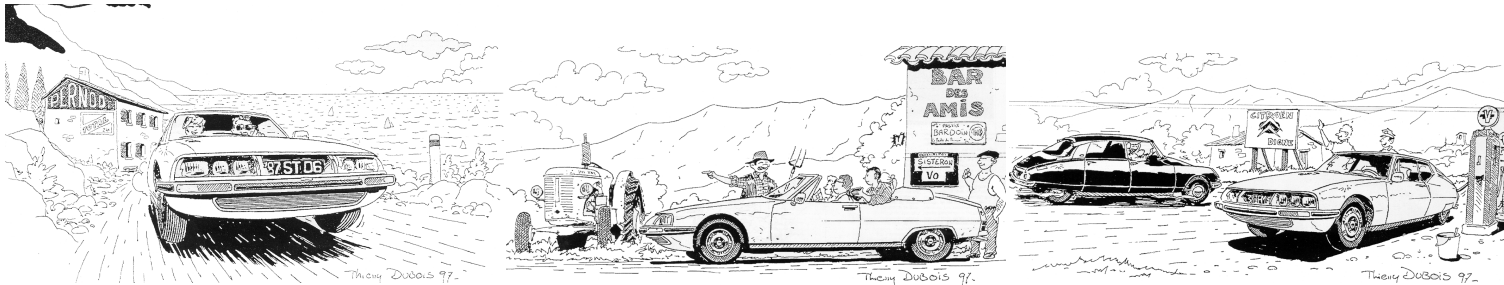
Thierry Dubois

Liefhebbers van getekende SM's konden lange tijd hun hart ophalen bij het doorbladeren van het Magazine van de Franse SM Club. In vele nummers vonden zij humoristische tekeningen van de SM van de hand van Thierry Dubois.

Dubois is een meester in het tekenen van karikaturen van onze auto. Hij bezit zelf een SM. Zijn werk is echter niet alleen in het Franse clubmagazine te



vinden en hij beperkt zich zeker niet tot het maken van illustraties voor die club. Zijn werk is elke week te vinden in 'La vie de l'Auto'. We lieten in een eerder nummer van SublieM al eens een tekening van zijn hand zien van de 'Fulgur', de futuristische auto die 'le père de la SM' Opron in 1958 voor Simca creëerde.



AutOmobilja

Maandelijks is tenminste één fraaie illustratie van Dubois te zien in AutOmobilja, een bijzonder aantrekkelijk vormgegeven Franse klassiekerblad. De eerste tekening bij dit artikel is afkomstig uit AutOmobilja. Voor de echte liefhebber: hij stond in nummer 4 van juli-augustus 1996 en toont een 'SM Opéra de chasse'.

AutOmobilja is een heel goed gedocumenteerd blad dat telkens thematisch aandacht schenkt aan verschillende oude, niet alleen Franse automerken. Bij veel artikelen tekent Dubois de betreffende modellen 'en profil' en soms van achteren of van voren om alle detailwijzigingen te markeren. Onlangs maakte Dubois een fraai album met impressies uit de jaren vijftig van een rit van Parijs naar de Cote d'Azur

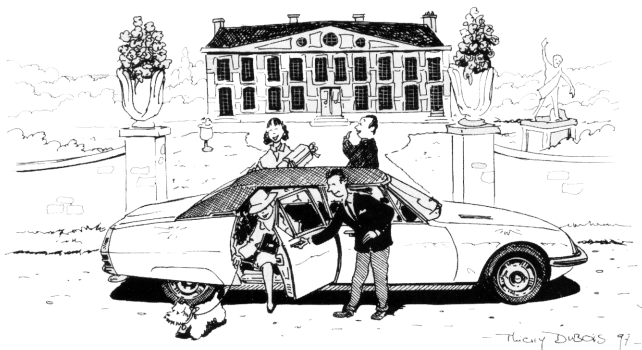
SM Club de France

De overige illustraties bij dit derde deel van de SM als stripfiguur zijn allemaal van Dubois en afkomstig

uit het Franse Clubmagazine en van uitnodigingen voor meetings van de Franse Club. Waarvoor dank.

Wat volgt

In een volgend nummer tonen we u een reeks tekeningen, deels op ansichtkaarten, van de hand van verschillende auteurs uit Frankrijk, Engeland en ons eigen land.



ZIJ KON HET LONKEN NIET LATEN...

Door Peter I. Pijlman

Kom je binnen op een beurs voor klassiekers, ren je meteen naar de Citroën stand en wat zie je: een C5 zonder deuren. Loop je naar Peugeot, Renault en Mercedes en wat zie je? Hedendaagse prototypes en de allerlaatste modellen. Retromobile ontwikkelt zich rap van een pure beurs voor alles wat met klassiekers te maken heeft tot een media-event waar de grote Franse automobielconstructeurs laten zien wat ze aan evoluties hebben doorgemaakt. Waar gaat dat heen?

Veel moois

'Je moet wel, hé!' Maar als het aan mij had gelegen had ik dit keer

Rétromobile overgeslagen. Niet dat je niks moois ziet hoor. Verre van dat. Een schitterend gerestaureerde C6, een prachtig AMIetje ter gelegenheid van het veertigjarig bestaan van deze oma Duck-auto, noem maar op. En natuurlijk de onvermijdelijke modellen van Chapron, absoluut niet mooi, maar zeldzaam en voor verzamelaars de absolute top van hun 'collections'. Terecht natuurlijk.

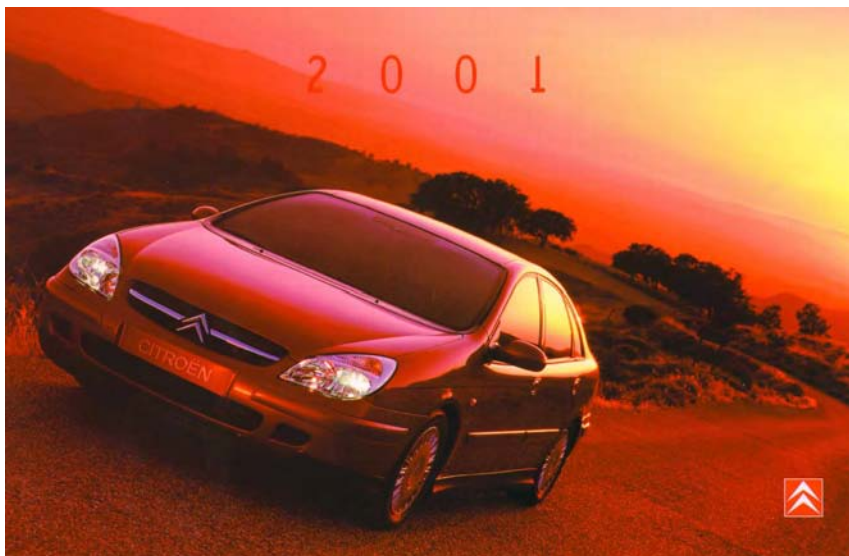
Confrontaties

Rétromobile is een beurs geworden waar gisteren, vandaag en morgen elkaar ontmoeten. En het is leuk om die confrontaties te aanschouwen. Er is veel veranderd aan auto's. Maar ze hebben nog steeds een verbrandingsmotor en vier wielen. De kwaliteit en duurzaamheid is verbazingwekkend verbeterd. De veiligheid neemt in bepaalde opzichten zeker toe, al vraag ik me wel eens af waarom auto's verworden tot loodzware leger-tanks waarmee je als voetganger, fietser, motorrijder, scooterist enzovoorts maar beter niet in aanraking kunt komen. Wat dat betreft was de Osmose van Citroën een verademing: ook aan de medeweggebruikers is gedacht. En dan vergeet ik gemakshalve maar even die typisch Nederlandse

maatregel die ervoor zorgde dat de straaljagerachtige mascottes op de Amerikaanse auto's uit de jaren vijftig ontdaan werden van hun scherpe punten. Zelfs de leeuwenkop op de kap van een Peugeot 203 of een 403 moest het loodje leggen: die werd domweg afgezaagd. Ja, Nederland gidsland...

Snuffelprodukt

'Je moet wel hé!' Ik nam de gelegenheid maar te baat om opnieuw te snuffelen in dozen en slordig opgestapelde tijdschriften. Toch nog iets leuks gevonden: een vijftal blaadjes van 'Jeager', de fabrikant van kleine onderdelen als kilometer-



tellers, toerentellers, klokjes, complete instrumentenpanelen, temperatuurvoelers en dergelijk. Speciaal voor de SM samengesteld. Inclusief een minuscule afbeelding van de vlotter van de benzinetank van onze Diva's. Krengen zijn het, want die geven je steeds het gevoel in een auto te rijden waarvan de tank lek is. Volgens mij bestaat die fabriek niet meer. Ik snap dat. Je moet cliënten een fijn gevoel geven, en Jeagers (spreek uit: Zjeezjèrs) vlotter sprong wat errug vlot om met benzine... Sjeemug-de-peemug, wat slurpt die SM toch!

JAEGER

DIVISION AUTO-INDUSTRIE
2, RUE BAUDIN
92303 LEVALLOIS-PERRET
France
TELEPHONE : 757-31-35
Cables : ETABEDJATE LEVALLOIS
TELEX : 62 368 JAEGER LVALL

EQUIPEMENTS D'ORIGINE "JAEGER" POUR

CITROEN "SM" - 1971/1975

JAEGER

DIVISION AUTO-INDUSTRIE
2, RUE BAUDIN - 92 - LEVALLOIS-PERRET (France)
Téléphone : 737 71-20
Cables : ETABEDJATE LEVALLOIS
TELEX : 62 368 JAEGER LVALL

ÉQUIPEMENTS D'ORIGINE JAEGER POUR CITROEN "S M"



Façade équipée - 305407-01



TEMIC 305402-01



NIVAC 305396-01



TEMIC 305405-01



Barrette de jauge - 305387-01



AIGBI 305304-01



TAKAL 305336-01



VIGIL 305363-01



MOSTA 097710-02



ELTRA 078890-04



TRANI 305920-01



MOLAV 305350-01



COMON 304795-01

Annule et remplace notice provisoire N° 4038-09-70

Notice N° 4038 A-2-71



Te duur

Ik zag een Mont Blanc SM met ingebouwde Continental Edison radio voor f1800,-. Dat is duurder dan dat fraaie maar fragiele krenge dat u misschien in uw echte SM hebt zitten. Maar ja, dan krijg je er voor dat bedrag wél een sloop-SM bij. Wat ik niet zag, waren de handelaren die een berg rommel neerkwakken waarin je mag roeren. Rétromobile is veel te duur geworden voor ze. En dat geldt voor de meeste kleine en sympathieke verzamelaars, de echte gepassioneerden. Maar ja, je moet wel, hé! Rétromobile is een uitstal-kast geworden van vakmanschap en meesterschap, niet voor hobbyisten.

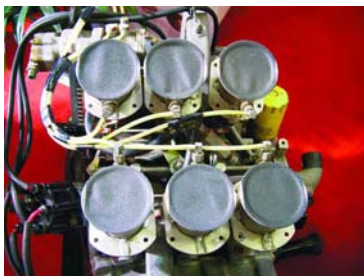


Ontmoeting

De stand van de SM Club de France was opnieuw mooi. Er stond een keurige Opéra injection électronique van 1973, eigendom van Philippe Beugin, de penningmeester van de Franse Club. Binnenkort heeft onze penningmeester er ook één, als we niet oppassen!



Maar wat de stand werkelijk bijzonder maakte, was de 24-klepper C114 Maserati V6, één van de tien door Alfieri gebouwde experimentele motoren. Absoluut lelijk om te zien als het om vormgeving gaat, maar uitermate boeiend vanwege het brute geweld dat dit apparaat produceerde. Peter Derks maakte voor SublieM (en zichzelf natuurlijk) een aantal mooie detailfoto's. Even later kwam de maestro himself, Giulio Alfieri langs en kon ik hem een exemplaar van 'Sa Majesté' overhandigen. Per slot van rekening heeft zijn medewerking aan het boek een extra dimensie gegeven! Ik ontmoette voor het eerste ook m. Lachaize (zie foto), de man die de vijfbak van de DS en de SM heeft ontwikkeld. Gewoon een mens. Een aardig mens die glunderend op de stand van de Franse club even kwam



babbelen met Opron. Alfieri, Lachaise, Opron,; gisteren, vandaag, morgen... Bijna letterlijk.

Succes

De schaalmodellen van onze club zijn in de Franse club een absoluut succes. Binnen één dag waren er van de tien gele-verde exemplaren al acht verkocht. En toen ik het blauwe modelletje op sokkel liet zien, besloot Philippe Beugin er direct tien te bestellen voor de volgende meeting in de Elzas. Plus nog eens tien zwarte modellen. Ik moest even denken aan wat Opron me ooit vertelde over de presentatie van de G-Mini aan Pierre Bercot. Bercot zag de beoogde opvolger van de 2CV en zei: 'Daar moeten we er direct 500 per dag van maken!' Het is er nooit van gekomen; het waarom daarvan heb ik eerder in een clubblad beschreven. Die 500 per dag halen we niet met onze schaalmodellen, maar je moet alles in de juiste verhoudingen zien.



Aardig...

Gisteren, vandaag en morgen ontmoeten elkaar op Rétromobile. Ik wrong me tussen de dreutelende massa langs de kraampjes en stond plotseling oog in oog met Alfieri. Opron is een vaste bezoeker van Rétromobile geworden, maar Alfieri had ik twee jaar niet gezien. Hij herkende me direct van het interview dat ik met hem samen met Peter Derks en Jan-Tjerk Eelkema had gehad. Hij krijgt 'Sa Majesté' natuurlijk ook in de Franse editie. En dat is snel want Paul Artaud, voorzitter van de Franse club, trekt er hard aan. Dat kan, omdat Brian Cass uit Engeland (u gaat toch wel naar de 'Odyssee in de UK' in mei?!), de Engelse tekst gereed had. Tot m'n schande moet ik bekennen, dat ik zijn diskettes met de vertaling op de stand met de 'achttienhonderdgulden-MontBlanc-SM' liet liggen. Ik schrok me dood toen ik dat ontdekte, spoedde me terug naar de standhouder en... hij was toch heel aardig; het zakje met schijfjes overhandigde hij me direct, zonder direct vinderson te eisen. Maar hij wou wel een exemplaar van m'n boek hebben. Sorry, maar hij was al rijk genoeg, dacht ik zo.

