



# De perfecte combinatie voor uw klassieker: ...De KNAC Classic Car Verzekering en



## het KNAC Classic Car lidmaatschap!

### **De KNAC Classic Car Verzekering:**

- WA premie van f120,-
- Casco deel 1% van de taxatiewaarde
- Slechts eens in de drie jaar taxeren
- Premie staat vast; na schade geen hogere premie
- Gratis rechtsbijstand verzekering

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

- Uitgebreide hulpverlening in binnen- en buitenland