Lonken

Franse standhouders staan bij mij bekend als stugge mensen. 'Willen ze eigenlijk wel wat verkopen?', denk ik wel eens. Maar op Rétromobile is dat anders: je wordt als een VIP behandeld, en dat terwijl mijn initialen anders luiden. Eén stand-dame vergeet ik nooit meer. Ze trachtte me een Ferrari aan de man te brengen. En daarbij kon ze het lonken niet laten. Maar ze lonkte naar iedere man... PoemPoem. Ach, ze moest wel want daar was ze voor ingehuurd.



*Sophia Loren
Marcello Mastroianni*

Auto's zijn verleidelijk. Als man bijt je je op je vingers bij het zien van al dat schoons. Dat overkwam me helaas – nog – niet met de C5. Terwijl ze verleidelijk haar deuren 'uit' had gelaten, keek

ik naar haar innerlijk en dacht: wat is hier nou retromobielig aan? Ik peinsde me suf. En opeens wist ik het: die stoelen lijken wel verdacht veel op de bankstellen uit de jaren zeventig die je voor een habbekrats op de Albert Cuypmarkt kon kopen en ook vandaag de dag nog in menig huis in de Amsterdamse Pijp kan zien. Niks nieuws onder de zon dus. Maar ja, ik zag dan ook niks van haar bijzondere techniek. En die heeft ze, deze vervanger van de Xantia en de Xm.

FICCSM

Je moet wel, hé! Ik ging om vijf uur naar de jaarlijkse vergadering van de SM clubs, de Fédération Internationales des Clubs Citroën SM. Helaas ook niks nieuws onder de zon. Maar er broeit wel wat. De onderdelenvoorziening van de zijde van de Franse club is enigszins veranderd. Alleen individuele leden van de Franse clubs maken aanspraak op originele, oorspronkelijke onderdelen. De namaak-onderdelen zijn voor de niet-leden en voor de buitenlandse clubs die lid zijn. Geen punt, want die onderdelen zijn kwalita-

tief best in orde. Maar het is opnieuw een signaal dat de onderdelen schaarser worden en er dus actie ondernomen moet worden. Of dat gaat lukken, valt te bezien, want er zijn weliswaar veel mogelijkheden voor nieuwe productie, maar de daadwerkelijke actie is tot op heden marginaal. Zorgelijk. Stille diplomatie kan misschien iets opleveren, want in dit 'bestuurscollege' gaat het alleen maar om uiterlijkheden: hoeveel leden heeft de club? Wat voor meetings organiseren we? Is het leuk allemaal? Maar ja, je moet er nou eenmaal bij zijn om te weten wat er mogelijk gaat spelen en aan te kunnen dringen op actie. Namens onze club heb ik het definitieve voorstel gedaan om in 2003 de 'Internationale' in ons land te organiseren. Dan bestaan we 10 jaar. En Kok is misschien nog 'premier ministre'. We moeten maar een soort clublied componeren. 'Ochtendgloren' lijkt me wel wat. Worden we tenminste wakker en gaan we wat DOEN. Maar ja, de nood is kennelijk nog niemand tot de lippen gestegen: de nodige onderdelen zijn er gewoon nog. Behalve het linker voorruitje dan, maar dat schijnt er van kunststof te komen. En het gaat er tenslotte om om dat wat gisteren of vandaag nog aanwezig is, ook morgen te laten voorbestaan. Onze SM's' bijvoorbeeld. En de mannen op de laatste foto, de 'presidenten' van de SM-clubs en hun secondanten, willen bést! Als u goed kijkt, ziet u dat onze club ontbrak. Klopt. We waren al weg toen dit statieportret werd gemaakt. Op weg naar de volgende klus voor de club.



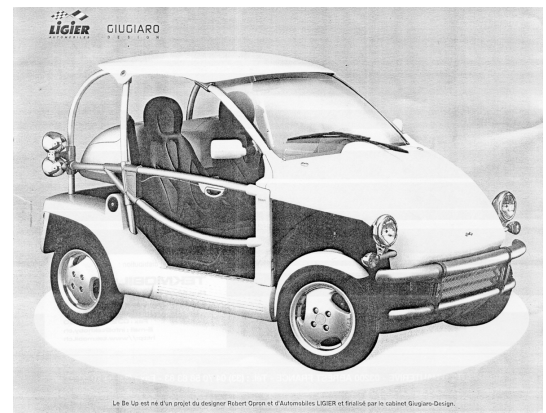
'DS DRAGONFLY?'

Door Peter Pijlman

Er was eens een clublid dat na één jaar lidmaatschap van onze club afhaakte omdat we in ons blad ook over andere auto's schreven dan de SM. Dat doen we inderdaad in beperkte mate (valt toch wel mee?), maar met z'n beslissing is iets mis. We wagen het erop: opnieuw een artikeltje dat slechts indirect iets te maken heeft met de SM. Het gaat over opvattingen van de designer Robert Opron over een nieuwe Citroën 'de haute gamme' en de C5. Zomaar wat notities.

Enige tijd geleden plaatsten we in ons verslag van de Salon de l'Automobile een klein stukje over de Dragon Fly van Ligier, een vrijetijdsvoiture dat getekend was door Robert Opron en gerealiseerd was in de carrosseriestudio van Gallizio. (Zie SublieM 33, december 2000, pagina 49). Daaruit schreven we dat Giugiaro het ontwerp van Opron had gestolen. Met enkele wijzigingen, en 'Giugiaro Design' op de carrosserie wordt het wagentje door Ligier en Piaggio op de markt gebracht onder de naam Be Up.

Inmiddels heeft het recht z'n beloop gekregen en wordt magertjes maar toch in de nieuwe folder van Ligier de ware ontwerper van de Dragon Fly vermeld met het zinnetje: *'Le Be Up est né d'un projet du designer Robert Opron et l'Automobile LIGIER et finalisé par le cabinet Giugiaro-Design'*. (Vert. De Be-Up is gebren uit een project van de ontwerper Robert Opron en Automobiel Ligier en is voltooid door het bureau Giugiaro-Design).

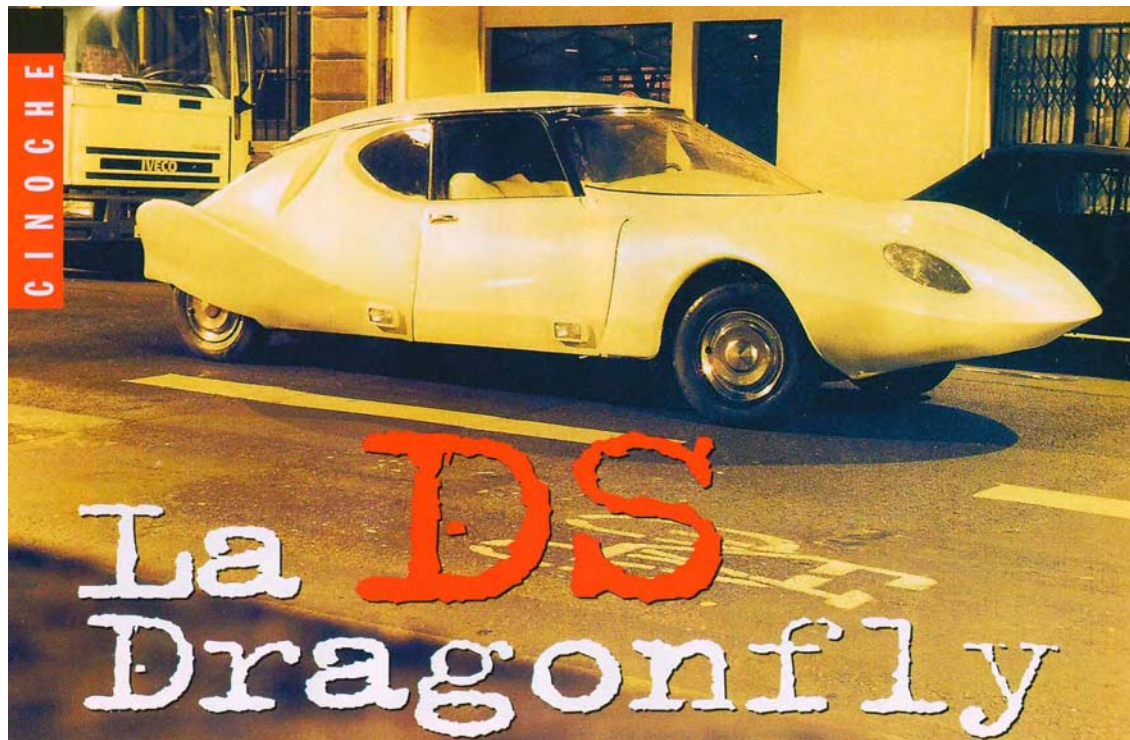


Toen ik onlangs bij de familie Opron op bezoek was om te werken aan een nieuw

boek, kocht ik Citropolis nummer 26 (15 maart-15 mei 2001). Daarin stond een artikel van de hand van Wouter Bregman, een Nederlander, die op het Ile de la Cité een bijzondere DS ontdekte. Deze 'Dragonfly' werd gebruikt voor de opnamen van een film. Het is een met polyester omgetoverde auto met vleugels en slechts twee (zichtbare) deuren.

Na lezing legde ik het blad op tafel. Na enige tijd riep Opron me vanuit z'n atelier/bureau en zei: 'Wat vind je hiervan?'

Hij had, geïnspireerd door de foto van dit futuristische monster (zie de bovenste foto) in enkele minuten een schets gemaakt van een DS zoals deze bijvoorbeeld in 1980 had kunnen verschijnen. Met behoud van het karakter van de enige echte DS ontwikkelde hij dit model, waarbij de ruitpartij geen raamstijlen meer laat zien, de

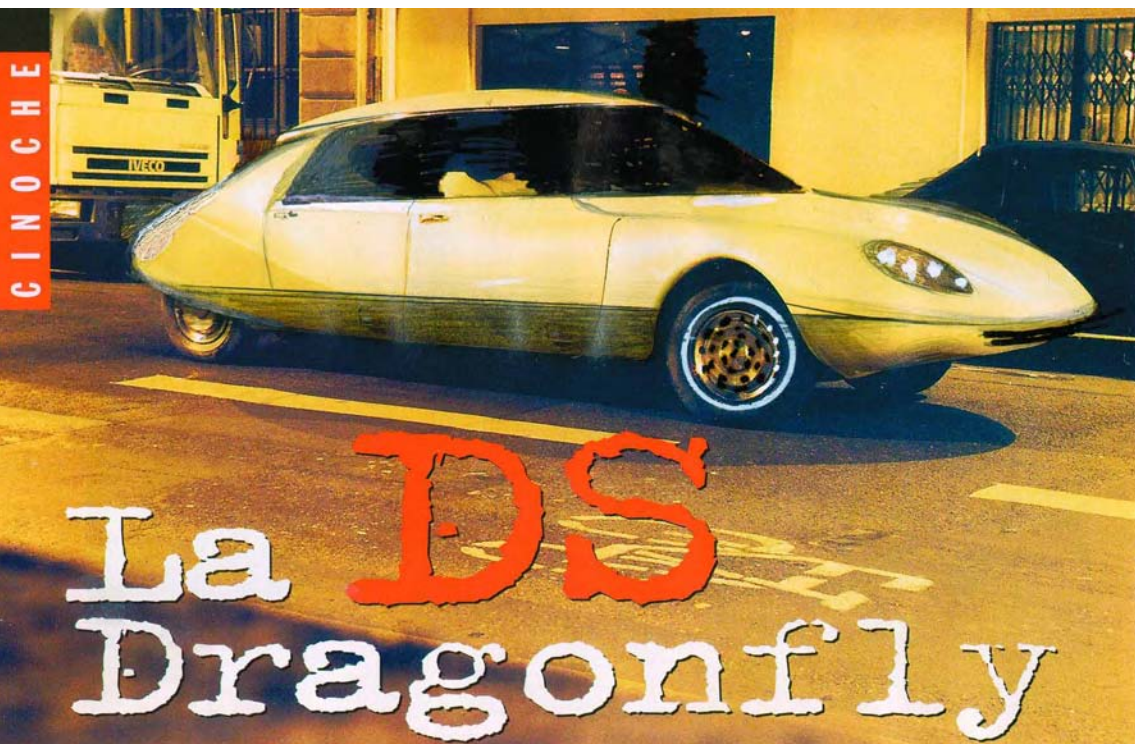


neus nog vloeiender is geworden en het dak niet meer de hoge hoed is die nu aan veroudering lijdt. De voorruit is verder naar voren getrokken en de zijruiten zijn nu gebogen ('galbé') en ook de deuren zijn meer afgerond. De koplampen zijn iets langgerechter naar achteren, zoals bij de nieuwste Citroëns. Over het interieur zei Opron: 'Zo eenvoudig en puur mogelijk, met een dashboard in de stijl van het eerste ontwerp van Bertoni, maar dan nog vloeiender want met de huidige materialen kan dat eenvoudig. Ook de polstering van de stoelen en de deuren zou zo strak mogelijk moeten zijn, helemaal in de lijn van de buitenzijde van de auto. Het is onzin dat moderne, luxe automobielen allemaal hoger worden. Een top-model van Citroën moet aërodynamiek uitstralen, laag zijn en superstrak. Citroën heeft de technologie in huis om de instap in zo'n lage auto heel makkelijk te maken: gewoon de hydraulique gebruiken voor het omhoog laten komen van de auto zodra de deuren worden geopend. En dan natuurlijk de stoelen opzij laten draaien om makkelijk uit- of in te stappen. De motor zou een Mazda rotatiemotor kunnen zijn met drie of vier schijven'.

Ik zie het helemaal voor me. Als je de hoogte van een auto zoals de C5 met het toenemen van de snelheid automatisch iets kan laten zakken, kan hij ook omhoog om de in- en uitstap te vergemakkelijken. En een schitterende Mazda rotatiemotor zou het geluid van zo'n auto...

Bertoni zei ooit in een radio-interview dat de vorm van de DS geïnspireerd was op een vis. Dit snelle schetsje van Opron van een nieuwe Citroën lijkt geïnspireerd op een dolfijn. Klinkt nét iets warmer, iets menselijker, intelligenter ook. Op basis van deze schets zou Opron een carrosserie van een nieuwe Citroën anno 2003 moeten ontwerpen. Als hij de kans kreeg, zou hij het direct aanpakken. En het aardige is, dat hij over de C5, dat door iedereen verguisde model, zei: 'Weinig geïnspireerde vorm, niet spannend genoeg, maar in mijn ogen in technische zin wel de beste en meest interessante grote auto die Frankrijk op dit moment maakt!' Waarvan acte.

* Dragonfly: libelle.



CHASSISNUMMER 'OLDENHAGE' IN BEELD

Identiteit:
 Kenteken: 42-24-UZ
 Kleur: Bleu delta
 Uitvoering: injectiemodel met alle opties
 Eigenaar: Grébin, voormalig directeur Citroën
 Nederland
 Bereider: Hans Oldenhage en zijn bruid

Door Peter Pijlman

Deze keer in Chassisnummer een gastvrije ondernemer in hart en nieren aan het woord.

Hart en nieren

'Begrijp me goed: ik ben een Citroënman in hart en nieren.' Dat zegt Hans Oldenhage van Citroëngarage Oldenhage in Nieuw-Vennep. We waren bij hem en z'n mensen te gast voor onze technische voorjaarsmeeting en dus hebben we maar even doorgevraagd naar dat 'Citroënman'. Wat wat is dat vandaag de dag?

Plakboeken vol

Als we in z'n riante huis in Oude Wetering binnenstappen, zie ik niks wat op Citroën duidt, maar als z'n vrouw rap het ene na het andere fotoalbum annex plakboek tevoorschijn haalt, komt er veel, heel veel boven tafel. Zij heeft alles wat met de historie van het werk van haar man te maken heeft schitterend gedocumenteerd. Ik zie de gekste dingen: uitnodigingen voor shows, reclamepamfletten, servetjes, vlaggetjes, krantenknipsels, advertenties en eindeloos veel foto's. In de showroom, buiten vóór de showroom, in de werkplaats, en op vakanties. En overal het Citroënlogo.

Citroën-enthousiasme

Maar dat is niet alles. Het zijn wel heel bijzondere memorabilia uit de geschiedenis van ons merk. Maar er is meer, veel meer. Aan het woord zijn een aantal leden van de familie Oldenhage, die op twee kinderen na voltallig in de kamer verschijnt en allemaal hun duit in het zakje doen: het lijkt wel of dit hechte gezin geboren is in auto's. De verhalen en woorden buitelen over elkaar heen. Het duizelt me soms, wát een enthousiasme voor auto's en Citroën in het bijzonder.

'Monsieur Citroën'

Hans Oldenhage is jarenlang verkoopdirecteur geweest bij Citroëndealer Van Driel in Hoofddorp. Voor de oude Van Driel was de Citroëngarage maar bijzaak; hij verdiende zijn geld vooral met de verkoop van landbouwmachines in de destijds nog volledig agrarische Haarlemmermeerpolder. En echt geld verdienen met Citroën was in de jaren zestig en zeventig niet zo eenvoudig. *'Citroën bouwde heel bijzondere auto's, die heel veel geld kostten en weinig opleverden.'* 'Monsieur Citroën', zoals Hans Oldenhage in een krantenbericht over een jubileum door z'n collega's autoverkopers in de polder werd genoemd, is een keiharde werker en een man die wist hoe je je boterham moest verdienen.

Dealerschappen

Bij Van Driel liep het in de jaren zeventig mis, zoals ingewijden weten: de zaak ging failliet. Oldenhage koos er tijdig voor om voor zichzelf te beginnen. En toen begon het werkelijk. Hij werd Citroënverkoper in z'n eigen bedrijf en nam er later en passant ook nog een aantal andere dealerschappen bij, van Austin Rover en Subaru. *'Maar'; zegt z'n vrouw, 'hij wist de meeste klanten toch in een Citroën weg te laten rijden.'* De andere merken verdwenen, op één na: Kia.

Verkoopprizen

'Merkwaardig volk, die Citroënridders van destijds. Als je vroeg of hun nieuwe auto getectyleerd moest worden met het nieuwste van het nieuwste product, het Zweedse Dinitrol, dan zeiden ze nee niet nodig, want over twee jaar ruil ik m'n auto toch weer in. Heel anders dan BMW- en Mercedesrijders! Die wilden een auto voor tien jaar of meer'. Oldenhage wist goed te verkopen: menig keer won hij de door Citroën Nederland uitgeschreven



verkoopwedstrijden. Reisjes naar het buitenland bijvoorbeeld, die hij en z'n vrouw meestal niet maakten omdat ze op zondag graag naar de kerk gaan en niet voor het werk op stap willen. Z'n zoon vult aan: *'We hadden de eerste B&O-kleurentelevisie in Nederland. Gewonnen met de verkoop!'*

Biefstuk!

De kerk. De kerk neemt ook op een andere manier een belangrijke plaats in het leven van de Oldenhages in. Pa Oldenhage begon op een gegeven moment in een oud kerkgebouw in Hoofddorp bij Van Driel's autobedrijf. Vanaf 1962 heeft hij dus Citroëns verkocht. En dat kan hij. Een van z'n zoons daarover: *'Hij verkoopt een vegetariër een biefstuk!'*

In de 'kerkgarage' op het Marktplaatsplein bouwde hij op de plaats van het orgel het onderdelenmagazijn. *'Ik verkocht een ID19 B in de kleur Gris khandahar met een rood pluchen interieur aan iemand, en die had in onze garage rondgelopen. Hij stapte zonder enig probleem met z'n vette schoenen zó in z'n nieuwe ID. Geen enkel probleem. Vreemd volk hoor! Het waren vaak VVD'ers die een Citroën bij me kochten. Hans Wiegeltypes ook. Wiegel reed ook Citroën.'*

Jaguar

Oké, Citroën. Daar ligt z'n passie. Hij is een fervent aanhanger van het merk. *'Luisteren, mensen aankijken en observeren. Weten wie het zijn en dan je verkoopverhaal daarop afstemmen. Luisteren is de basis.'* Naast z'n Citroëns verkoopt hij dus ook Kia's, maar zelf rijdt hij in een 12-cilinder Jaguar, een plaatje. Hij verkoopt ze ook. Ik zie foto's met een tiental van die bolides voor een andere showroom, vlakbij de Citroëngarage die nu in Nieuw-Vennep staat. Een enorme verkoop- en opslaghal completeert het, wat ik zou willen noemen, Oldenhage-bedrijfsterrein. Lang hebben ze zich, met Johan, de oudste zoon, ook druk bezig gehouden met de verkoop van CX'en, eerst gewoon toen ze nog nieuw te leveren waren natuurlijk, maar ook nadat de XM al lang en breed de opvolger had moeten zijn.

Vreemd volk

'Ach meneer, ik zal u vertellen'. Zo begint menige anekdote over de kwaliteit van de Citroëns in de jaren zestig en zeventig. 'Een AMI6 Comfort had verstelbare voorstoelen maar een klant brak om de

haverklap het frame. Je hield de deuren van een GS gewoon in je hand. Ze roestten al in de folder, maar we verkochten ze geweldig. Olielekkages, kapotte nokkenassen, het hinderde allemaal niks. We verkochten ze toch en de klanten waren hartstikke tevreden met hun wagen. Laten we eerlijk zijn, niet alleen Citroën had kwaliteitsproblemen toen, alle merken hadden zo hun makke, maar Citroën had de naam. Vreemd volk, die Citroënridders'.

Passie

Citroën heeft natuurlijk een geweldig product in handen met het hydraulische systeem en het is werkelijk goed sinds het overstapte op de LHM (groene) olie. Maar geen enkele andere fabrikant waagde het erop: ze moesten er fors voor betalen en het is verschrikkelijk duur in de productie. Dat is de grote fout die Citroën destijds maakte: *'t Was wel apart allemaal, maar 't kostte ook apart geld!'* Sinds de overname door Peugeot gaat het met de kwaliteit en de kostenbeheersing veel en veel beter. Maar het aparte koperspubliek zijn we aan het verliezen. *Neem de C5. Daar moeten we een heel nieuw publiek voor zien te trekken, Omega- en Scorpioridders misschien, maar niet de XM-rijder. Die verliezen we. Daar is het uiterlijk te gewoon voor.* Ik zie een beetje zorg in Oldenhages gelaat. Voor het eerst, maar hij herneemt zich en straalt opnieuw de passie voor Citroën uit.

Niet verkocht

En dan komt de SM in beeld. Kritische en tegelijk vol bewondering. *'De klanten die ernaar vroegen, waren directeuren van moderne bedrijven waar snel veel geld werd verdiend. Een schoonmaakbedrijf bijvoorbeeld. In die tijd gingen die na kantoor tijd werken zodat het personeel niet gestoord werd door de schoonmaaksters. Ook de directeur van een worstmakerij. Het waren mensen die vlot geld verdienen en het er ook weer vlot uitkieperden. Maar ik heb er geen een verkocht. Ik durfde het niet. Slenters, nu Citroëndealer in Apeldoorn en destijds hoofd van de afdeling 'SM'-reparaties op de tweede verdieping in het nieuwe gebouw op het Stadionplein, had er z'n handen vol aan. Ik hoorde de verhalen en ik dacht: niet aan beginnen. Maar wát een verschrikkelijk mooi model is het. Werkelijk de mooiste lijnen die ik ken.'*

Dikke Amerikaan

'Maar die motor! Ik snap niet waarom Citroën bij die prutsers in Italië een motor kochten! Er zit totaal geen trekkracht in, hij hokt en bokt, is veel te klein. Met moeite komt 'ie boven de 130 uit! Hadden ze er maar een dikke Amerikaan in gestopt. Had perfect geweest. Een acht cilinder Chevrolet- of Buickmotor. Meneer, dan was het een fantastische wagen geweest. Kwaliteit! De carrosserie is fantastisch en ook de hydraulique, de wegligging, de vering, de remmen. Het had makkelijk gekund en dan was het in Amerika ook een enorm succes geworden. Reken maar! Die



Amerikaanse motoren, die hadden tenminste kwaliteit. Maar nee, die rare eigenwijze Fransen moesten zonodig bij Italië buurten...'

Bleu Delta

Z'n ogen glimmen echter als een van z'n verkopers – die ook voor dit gesprek is uitgenodigd – mij vragen stelt over de SM die hij zojuist voor een zacht prijsje op de kop wist te tikken. Hans Oldenhage heeft hem aangemoedigd de auto te kopen en doet er alles aan om deze Amerikaanse SM weer in topconditie te krijgen. Hij adviseert ook Dirk Burger, de verkoper, om meteen lid te worden van onze club. Goedzo! Monsieur Citroën blijft Monsieur Citroën, ook als het om de SM gaat. Hij is er in getrouwd, op 14 december 1972. De

directeur van Citroën Nederland, Grébin, leende hem uit voor deze bijzondere dag. Het was een blauwe, Bleu delta, verschrikkelijk mooi, een injectiemodel, net binnengekomen. Het kenteken wordt met een vergrootglas uit de foto gehaald: 42-24-UZ. Z'n vrouw en kinderen bekijken de foto's uit het album: *'Het is geen trouwfotoalbum, maar een Citroënalbum!'*

Ik kwam om afspraken voor de voorjaarsmeeting te maken. Na drie uur luisteren zegt Hans Oldenhage: 'Regel dat maar met Johan. Die kan dat voortreffelijk. En vertel hem dan ook maar dat



dit hartstikke leuk is om te doen, jullie zijn van harte welkom, maar er moet natuurlijk óók geld verdiend worden.' Ik heb het hem verteld, maar als ik Johan aanbied om het gebak bij de ontvangst door onszelf te laten bekostigen, zegt Oldenhage junior: 'Peter, even over dat gebak: dat betalen we zelf want als pa iets organiseert, wil hij dat vast en zeker niet half doen'.

Geen half werk. Goed, of niet. Dat tekent Citroëndealer Oldenhage in Nieuw Vennep.

(advertenties)

GARAGE **HELFFERICH**

Specialist Maserati & Ferrari

**Wij zijn zeer ervaren met motorisch onderhoud / afstellen
en het uitvoeren van een motorrevisie voor :**

de Citroën SM

**Industrieweg 36, 6702 DR Wageningen
Telefoon 0317-424710, fax 0317-421978**

*Minke
Hilgenberg*
citroën specialist

**Reparatie & onderhoud
Inkoop & verkoop**

**Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
telefax: 055 - 540 02 38**

te koop:
DS Pallas bj. 1974
Dyane (zeer mooi) bj. 1982
2CV6 bj. 1987
Xantia 1.8 SX bj. 1994
ZX 1.8 Aura bj. 1995
Saxo 1.0 bj. 1999
2 x Visa GTI

voor de liefhebber:
DS rechts gestuurd bj. 1973

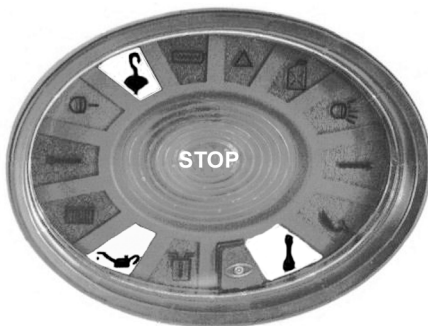






(advertenties)

Als het hobby is, kijkt u eerst zelf maar eens



in andere gevallen belt u een specialist...

INDOSS EUROPE

specialist in computernetwerken

telefoon: 0344 - 65 44 22

telefax: 0344 - 65 47 37

internet: www.indoss.nl

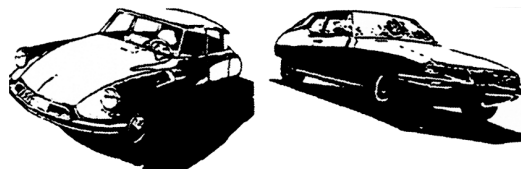
Novell



Microsoft Certified
Solution Provider

CHYPARSE

Citroën Hydraulique Parts Service



CHYPARSE is een jonge onderneming die zich toelegt op de verzorging van auto-onderdelen t.b.v. de CITOEN DS EN SM. CHYPARSE importeert niet alleen onderdelen, zij heeft ook een eigen productiefaciliteit voor revisie van verschillende hydraulische en mechanische 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:

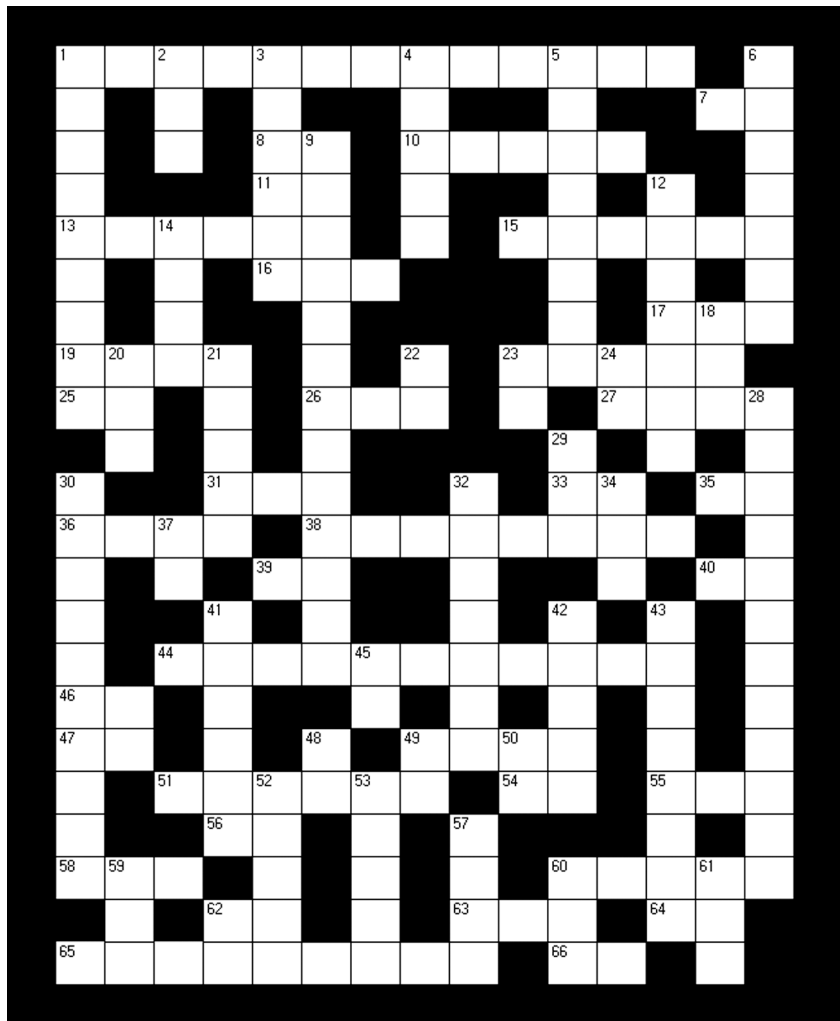
Veerbollen nieuw	195,-	Puntencassette	150,-
Veerbollen gereviseerd	100,-	Rotor	195,-
Veerbollen vullen per bol	20,-	Elektronische ontsteking Lumenition	495,-
HD-pomp met nieuw ontwikkeld lager	395,-	RVS uitlaat compleet (ook losse delen verkrijgbaar)	2250,-
Hoogteregelaar	90,-	Deze RVS-uitlaten worden geproduceerd door de Engelse fabrikant PDG, die ze handmatig maakt uit austenitisch RVS A 304. De uitlaten zijn tien jaar lang gegarandeerd op juiste pasvorm en tegen breuk en corrosie bij normaal gebruik. Direct uit voorraad leverbaar.	
Stuurhuis in bewerking			
Remschijven set	175,-		
Achterremschijven set	275,-		
Handremblokken	100,-		
Remblokken	125,-		
Achterremblokken 1e type	100,-		
Wielagerblokken met nieuwe fusées L of R	475,-	Nieuwe, gedrukte uitgave van het Nederlandstalig SM werkplaatshandboek. Uit voorraad leverbaar	50,-
Wieldraagarm L en R	550,-	SM Automobilia (meertalig boek)	115,-
Spoorstang L en R	250,-	Auto Collection SM	12,50
Motorsteun	95,-	Poster SM	20,-
Koppelingssset origineel Valeo (3-delig)	350,-	T-shirt SM	20,-
Startmotor	425,-		

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

SMogram

Horizontaal:

1. Dit is het restant van een vuur spuwend legervoertuig
 7. Zuurgraad (afk.)
 8. Thuis bij Semantics
 10. Stuurstand ten gevolg van DIRAVI
 11. Muzieknoot
 13. Deze auteur geeft de juiste richting
 15. Britse SM-kant
 16. Ik zit niet maar ik lig ook niet
 17. Is het qua kracht daar niet om te doen?
 19. Deze rijdersclub houdt van oranje
 23. Na een halve eeuw kreeg zij er een kruis voor
 25. Voorzetsel
 26. Klep te weinig
 27. Baas der mode-ontwerpers?
 31. Mobiel internet?
 33. Alfabetisch gezien de eerste twee
 35. Geen vloed
 36. Ook deze potentaat reed SM
 38. Meervoudige ooghuid
 39. Een lid van deze club rijdt altijd sober
 40. De oplossing voor nog sneller: Turbo Injectie
 44. In omgekeerde volgorde: betalen voor een elektronische ontsteking in deze afgekorte provincie is voelbaar aan mijn borstkas en achterste!
 46. Sa Majesté
 47. In de SM heet dat het handschoen vak; bij een kast niet
 49. Geraak hier nimmer met uw SM in
 51. Wat de Cruyff-auto is voor de SM
 54. Lidwoord
 55. Voor achtvoeters, zowel voor als achter
 56. Nee, zei de Engelsman
 58. Zo'n type auto legt het toch wel af tegen de SM
 60. Voornaam van dé oprichter
 62. Automatisch vaccineren?
 63. Op dit Franse heuveltje moet u oppassen voor een warmlopend blok
 64. En verder? Meer niet!
 65. Neerslag is in Frankrijk pas mooi, het zorgt alleen voor een roetlucht
 66. Kleine opvolger van het zusje van onze koningin
- Verticaal:
1. De muziek eindigt in een Duitse kleur
 2. Kort die SM-samenkomst
 3. Zwenkpoort
 4. Zullen we hem met pa aanspreken of gewoon bij zijn achternaam?
 5. Naverbranding
 6. Drager van onze koningin
 9. Deze LP markeert iets
 12. De 'onthoofder'
 14. Geen Rus (SM) die de SM (Rus) nabouwde?!
 18. Het primaire bezit van clublid Eelkema
 20. Nee, dit is niet echt...
 21. Duitse krimi in het circus
 22. In dit stadium wens ik mijn SM
 23. Waar ken ik die achterzijruit vormgeving van?
 24. Voor niet normaal
 28. Onbekend, maar een perfecte kameraad voor een artikel
 29. Waarin bewaar jij olie?
 30. Een koudbloedig en vchtig reptiel
 32. Comfortabel dik vogelkenmerk
 34. Hierin vijf keer klutsen en soms zelfs zes keer!
 37. Met zo'n titel zou je de gecompliceerde techniek moeten begrijpen...
 41. Het SM-ontwerp betitel ik als allergekst en aangenaam!
 42. Een soort Engelse concurrent naast de 'd'
 43. Doe-het-zelf artikel
 45. Zij hebben het veersysteem "geleend" (afk.)
 48. Druppelmodel van Ford
 49. Schrijven zonder geld (afk.)
 50. Inspiratie voor de SM?
 52. Wat een rare kerel, die Puch rijder
 53. Het ruikt naar Franse kaas in dit bushokje
 57. Maserati-motor: een stromend blok energie!
 59. Bungelt soms zakelijk onder uw neus (UK)
 60. Na tien jaar niet wassen, heeft u dit zeker op uw dak...
 61. Materie van waaruit je het wel laat, te roken
 62. Elektronische inspuiting



DE COMPLETE PAKKINGSET VOOR UW MOTOR

Door Peter de Jong

Titanen zijn de kinderen van oermoeder aarde Gaja en Uranus, heer van de hemel. Volgens de oude Grieken wel te verstaan. Een Titaan beschikt over oerkracht (logisch, want het was een god). Om het u makkelijker, véél makkelijker te maken om uw onderdelen te bestellen, heeft Peter de Jong als een ware titaan zich gestort op de ontcijfering van de onderdelen-cd-rom en de onderdelenboeken, en opgeschreven wat u 'Self kan Meden'. Welke pakkingen heeft u nodig om een complete SM-Maseratimotor in elkaar te zetten? Of natuurlijk te laten zetten.... Creëer uw eigen hemel op aarde! Gemak dient de mens.

SelfMade: TITANENKLUS GEKLAARD

Nederlandse benaming	Franse benaming	Numeros	Sous-groupe	Repere	Nombre
Koppakkingset			1-112		1
Pakking klepdeksel+A28	Goujon	5405613	1-112	7	2
Pakking deksel waterkanaal	Joint	5405618	1-112	12	2
Pakking waterkanaal	Joint du collecteur	5405618	6-235	1	2
Halve maan rubberstop	Bouchon	5405621	1-112	15	8
Vulpijppakking	Joint	5406192	1-114	13	1
Keerring krukas	Bague	5405675	1-121	11	1
Ring sec. Kettingspanner	Joint torique (tendeurs de chaine)	5405705	1-122	17	2
Keerring tussenas	Bague détancheite	5405710	1-122	22	1
Keerring tussenas	Bague détancheite	5405710	1-131	3	1
Pakking waterpijp distributie	Joint	5405821	1-131	5	2
Pakking distributiehuis	Joint	5405822	1-131	6	1
Ring 25,07x30,31x2,62	Joint	5405827	1-131	8	2
Pakking ontluchttingshuis	Joint (de renifard)	5405840	1-131	15	2
Ring 29,75x36,87x3,53	Joint	5406167	1-131	17	1
Pakking carterpan	Joint	5405837	1-132	3	1
Pakking oliepijpje	Joint	5406222	1-222	9	1
Ring 25,07x30,31x2,62	Joint	5405827	1-222	15	1
Ring 29,75x36,87x3,53	Joint	5406167	1-222	16	1
Ring oliepompe	Joint	5406205	1-222	23	1
Pakking waterpompe	Joint	5406267	1-231	7	1
Pakking waterpompe deksel	Joint	5406268	1-232	8	1
Uitlaatpakking	Joint entre culasse et tubulure sup.	5406092	6-182/1	9	6
Vlampijppakking	Joint entre tubulures	5406093	6-182/2	10	2

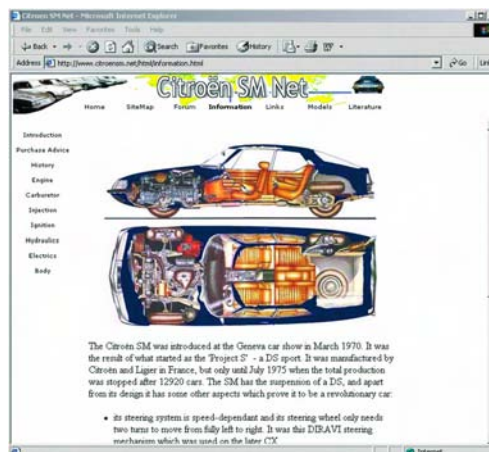
Met de SM de virtuele snelweg op: www.citroensm.net

Dit is zoals een goed internetsite behoort te zijn; duidelijk, informatief en veranderlijk. Het is een site opgezet door twee Nederlandse en fanatieke SM-ers (clublid Clemens Maas en Rolf Knijff) die er behoorlijk werk van hebben gemaakt. Het ziet er allemaal erg goed uit hoewel soms een tikje saai en niet alles volgens de laatste inzichten en kennis (maar we kennen allemaal de gecompliceerdheid van de SM, dat valt niet zomaar op een website volledig weer te geven!). De informatie is ondanks dat behoorlijk compleet en biedt voor liefhebbers uit vele windstreken, want Engelstalig, een mooi overzicht van zaken die te maken hebben met de SM. Alle foto's zijn keurig voorzien van auteurverwijzingen en de site biedt zelfs een zogenaamd forum alwaar een ieder zijn of haar vragen kwijt kan, waarop anderen dan weer kunnen antwoorden. En de reactietijd op vragen lijkt behoorlijk snel te zijn. We kunnen niets anders zeggen; chapeau voor dit initiatief!

Waar te vinden (URL): <http://www.citroensm.net>

Beoordeling

Opmaak : Keurig en redelijk modern, kan nog wat dynamischer
Inhoud : Prima, de geboden informatie is divers en uitgebreid
Totaal : Hier kom je zeker vaker terug



Surf Mogelijkheden

Onze SMogoloog

Door Jean-Paul Klijntunte

De wet van Hanggi, uitgebreid voor de rubriek SMart Talk:

Hoe triviale de SMart Talk is, des te meer mensen zullen het lezen en het ermee eens zijn.

Gevolgtrekking:

Hoe belangrijker de SMart Talk is, des te minder mensen zullen het begrijpen.



UW BILPARTIJ MOET GEZIEN WORDEN!

Door Peter Pijlman

Zien en gezien worden. We willen het allemaal, maar lukt het ook? Al heel lang is het uiterst moeilijk om nieuwe of goede gebruikte achterlichtunits voor onze SM te vinden. De voorclignoteurs zijn nog nieuw leverbaar, evenals de knipperlichtglasjes. Ook de achterlichtkapjes zijn nog nieuw te koop door nieuwe aanmaak van de Franse Club. De achterlichtunits vormen echter een probleem voor degenen die er naar zoeken. Een eenvoudige tip om uw reflectoren weer te laten doen wat ze moeten doen.

De verchromde randjes die tussen de knipperlichten, het remlicht en de achteruitrijdlampen zitten willen nog wel eens lelijk worden. Jaren geleden heb ik daarom verschillende verchrombedrijven bezocht om te vragen of zij ze aan de binnenzijde van een nieuwe chroomlaag konden voorzien, maar helaas zonder resultaat. Men beweert dat de kunststof daarvoor niet geschikt is. Dat is natuurlijk onzin, want van fabriekswege waren ze ook verchromd. Toch ziet men zo'n klus niet zitten. Het is ook een heel karwei, want er moet nogal wat uitgesloopt worden. Jammer, maar – voorlopig – helaas...

Als u vindt dat de achterste clignoteurs en de remlichten een slechte lichtopbrengst hebben of er 'somber', niet fris meer uitzien, kunt u op de eerste plaats die kapjes demonteren (gewoon met een kruiskopschroevendraaier) en ze van binnen schoonmaken. Meestal zit er heel wat vuil aan de binnenzijde. Gewoon met Andy reinigen helpt al heel goed. Een oude tandenborstel of een handenborsteltje doet wonderen. Het probleem wordt

trouwens veroorzaakt door het verdrogen van de rubberen randjes die op het lamphuis geplakt zijn. Misschien weet iemand een goed alternatief, zodat de afdichting weer verbeterd wordt. Wel, optimaal zal die afdichting nooit worden, want er zit eigenlijk een simpele constructiefout achter het probleem van de achterlichtkapjes: de twee parkerschroeven zouden er eigenlijk drie moeten zijn, want nu blijft het kapje altijd in het midden kieren...

Om nu toch een betere lichtopbrengst van de clignoteurs, de achterlichten en de remlichten te verkrijgen, kunnen we een sterker lampje monteren, maar dat raad ik u af omdat zo'n lampje te heet wordt waardoor de kapjes smelten. Veel simpeler is het om de binnenzijde van de reflectoren van een nieuwe zilverlaag te voorzien. Verchromen kan dus – voorlopig, want we blijven zoeken - niet, maar met een busje Holts' zilver-spray gaat het prima. Het is in de meeste auto-shops te koop, kan goed tegen warmte, hecht goed en droogt supersnel. U weet niet wat u ziet als u daarna uw verlichting weer aandoet. Als nieuw! En: voor een kleine f15,- bent u voor uw medegebruikers weer goed zichtbaar. Veiligheid voor alles en de bilpartij van uw Diva ziet er weer fris uit! En u bent heel wat goedkoper uit dan voor de f1600,- die een handelaar in Arras vorig jaar vroeg voor een splinternieuw achterlicht!

Nu we het toch over haar achterste hebben: de achterzijde van de oranje tussenplaat met het woord 'Citroën' erop kan ook wel eens een schoonmaakbeurtje hebben. Opnieuw: twee kruiskopschroefjes losdraaien en u kunt de plaat er afnemen en schoonmaken. En om het er helemaal fris uit te laten zien: als u een donkerkleurige SM hebt: het gedeelte van de carrosserie tussen de achterlichten met dezelfde spuitbus zilver maken heeft tot effect dat uw lichtbatterij er als nieuw uitziet. Succes.



MEESTER ONTMOET MEESTER

Dat de bedenker van het recept voor de SM, Robert Opron, niet alleen houdt van meesterlijke ontwerpen maar ook van meesterlijk eten, hebben sommige van u al kunnen ontdekken tijdens de trip naar de Airbus-fabrieken. Onderstaande foto's bewijzen dat andermaal. Opron was met zijn vrouw op bezoek bij de Franse meesterkok Bernard Loiseau. Loiseau heeft in Parijs en omgeving drie restaurants/hotels waarvan degene die Opron bezocht (en waar Loiseau zelf in de keuken staat) drie Michelin sterren bezit. En als twee meesters elkaar ontmoeten, wordt dat op de gevoelige plaat vastgelegd, waarvan akte...



Seulement Manger?

VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE - 2

Door Peter Pijlman

In het eerste deel van dit verslag van de restauratie van de SM van m. Opron (SublieM 34, maart 2001) beschreef ik de staat waarin de auto zich bij de start bevond en de randvoorwaarden waarmee aan deze klus werd begonnen. Nu komen het 'aanvalsplan', de planning, de keuze van de specialisten en de eerste werkzaamheden aan de orde.

Vorbereiding

'Het beste van het beste voor deze nog in prima staat verkerende SM'. Dat was kort gezegd het uitgangspunt. Direct nadat de auto van de autotransporter was gehaald en in de garage was neergelegd, begonnen we met de nauwkeuriger inspectie. Stelt u zich voor: een dubbele garage achter m'n woonhuis in een keurig buurtje in Amstelveen. Geen smeerput, geen brug. Gewoon een stallingruimte voor twee auto's. En kritische, maar geen vervelende burens.

Er passen naast elkaar twee SM's in en dan kan je alleen tussen de auto's doorlopen en alleen aan één kant een deur (helemaal) openzetten. Achter de auto's een ruimte van ongeveer twee meter bij vijf meter, waarin wat onderdelen liggen en een kleine werkbank staat. In die ruimte moest al het de- en montagewerk gaan plaatsvinden. Praktisch betekende dat dat er één auto op straat kwam te staan, gedurende het hele project. Maar toen ik daartoe eenmaal had besloten, was er genoeg ruimte om het complete interieur te bergen en te manoeuvreren met een takel, de motor en bak en alles wat uit de geopende muil van deze dame nog meer te voorschijn komt als je haar bijkans sloopt. De werkzaamheden konden beginnen.

Voorwerk

Egwin de Voogt stelde voor om een tijdelijke werktafel te maken van een paar schragen en planken. Dat was een uitkomst want het betekende extra ruimte voor het bewaren van de voorschermen, de koplamphouder en... het

betekende niet constant bukken bij het oprapen van onderdelen die weer gemonteerd zouden worden. Gemak dient de mens en het kost amper wat. De ambiance waarin we werkten werd er bovendien een stuk sfeervoller door. Het ontbrak er nog maar aan dat ik schemerlampjes aanschafte en een radio installeerde...

De keuze van het motorrevisiebedrijf

De motor zou worden uitgebouwd om hem naar een motorrevisiebedrijf te kunnen brengen. Bij het openen van de motorkap werd m'n eerste opinie bevestigd: het zag er allemaal droog en schoon uit. Later zou blijken wat ik uit vroeger tijden had moeten onthouden: onderin de motorruimte is het altijd een 'baggerbende'. Maar daarover later. Het eerste weekend na haar transport reden Jan-Paul Klijntunte en ik met de auto naar clublid Helfferich in Wageningen. Ik had besloten bij dat bedrijf een eerste diagnose van de motor te laten stellen.

Waarom daar en niet bijvoorbeeld bij Van der Laan en Van Leeuwen, bij Han Wandel of... afijn noemt u maar de garagist op waarmee u goede ervaringen hebt? Immers, er zijn gelukkig méér specialisten die goed werk leveren!

Het antwoord op die vraag is simpel: ik had met een tweetal vrienden goede ervaringen opgedaan met de totale revisie van hun motor die Erik voor hun rekening had gedaan. Beide motoren liepen na vele tienduizenden kilometer nog uitstekend en zonder problemen. In beide auto's heb ik regelmatig gereden en ik vond dat ze heel goed liepen.

Verder kende ik Helfferich alleen van onze meet-





ing in zijn bedrijf. Kortom: het was gewoon een kwestie van 'dicht bij huis' blijven, figuurlijk gesproken dan.

De keuze lag dus voor de hand, zeker omdat ik een flinke dosis verantwoordelijkheid voelde, en niet ten onrechte. Opron gaf mij zijn vertrouwen, gaf zich over aan mijn opinie. Ik wilde zo min mogelijk risico lopen en wist dat Helfferich keurig werk afleverde. Dat aan dergelijk werk ook een fors prijskaartje hangt, is een apart verhaal waard. In een ander artikel zal ik daar nog eens op terugkomen, want goed werk kan ook goedkoper al zitten daar weer allerlei haken en ogen aan. Vooruitlopend op de slotconclusies die ik aan dit restauratieverslag zal toevoegen, kan ik in dit concrete geval vast zeggen dat veel werk aan de motor van Robert Opron mijns inziens in toekomstige gevallen sneller en voordeliger kan plaatsvinden, onder meer omdat hier sprake is geweest van ontwikkelingswerk ten aanzien van enkele aspecten van de koprevisies. Ik teken daar overigens direct bij aan dat Helfferich daar op een bepaalde manier wel rekening mee heeft gehouden in de uiteindelijke prijs voor de revisie van de motor.

De eerste diagnose

Terug naar de eerste diagnose. Een proefrit en enkele metingen leverden de conclusie op dat er weinig mis was met deze motor en dat hoogstwaarschijnlijk alleen een gedeeltelijke cilinderkop-revisie nodig, dan wel gewenst zou zijn: nieuwe stalen uitlaatkleppen, eventueel nieuwe klepzittingen en verder in ieder geval nieuwe kettin-gen en geleiders en een spanner.

Na terugkomst van een korte proefrit brak de

hoofdgaskabel. Die werd meteen vernieuwd. Het lichte tikkende geluid werd ook bij deze diagnose niet getraceerd. Voor alle zekerheid zou meteen ook een nieuw model oliepompasje worden gemonteerd (dikker en iets langer). Het pakte anders uit, maar dat was een kwestie van keuzes die tijdens de werkzaamheden in een later stadium zijn gemaakt. Er kwamen uiteindelijk óók nog nieuwe, bronzen klepgeleiders in de koppen. Dat maakte de zaak behoorlijk kostbaar. De voor de motor verder noodzakelijke onderdelen als pakkingen, voelers, kettinggeleiders en dergelijke werden door Opron zelf aangeleverd. Ik schafte ze voor hem aan bij de Franse club.

Leveranciers van onderdelen

Terug in Amstelveen besloot ik de veerbollen te laten vullen bij Chyparse en zo nodig de bollen te laten voorzien van nieuwe, originele membranen. De Franse club had er meer dan 4000 ingekocht dus dat zou geen probleem zijn. Een nieuwe roestvrijstalen uitlaat werd via Le Garage van der Velde in Wassenaar gekocht en ik zou de uitlaat met hulp van Jean-Paul of Egwin in een later stadium zelf wel monteren... Ook dat pakte anders uit.

De airconditioning zou worden omgebouwd voor de nieuwe eisen op milieugebied en het lag voor de hand dat Jean-Paul daarbij het voortouw zou nemen. Hij had immers het nodige studiewerk gedaan en praktijkervaring die hij prima had beschreven in ons clubblad. Het laten uitvoeren van deze werkzaamheden door een professioneel bedrijf zou zo'n 2000,- gaan kosten en dat moest goedkoper kunnen met hetzelfde resultaat. Jean-Paul bood m. Opron aan deze klus te klaren met behulp van Citroëngarage Westerink in Harderwijk.

De oliekoelerslangen, inmiddels meer dan vijftwintig jaar oud, zouden vervangen worden door nieuwe en de oliekoeler zou worden afgeperst op lekkage. Het is belangrijk de oliekoeler goed te (laten) inspecteren want een lekkend exemplaar kan grote motorschade opleveren doordat tijdens het rijden olie wegvloeit en de oliedruk dramatisch kan afnemen waardoor de motor onvoldoende smering krijgt. De olieslangen zijn bij bedrijven die materialen verkopen waarbij hydraulische componenten gebruikt worden, eenvoudig na te laten maken. Let er overigens wel op dat u de juiste

lengte krijgt (ze zijn niet alletwee even lang en ook de lengte van de slangen bij een carburateurmotor en injectiemotor verschillen). Het mooiste is dat de originele uiteinden, voorzien van nieuwe, vergelijkbare klemfittingen, gebruikt worden: die zijn eenvoudig te monteren en zorgen ervoor dat de bochten direct na de aansluitingen makkelijk zijn te leggen. Han Wandel in Zierikzee leverde mij jaren geleden uitstekende slangen en klemmen/fittingen; deze keer zocht ik het dichterbij huis.



Besloten werd ook de startmotor en de dynamo te laten inspecteren door specialisten, respectievelijk ACDC in Amsterdam Zuid en Van Rootselaar in – destijds - Zaandam. Beide apparaten functioneerden prima, maar nu ze er toch uit zouden gaan, was controle zinvol. Een startmotor achteraf demonteren omdat 'ie toch niet 100 % blijkt te werken, zou zonde van alle energie zijn. Van Rootselaar zou ook zorgen voor de modificatie van de ontsteking. De keuze voor de elektronische ontsteking van Van Rootselaar was logisch omdat daar velen goede ervaringen mee hebben opgedaan. Hoewel, ook daar gaat wel eens iets mis in de fabricage. Dat was een interessant leerpunt, want in zo'n geval gaat het om de service die geboden wordt als er onverhoopt toch iets fout gaat. Velen hebben goede ervaringen met ontstekingen van Van der Laan en Van Leeuwen, en veel leden rijden al jaren met een Luminition-ontsteking zoals Wandel in Zierikzee en Chyparse in Soesterberg leveren. Bij alle toeleveranciers blijkt dat ze tevreden klanten willen hebben en dat de service cruciaal is in het behouden van de klanten die een SM rijden. Het is een kwestie van ervaring. Vandaar.

Hulpboeken nodig?

Daags na terugkomst in mijn garage zijn Jean-Paul en ik begonnen met het 'graaf- en sloopwerk'. Omdat het een injectie-versie betreft, is dat geen sinecure. Toch heeft iemand die goed kan kijken nauwelijks een handboek nodig bij die klus. Je

moet alleen weten dat je twee kanten op kunt: of je bouwt alleen de motor uit, of je haalt motor en bak er samen uit. Ik koos voor het laatste, omdat ik alles in het vooronder van Sa Majesté grondig wilde inspecteren. Geen enkel risico, weet je nog? Dus begonnen we met de delen die het meest voor de hand liggen, letterlijk. Het voert natuurlijk te ver om hier stap voor stap het demontagewerk te bespreken; het staat voortreffelijk in de handboeken die bij Chyparse te koop zijn. Iedereen die aan de restauratie van een SM begint en snel en effectief wil werken,

zou ze moeten aanschaffen. Al is het maar voor details waar je met je gezonde verstand niet één twee drie uitkomt. Je voorkomt daarmee ook dat je onnodig dingen loshaalt. Overigens staat er in de handboeken niet beschreven dat je de luchtfilters met aanvoerslangen en al in een keer kunt demonteren. Zo zijn er meer details waarbij ervaring een hoop tijdswinst kan opleveren. Tenslotte: de onderdelenboeken vormen waardevolle bronnen voor wie na wil gaan 'hoe iets ook als weer in elkaar zat'. De tekeningen zijn in vrijwel alle gevallen ware kunstwerkjes waar je een hoop kennis uit kunt halen.



Het graafwerk in de motorruimte

Bij het leeghalen van het motorcompartiment vroegen zowel Jean-Paul als Egwin zich regelmatig af, hoe dat allemaal weer in elkaar zou komen... Dan spreekt enige ervaring een woordje mee. Ik vertrouwde erop dat m'n herinneringen van zo'n tien jaar geleden wel weer boven zouden komen drijven, en dat was tijdens het demonteren van de diverse onderdelen ook zo. Voor alle zekerheid, en op advies van Jean-Paul, noteerde ik toch kort en kernachtig elke stap die we deden. Had hij weinig vertrouwen in mijn geheugen? Ik weet het niet, maar wat ik wel weet, is dat het toch bij het weer in elkaar zetten van de hele handel een nuttig

hulpmiddel bleek te zijn. Het was bij de montagefase eenvoudig om alles terug te lezen en in omgekeerde volgorde te werken.

We begonnen er samen aan en halverwege kwam Egwin ook helpen, waardoor ik gelukkig meer regiewerk kon doen. Deze jonge honden namen die avond het zwaardere werk voor hun rekening. Ook hier bleek later dat alles nog veel zorgvuldiger opgeschreven had kunnen worden, want op een gegeven moment zat het stuurhuis er al weer keurig in toen ik ontdekte dat ik de rechter waterbuis was vergeten... Dat betekende dat het zo zorgvuldig gemonteerde stuurhuis opnieuw los moest. En tot overmaat van ramp zette ik vervolgens het stuur zélf op de verkeerde tandjes (niet gemarkeerd met een likje verf...!), nota bene nadat de waterbuis al was gemonteerd, waardoor het allemaal voor de derde keer losgemaakt moest worden.

En als je ooit zo'n zelfde klus bij een injectie-SM hebt uitgevoerd, weet je dat de steunbeugel voor de kilometertellerkabel los moet en ook het steunbeugeltje van de hydraulische leiding van de koppelingcilinder. Dat is met een volgebouwde motorruimte een gruwelijk klusje; wat mij betreft is dat de ellendigste constructie onder de motorkap. En inderdaad, wat zie je vaak bij injecties? Die steun is maar weggelaten... Och, dat kan ook. Maar een perfectionist zou er over vallen. Ik ook.



Stap voor stap

Eerst de luchtfilters en het frame waarop die rusten er uit. Daarna de hele santenkraam van de injectie boven op de motor. Vervolgens het stuurhuis losmaken. Bij één van de twee bouten die het stuurhuis op het rechterhulpstuurhuis vasthouden, kan je zonder goed gereedschap (ratels, knietjes) moeilijk komen omdat de handremkabel er in de weg zit. Het stuurhuis werd eerst door middel van een centerpunt aan twee kanten nauwkeurig gemarkeerd op stand in de hulpstuurhuizen. Intussen demonteerden we de handrem-



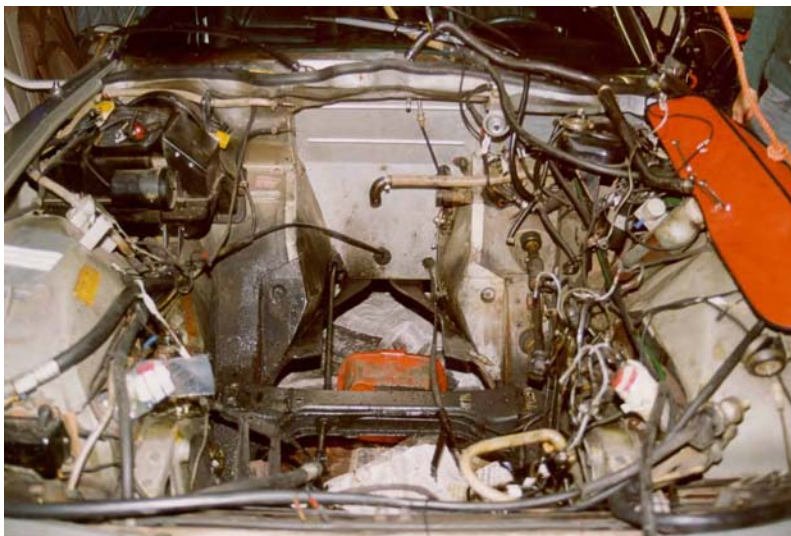
klauwen, zonder de kabel te demonteren. Daarna de tussenas los aan zowel de motorzijde en de hogedrukpomp, de aircoslangen los en vervolgens de unit met aircoc en hydrauliek in één keer eruit schroeven, nadat de leidingen zijn losgemaakt. Het is trouwens veel makkelijker om eerst de dynamo, dan de voorraadbol en daarna de pomp los te maken, want de retourleiding onder aan de pomp zit verdomd lastig gemonteerd! Water aftappen en de waterbuizen en -slangen los. De oliekoel-slangen compleet met aansluitblokje achter de motor losgemaakt en de koeler voorin de keienvanger ook zodat het geheel eruit gehaald kan worden. Vervolgens de aandrijfassen uit de wiellagerblokken en tripoidhuizen. De rubber moffen bleken volledig verhard en dus onbruikbaar geworden.

Dan heel zorgvuldig alle strikt noodzakelijke hydrauliek-leidingen losmaken. Het is nuttig om dat goed te bekijken, want voor je het weet, maak je de verkeerde leidingen los. Leidingen die helemaal niet los hoeven als ze goed dicht zitten. Ik draaide toch weer enkele remleidingen los die best op hun plaats hadden kunnen blijven. Met zo min mogelijk demontagewerk zouden we deze klus klaren. Radiator en ventilatoren zouden op hun plaats blijven zitten. De lampenbak ook, evenals de spatborden. Nu alleen nog de vlampijpen en tussendemper verwijderen. Nou ja, alléén nog: onder een auto liggend is dat best zweten. En die vlampijpen zitten ieder met vijf,

lastig bereikbare moeren vast aan de 'hertengewitjes' of te wel de uitlaatspruitstukken. Muurvast vaak. Bij deze SM viel het Egwin, die edelmoe-dig dit slangenmensenwerk op zich nam, wel mee. Hij maakte tenslotte de bouten van de motorsteunen die onderin de dwarstraverse verscholen zitten los. Chapeau!

Het grote moment...niet!

Het grote moment van het uittakelen van motor en versnellingsbak naderde. Echte specialisten



kunnen het met behulp van een forse garagekrik en een goed bemeten takel in hun eentje. Ik niet, omdat het boeltje half uit de garage gereden zou moeten worden en vervolgens weer over een klein maar venijnig drempeltje geduwd zou moeten worden. Bovendien wilde ik geen risico lopen om de radiator, de ventilatoren en het aluminium schutbord te beschadigen. Dan is hulp van twee man gewenst: de één kijkt wat er gebeurt, de ander bedient de hydraulische takel en de derde stuurt de motor en bak zodat er niets beschadigt. Jean-Paul en Egwin zouden assisteren.

Ik kocht, toen ik een keer met DerkJan van der Velde in de Makro liep een takel die in de aanbieding was en die volgens de specificatie 1500 kilo draagvermogen had. Moest kunnen. Kon dus niét, want de draagarm bleek te kort te zijn voor deze klus. Misschien dat het vanaf de zijkant van de auto met deze fraaie takel had gekund, maar het risico van beschadiging van het spatbord was me te groot en ik wilde zo min mogelijk delen van de carrosserie demonteren omdat het richten van de lampenbak, de bumper en de

spatborden een hoop werk is.

Stom hè! We dachten die avond het boeltje naast de auto te kunnen zetten, maar mooi niet. Een goede reden om er na een hele dag sleutelen een punt achter te zetten.

Opnieuw

Jean-Paul leende de volgende dag een takel van Citroëndealer Westerink in Harderwijk. Opnieuw gingen we gedrieën aan de slag. Het ging, zo leek het voorspoedig. De motor en bak kwamen omhoog. Maar... toen de motor en versnellingsbak al een eindje uit de motorruimte getild waren, bleek dat ik één leiding vergeten had los te maken: de in enkele krullen gedraaide leiding naar de koppelingcilinder, links naast het koppelingshuis. Die kwam heel dociel mee omhoog en verloor voorgoed haar maagdelijke krullen. De les: nog veel beter kijken.

Daarna ging alles heel voorspoedig. Binnen een kwartier stond de aandrijfunit naast de auto. Een gapend gat onder de motorkap verraadde nog een hele hoop smerig werk.

In de volgende aflevering onder meer: het schoonmaken en het ontmantelen van de carrosserie.



SM MYLORD VOOR MAAR 1.850 GULDEN!

Door Peter Pijlman

Kap open. Haren in de wind. Mmm... Liep ik op een beurs, vond ik... Liep ik in Parijs, vond ik... Ik hou van de mooie dingen des levens. Moet je daarvoor in Frankrijk zijn of in Italië? Soms. 'Erlekkereventussenuitpunte!' Maar je kunt ook gewoon op de bank het clubblad van de Citroën SM lezen. Lees, kijk, bewonder en huiver! De maatschappij miniaturiseert, zeggen deskundigen. Alles wordt kleiner, handzamer, compacter. Alles moet hanteerbaar worden, op menselijke maat gesneden. Daarmee wordt het leven letterlijk draagbaar, zelfs dragelijk. Je moet er wat voor over hebben, maar dan heb je ook wat. Over de prijzen van de SM Mylord. Troost uzelf en maak nu zelf uw eigen SM Cabriolet!

Droomauto's

Sommige mensen zijn dromers, anderen houden er meer van om dromen in daden om te zetten. Droomt u wel eens van een heuse SM Mylord? Voor velen van ons is dit geen haalbare kaart, meestal doordat de financiën ontbreken, maar in het geval van een SM Cabriolet is er iets anders aan de hand: Chapron bouwde er slechts vijf, anderen spreken van zeven exemplaren.

Diverse cabrio-SM's

Er zijn inmiddels meer SM Cabriolets. Eerder meldden we al het bestaan van een kopie die in het bezit is van één van onze clubleden (zie afbeelding 1). Verder bouwde de firma Wassmann in Saarbrücken een redelijk op de Chapron-Mylord gelijkend tweetal cabriolets (zie afbeelding 2), en verder construeerde een Duitse SM-ist een cabriolet SM. De firma Deslandes (de carrossier die ook een aantal CX-en ombouwde tot cabriolets en waarvan er inmiddels ook één in bezit is van een clublid) maakte een cabrio die sinds vorig jaar in handen is gekomen van alweer een lid van onze club (foto 3). En de bezoekers van onze Spontane Meeting bij clublid Arjo de Jong (voorjaar 2000) konden zien dat hij ook bezig is met de constructie van een Cabriolet (foto 4). De cabriolet SM is hot stuff!

De prijzen

Onlangs vond ik een aantal prijslijsten van de carrossier Chapron. De Mylord kostte vanaf oktober 1972 FF 97.772 inclusief belasting en

zonder airco, radio, getint glas, maar met leer in een kleur naar keuze. De kap kon naar keuze in simili (kunstleer) of stof geleverd worden, in een kleur naar keuze.

Vanaf mei 1973 kostte de Mylord injectie FF 130.572 inclusief belasting en een SM Mylord met automatische Borg-Warner versnellingsbak FF 132.612. En alweer zonder de eerder genoemde opties. Over een stoffen of lederen bekleding van het interieur wordt in de prijslijst niet meer gesproken maar we mogen aannemen dat vanaf 1973 het interieur met leer bekleed was.

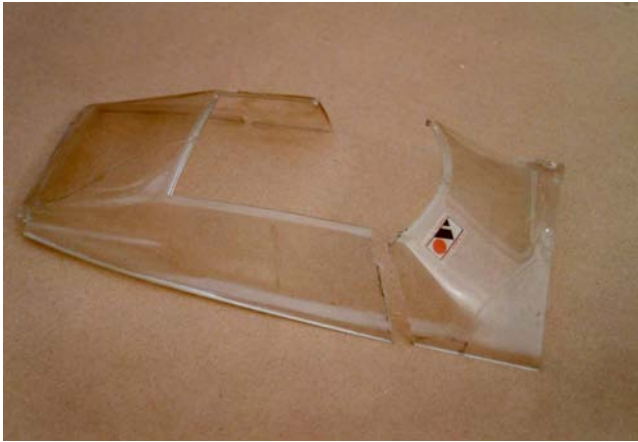
Vanaf oktober 1974 bood Chapron de SM Mylord injectie aan voor de som van FF 128.800 inclusief belasting, zonder genoemde opties. Ook nu wordt in de prijslijst niet gesproken over stof op de bank, stoelen en deuren.

De eerste twee jaren bood de firma een hardtop aan, het laatste jaar niet meer. Geen belangstelling? In ieder geval zijn we benieuwd of Chapron ooit een hardtop heeft gemaakt en afgeleverd: in 1972 voor FF 8.667. Verder komt vanaf 1973 een set verchromde sierlijsten voor de wielkasten in het programma voor. De vorm en uitvoering van deze versieringen zijn duidelijk geïnspireerd door het product van een Duitse firma die ze in de jaren zeventig maakte voor Mercedes en BMW. Tja, je moet ervan houden.

SelfMade Décapotable!

In komende nummers van SublieM zullen we wat meer aandacht schenken aan de SM cabriolets. Als opstapje daar naartoe bieden we u hier een fotorapportage van de ombouw van een SM tot een décapotable om het Franse woord voor cabriolet maar eens te gebruiken. Die cabrio kost heel wat minder kost de echte of zelfs een omgebouwde! Mocht u overwegen om aan zo'n klus te beginnen, besef dan dat een Mont-Blanc SM in redelijke staat ook al een lieve duit kost. Voeg daarbij het uurloon dat uw Citroëndealer vraagt, vermenigvuldig dat met - als u handig bent - 10 en uw hebt tóch eindelijk uw eigen SM Cabriolet. Vandaar de titel van dit artikeltje. U bent dan ongeveer 15 keer goedkoper uit dan bij de aanschaf van een echte! Maar... het kán nóg goedkoper: als u zo'n ombouw als hobby beschouwt.





Citro Mobile 2001, een impressie

Door Theo van der Burg

Hét evenement voor de Citroënliefhebber beleefde dit jaar op 5 en 6 mei zijn zevende editie.

Ik zou dit stukje kunnen beginnen met: het was een zeer druk en gezellig weekend met veel bezoekers, van jong tot oud, die op zoek waren naar iets speciaals of waren gekomen om gewoon te genieten van de vele auto's die zowel binnen als buiten geparkeerd stonden. Er viel van alles te kopen: onderdelen, complete auto's, T-shirts met alle soorten Citroëns bedrukt, ansichtkaarten, posters, folders, miniaturen, boeken, etc. Wie bij wilde komen van alle indrukken, kon terecht op het terras met orkest. Rond de Eiffeltoren verstrekten diverse clubs hun informatie. Ook onze club was present en had een gunstige (want zes nieuwe leden en een bijzonder goede verkoop van club-artikelen) plaats toebedeeld gekregen bij het strand van de expositie. Dit jaar was het thema: « CITROËN: VAKANTIE EN VRIJE TIJD ».

Een witte SM had zich neergelegd in het zand en stond galant te stralen in de zon, want ook dit jaar werkte het weer mee. En dat is zeer belangrijk voor een evenement als dit, omdat velen eerst naar de lucht kijken of de auto uit de winterstalling wordt gehaald om te showen op de parkeerplaats van de Veemarkthallen. Dit jaar was er overigens al geruime tijd geen veemarkt meer geweest vanwege de MKZ-crisis. De hal is nog nooit zo schoon geweest als dit jaar!

Het met uw klassieker onvoorbereid afreizen naar Utrecht hoefde dit jaar geen risico te zijn, omdat de eend van de Wegenwacht op Citro Mobile aanwezig was. Dit hield verband met de technische keuring voor Le Citron Pressé, de rally die het weekeinde volgend op Citro Mobile werd verreden. Ook dit jaar deed er weer een SM mee, maar hiervan volgt nog een apart verslag.



Het aantal SM's op Citro Mobile is weleens groter geweest. Op zaterdag telde ik er in totaal acht, waarvan er een in het oog sprong (au!) vanwege de met plamuur verzwaarde motorkap. Niet ver daar vandaan zag ik Robert Opron een Lomax bewonderen. Het zou mij niets verbazen als je die nog eens tegenkomt in zo'n exemplaar. Hij genoot zichtbaar van het bijzondere ontwerp.

Bijzonder fraai ontworpen was ook het programmaboekje. Dit jaar verrijkt met historische publiciteitsfoto's van Citroën, maar ook met veel nieuwe foto's van klassiekerfotograaf Rein van der Zee. Erg fraai zijn de foto's van een CX met

caravan. Bijzonder is ook een kofferbaktest. Naast een Traction Avant en een DS had ik toch liever een SM gezien in plaats van een Ami6; per slot van rekening

blijft het toch appels met peren vergelijken. Het programmaboekje wordt overigens elk jaar meer en meer een collectorsitem; nog een reden om het evenement geen jaar over te slaan.

Maar goed, de sfeer van dit evenement valt eigenlijk niet te beschrijven. Ook foto's kunnen dit niet weergeven. Was u dit jaar niet in de gelegenheid om te komen, reserveer dan voor volgend jaar het eerste weekeinde van mei en beleef het zelf. Kom volgend jaar ook!



Stilstaan Mag..

Vandaag is het 4 mei. Vanavond zijn we 2 minuten stil en talloze mensen zullen naar herdenkingen gaan, deelnemen aan een stille omgang of gewoon thuis in gedachten terug gaan naar een kindertijd waarin die tante, opa of verre neef niet terugkeerde.

De strekking van dit herdenken heeft zich verbreed naarmate de oorlog verder in het verleden is komen te liggen. Ook de media besteden ruim aandacht aan de strijd van vandaag: de oorlogen ver weg, de problemen dichtbij huis zoals discriminatie, sociale verwijdering en armoede.

Gisteren zag ik een discussieprogramma over dat laatste onderwerp. En dat heeft diepe indruk op mij gemaakt.

Er werd gesproken over hoe mensen in deze tijd van zeer grote welvaart - er is op dit moment een record aantal jonge miljonairs in Nederland - moeten rondkomen van een bijstandsuitkering. Er waren mensen met verschillende achtergronden en situaties: eenoudergezinnen met jonge of opgroeiende kinderen, maar ook een werkloos missionarissenechtpaar en een man die bewust had gekozen voor een sober leven als vrijwilliger met een uitkering. De centrale vraag was hoe het begrip armoede te definiëren. De praktijkvoorbeelden waren voor mij schrijnend, maar het aangrijpende was dat ze het allemaal eens waren over twee dingen. Armoede is geen absoluut begrip maar een gevoel dat voor iedereen anders is. En echte armoede is niet materieel tekort, maar het totale verlies van onafhankelijkheid en waardigheid.

Ze voelden zich allemaal op eigen manier rijk. Het was geen klaagzang, er werd met warmte gesproken over de altijd opduikende lichtpuntjes.

Toen ik ging slapen schaamde ik mij. Ik dacht aan de immense rijkdom die ik heb, vergeleken met deze mensen. Aan het mooie huis dat we net hebben gekocht en hoe ik wakker kan liggen van de juiste kleur van het parket en het goede model keuken. Hoe ontevreden ik soms kan zijn op mijn bevoorrechte stukje aarde. Ik moest op zoek naar dat gevoel!

Dezelfde nacht droomde ik over vanavond. Het was bijna acht uur en ik reed over de verlaten dijk langs het IJsselmeer mijn eigen stille tocht. Het was totaal niet meer belangrijk dat de bekleding van mijn stoel onder mij verkruimelde en scheurde, dat het chroom verweerd was en dat de lak hier en daar barstte. De motor bromde een geruststellende oertoon en mijn haar wapperde in de avondwind.

Ja. Zo wilde ik ze herdenken. Alle helden en alle diva's. Van weleer en van vandaag.

Alle mensen en alle dingen die hebben gezorgd dat ik me heden onafhankelijk en rijk kan voelen.

Pro Libertate. Voor de Vrijheid!

SublieMaatje

CLUB SHOP

NIEUW!

Verzamelbanden voor uw SublieMs. Eindelijk, ze zijn er. Vanaf nu uw kostbare clubmagazines in een schitterend 'boek' opgeborgen in uw boekenkast, zó onder handbereik. Uitvoering: zwart glanzende, dik kartonnen map op het formaat van SublieM met eenvoudig te hanteren opbergmechaniek. Voorzijde: zwart-witte persfoto Citroën SM. Rug: SublieM-logo in kleur. Rug: clubbeeldmerk in kleur. Uw bladen beschadigen niet meer. Geschikt voor het bewaren van 7 clubbladen uit 1999, 2000 en 2001 of ongeveer 10 bladen uit voorafgaande jaren. We hebben er 200 laten maken... Slechts fl. 25,- per stuk!



NIEUW!

'Ensuite elle glisse tout droit dans le ciel'. Karel Suyling zag op zijn vakantie in Frankrijk voor het eerst een SM voorbij rijden (zie 'Citroën SM, de Diva') en zei: 'Vervolgens gleed ze regelrecht de hemel in'. Vandaar de naam van dit unieke object. Het gestileerde schaalmodel van de SM is van aardewerk met een 24-karaats goud lamé laag en de voet is van gebogen roestvaststaal met een chevron-impresie. 100 % handwerk. Een prachtig decoratief stuk voor in de woonkamer. **Oplage slechts 15 stuks.** Haast u dus: op is op!
UITVERKOCHT



Verder in voorraad:

Een standbeeld voor de Citroën SM. Een bijzonder schaalmodel: de SM gestileerd tot haar essentiële vorm. Een miniatuurstandbeeld voor Sa Majesté dat op het Stadionplein zou moeten staan (of op de Place de la Concorde in het hartje van Parijs...!). In de schaal plm. 1:40, uitgevoerd in aardewerk met prachtig diepblauwe glazuurlaag met een subtiel SM-logo. 100 % handwerk. Een sieraad voor op uw bureau.
fl. 69,-



'Sa Majesté. De Citroën SM (1970 - 1975) in de schijnwerper'. Nederlandse editie. Een waardevolle aanvulling op 'Citroën SM, de Diva, want dat hebt u ongetwijfeld al aangeschaft. Veel nieuwe wetenswaardigheden, nieuwe foto's en: tips voor aanschaf, onderhoud, reparatie en restauratie van uw SM. Plus een bijna compleet overzicht van alle miniatuur-SM's. Om u te herinneren hoe goed of hoe slecht uw eigen SM is. Afhaalprijs fl. 100,-



CD-Rom met onderdelenboeken plus foto's en de film: Première Sortie. Première victoire. Zoek nu snel de onderdelennummers plus benaming op en bestel nauwkeurig uw onderdelen bij de club!
fl. 55,-

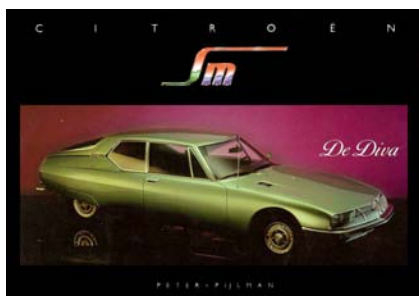
Luchtfilterstickers. Fraaie herdruk. Voor de carburateurversie: één goudkleurige sticker.
fl. 17,50

Sticker 'Citroën préfère Total', vier kleuren, voor op de achterraut. Goed gelijkende herdruk voor fl. 10,-
Playboy september 1971. Is even uitverkocht maar er komt er wel weer eentje als we 'm kunnen vinden voor u. Reserveren kan ook. De prijs zal ongeveer liggen op fl. 45,00



SMartwijn. De wijn is niet meer om te drinken, maar het etiket is een collectorsitem.
fl. 7,50

Citroën SM, de Diva. hét boek over de SM (in het Nederlands en Engels), zoals de uitgever destijds schreef. Als u het al hebt (en dat hebt u), een prachtig cadeau of relatiegeschenk! Uitverkocht bij de uitgever.
Nog enkele exemplaren!
fl. 125,-. Plus enkele exemplaren met lichte waterschade voor slechts fl. 50,-

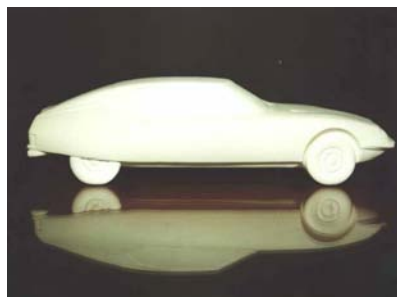


Beker met clublogo. wit porselein met zwart/rood clubbeeldmerk: Zes halen? Vijf betalen!
fl. 7,50 per stuk

Paraplu. groot model, rood/wit met zwart-wit clubbeeldmerk: een absolute must in ons almaar natter wordend landje. Maar ook tegen de zon.
fl. 17,50

Baseballcap, zwart-wit met clubbeeldmerk. Tegen vallende Mercedesen.
fl. 5,-

Schaalmodel van de SM, plm. 30 cm lang, geglazuurd aardewerk, diepzwart. Nog enkele exemplaren van ons succesnummer voor
fl. 125,-



Ruitsticker met clubbeeldmerk. Ze raken op! Om u definitief te wapenen tegen de oprukkende Orde der Chevronniers.
fl. 1,-

Oude nummers van de clubbladen SublieM. Heel beperkte voorraad! Neem contact op met de redactie of de penningmeester. Bij afname ineens van meer dan vijf exemplaren een geringe korting.
fl. 23,50 per stuk.

Stuur-sierplaatje met double chevrons, messing. Voor op uw stuur of in uw vitrine.
fl. 75,-

Ophalen in Amstelveen bij de redactie van SublieM of in Rotterdam bij de penningmeester, of op een meeting is uiteraard mogelijk.

Bestellingen: telefonisch via 010-2829434, fax 010-2829435, onze website op Internet of e-mail penningmeester@worldmail.nl Nadat uw betaling op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 is ontvangen, volgt levering.



Citroënnieuws

De Franse autojournalisten besteden veel aandacht aan de C5, het nieuwe – voorlopige – topmodel van Citroën. Niemand is opgetogen over de vorm van de auto en dan drukken we ons nog voorzichtig uit. Toch kun je beslist niet zeggen dat het een lelijke auto is. Maar het model mist spanning. De Hydractive III, het elektronisch gestuurde veersysteem wordt daarentegen alom gewaardeerd, maar desondanks is de tendens toch: 'geen belangrijke innovaties in deze auto'.

Er zijn nog maar weinig automobiefabrikanten die kunnen bogen op merkentrouw in een markt waar de klant veel beter dan vroeger geïnformeerd is. Daar moet de C5 het ook niet van hebben. Men dicht haar een zware tijd toe tussen nieuwe auto's als de Laguna en de C-klasse van Mercedes. Een kenmerkend voorbeeld van het commentaar dat de auto oproept: 'Niets saillants, niets wat haar onderscheidt, niets om te bekritisieren, niets om haar te verwijten. Ze biedt ontegenzeggelijk ruimte, een uitstekende afwerking, een uitstekende motor, een volledige uitrusting en een comfort volgens de tradities van het huis. Maar haar vormgeving is een beetje slap en op een markt waar je je tanden moet laten zien om je territorium te verdedigen is de C5 niet hard genoeg. De vernieuwing van de 'style Citroën', dat is kennelijk iets voor de volgende keer.'

Aldus bijvoorbeeld Le Monde. Daar komt dan de Nederlandse landelijke pers nog overheen met een commentaar op de C5 Break: 'lomp'. Het kan bijna niet erger. Of het werkelijk zo erg is, weten we niet want we hebben de Break nog niet gezien. En we geven het toe: de meeste mensen zullen in de eerste plaats op een vorm, een model met uitstraling afkomen. De Laguna II zal beslist scoren, in het begin. Ik vind dat Citroën wel iets dappers heeft door nu niet te komen met een trendy kar, maar zich – voorzichtig – toe te leggen op nieuwe technologieën. En het is helemaal dapper te constateren dat dat nieuwe te maken heeft met electronica en electriciteit, punten waar Citroën het in de XM ernstig heeft laten zitten.

Maar wachten op de nieuwe C6? Of voorlopig een toontje lager zingen en genieten van het comfort dat de C5 ongetwijfeld biedt? Dat lijkt me het beste, want degenen die ermee gereden hebben, zeggen dat ze nog veel beter rijdt dan de XM, en dat is een fantastische rijmachine! Het veercomfort en rijgedrag schijnen veel weg te hebben van... de ouwe trouwe Citroën CX! Weet u dat de CX-club nu al zo'n 850 leden telt? We zijn benieuwd naar het rijden in de C5. Lees echter in dit verband zeker ook ons verslag van de voorjaarsmeeting bij Oldenhage.



Verlichting

Af en toe horen we leden klagen over de slechte lichtopbrengst van de dimlichten van de SM. In veel gevallen ligt dat aan het minder helder worden van de reflectoren, maar ook honderden kleine beschadigingen van het glazen front verminderen de lichtopbrengst sterk. Twee leden zijn gaan experimenteren met nieuwe lampen in de reflectoren. **Peter Derks** monteerde Xenon H1 lampen. Geen goedkope oplossing: f1400,- inclusief aanpassingen van de fittingen. **George Urselmann** monteerde Vision Plus, een nieuwe lamp van Philips, voor f49,95 per set. We hebben beide leden gevraagd hun ervaringen met ons te delen. U hoort er meer van.



Internationale Citroën SM Meeting in Engeland

Onze voorzitter **Paul Paymans** was erbij en doet in het volgende nummer verslag.



De pers 1

Auto Rétro nr 244 van juni 2001 besteedde vier kleurenpagina's aan de Opéra, de vierdeurs SM die Citroën door Chapron liet bouwen. 'Sa Majesté se met en quatre' bevat negen fraaie foto's en een beetje maar wel typisch aardige tekst over dit exclusieve model.



De pers 2

AutOmobilja, het fraaie Franse blad over klassieke auto's, besteedt vanaf januari dit jaar een aantal artikelen aan de activiteiten van het Franse

Heuliez. Dit kwalitatief voortreffelijke carrosseriebedrijf is nu nog beperkt werkzaam voor Citroën - ze produceren onder andere de Xantia Break - maar daar komt binnenkort verandering in omdat Citroën heeft besloten alle modellen voortaan zelf te gaan fabriceren. In nummer 48 en 49 (januari tot en met april) worden de meeste van Heuliez' modificaties van Citroëns besproken. Zoals in 'De Diva' en 'Sa Majesté' al beschreven,

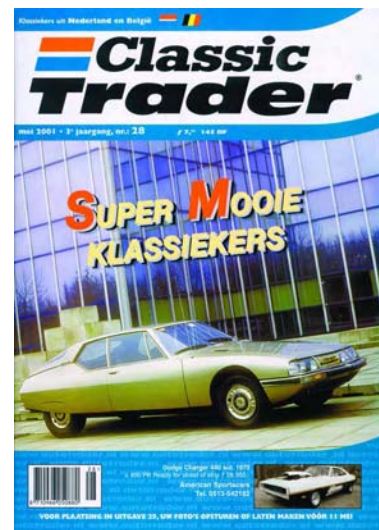
fabriceerde Heuliez de SM Espace. In nummer 48 staan enkele fraaie foto's van de Espace en verder een drietal bekende tekeningen van ontwerpen van vierdeurs SM's. Voor de echte SM-collectionneurs onder ons een must. Voor

de Citrofielen zijn het prachtige overzichtsartikelen waarin onder meer ook de AMI Break, de M35, DS vierdeurs cabriolets en een Mehari-achtige ombouw van de Dyane getoond en beschreven worden.



De pers 3

Op de cover van het advertentieblad **Classic Trader** van mei 2001 nr. 28 stond een fraaie foto van de SM met daarover de titel Super Mooie klassiekers. Terecht. Maar verder in het blad niets over de SM... Onterecht.





De pers 4

Auto Motor Klassiek nummer 3 van maart ('onmisbaar gereedschap voor de klassiekerliefhebber') vond een blauwmetallieke Spaanse SM bij een klassiekerhandelaar en schreef er twee pagina's (inclusief foto's) over in een nieuwe rubriek, De Assepoester Files genaamd. Fraaie plaatjes van een roestbak, die volgens de schrijver echter wel 'eerlijk' toonde en schreeuwde om een opknapt.

beurt. Voor minder dan f11.900 in de aanbieding, inclusief dit leuk geschreven artikel. Er stond ook nog een telefoonnummer bij: 0224-221325. Leef u uit! Met dank aan **Geert Jaap Span**.



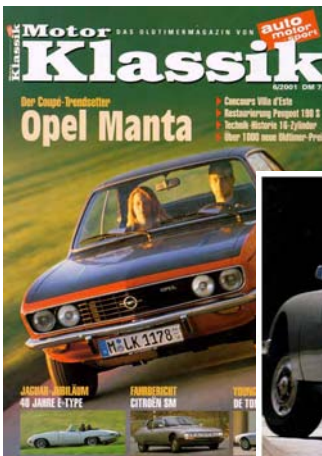
De pers 5

Retroviseur no. 150 van februari dit jaar presenteert een negen pagina's tellende vergelijking tussen een Mercedes 280 SE 3,5 Coupé uit 1970 en een groenmetallieke SM carburateur uit 1972. Welke te kiezen? Schitterende foto's en een heel aardige tekst. Hoe kijkt men anno 2001 tegen de SM aan in Frankrijk? Peter van Wort zegde toe een vertaling van het artikel te verzorgen! Met dank voor de tip aan **Peter van Wort**.



De pers 6

Het Duitse autoblad **Auto und Motor Klassik** gaf in het juni-nummer een Kaufberatung voor de SM met de kop "Haute Future" en Haute Couture zullen we maar zeggen. Een artikel van achtenhalve pagina voorzien van schitterende kleurenfoto's en veel Duitse ervaringen. Volgens de Duitsers stijgen de prijzen van goede SM's: in 1985 betaalde je voor een SM in goede staat DM 21.900, in 1990 DM 31.300, in 1995 DM 34.500 en in 2001 DM 35.800. Een koopje! Met dank voor de tip aan **Michel van Gompel**.





De pers 7

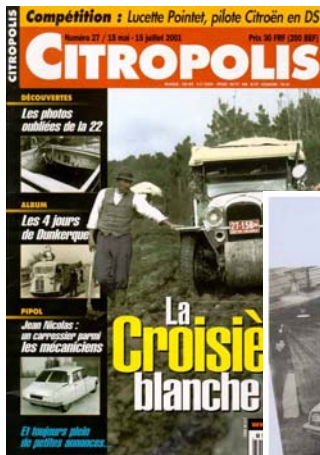
Bij **La Vie de l'Auto**, c.q. **La Boutique du Collectionneur**, B.P.202, 77303 Fontainebleau Cedex, telefoon 0033-160720105, kunt u 'Citroën, 80 ans d'innovation' bestellen, een ruim 50 minuten durende videofilm over Citroën. Veel historische beelden en interviews met Jacques Séguéla, Robert Opron en Roger Brioult. Zeer de moeite waard, zeker als je de prijs van FF69,- in ogenschouw neemt. Er komen ook beelden in voor van de SM! Jammer dat de VHS-band op mijn tv een zwart-wit beeld geeft. Ligt dat aan mijn toestelinstelling? Ik zag de film in Frankrijk in kleur. Met dank aan **Gerard Rhemrev**.



De pers 8

La Vie de l'Auto brengt weer nieuws over de Euro-SM, u weet nog wel, de mascotte van de Euro SM Club. De auto is volledig ter ziele, maar een nieuwe staat in de steigers, tenminste...

Men doet een beroep op de lezers van het blad om een ontwerp voor de beschildering van een nieuwe mascotte te maken. Inmiddels heeft Pierre Philipps alvast zelf een nieuwe mascotte-SM gemaakt: de **Coralie**, een SM waarmee René Bellu destijds een tocht door de Sahara maakte. Hij stond op *Rétromobile* en trok veel aandacht. Leuk gedaan! Coralie? Ze stond in 'De Diva' afgebeeld, op pagina 69. Bellu schreef over z'n ervaringen driemaal een artikel in *l'Autojournal*.



De pers 9

CitroPolis nummer 27 van 15 mei publiceert een interessant artikel over de herinneringen van Jean Nicolas onder de titel "Un carrossier parmi les mécaniciens". Nicolas heeft zich onder andere beziggehouden met de inkorting van het chassis van de SM ten behoeve van races en rally's.



EVENEMENTEN

Giorgi en Bruxelles 1 en 2 september.
Zie bijlage van deze SublieM

Najaarsmeeting 30 september.
"De Suidelijkste Meeting"



De Citroën-Maserati-club Schweiz organiseert op 10, 11 en 12 mei 2002 de Internationale Citroën SM Meeting in Pfäffikon.

De Citroën SM Club Nederland organiseert in 2003 ter gelegenheid van haar 10-jarig bestaan een Internationale Citroën SM Meeting. Datum en plaats worden later bekend gemaakt.

Voor hulp bij de organisatie van deze evenementen doet het bestuur een beroep op u als vrijwilliger. Zin om uw steentje bij te dragen? Neem contact op met de secretaris/coördinator evenementen, Theo van der Burg, telefoon 070 - 399 5169 of e-mail t.v.d.burg@zonnet.nl

CITROËN SM CLUB NEDERLAND

p/a Dennenlaan 8
2282 JB Rijswijk
telefoon: (070) 399 51 69
telefax: (010) 282 94 35
e-mail: info@citroensmclub.nl

Membre de coeur: Robert Opron, France

BESTUUR:

Paul Paymans
(Voorzitter)
telefoon: (035) 694 32 73
e-mail: ppaymans.arbo@klm.nl

Theo van der Burg
(Secretaris & evenementencoördinator)
telefoon: (070) 399 51 69
e-mail: t.v.d.burg@zonnet.nl

Jan-Tjerk Eelkema
(Penningmeester & ledenadministrateur)
telefoon: (010) 282 94 34
e-mail: eelkema@worldonline.nl

Peter I. Pijlman
(Public relations & eindredactie SublieM)
telefoon: (020) 641 63 52
e-mail: pip341@wish.net

Roland van der Spek
(Clubarchief, internet & redactie SublieM)
telefoon: (0344) 682 457
e-mail: rsppek@indoss.nl

CONTRIBUTIE:

Inschrijfgeld: fl. 25,= éénmalig
Lidmaatschap: fl. 150,= per kalenderjaar
Foreign members fl. 160,= a year

Opgericht op 22 april 1993. Aangesloten bij de Federatie van Historische Automobielen Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

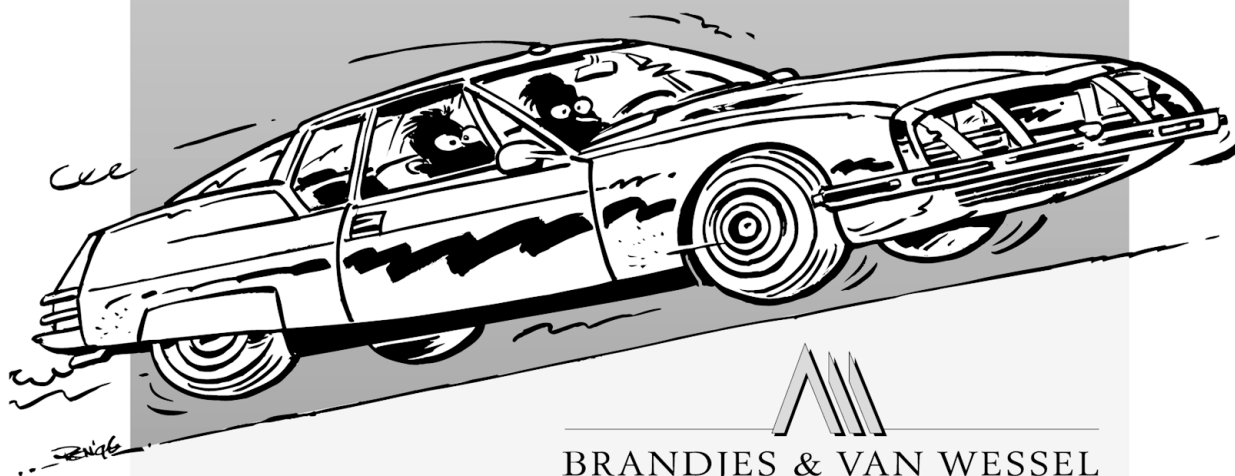
Kamer van Koophandel Noordwest-Holland:
40626199

AANMELDING NIEUW LID:

Bij de penningmeester/ledenadministrateur (zie: bestuur). De contributie kunt u over maken op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 t.n.v. de Citroën SM Club Nederland te Rotterdam. Na retour-ontvangst van het ingevulde inschrijfformulier en na ontvangst van uw inschrijfgeld en contributie, bent u lid van de Citroën SM Club Nederland. U ontvangt zo spoedig mogelijk een bevestiging van uw inschrijving.

**DE BESTE
HOOGTE-
REGELAARS
VOOR UW
PENSIOEN**

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL
PENSIOENADVISEURS

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

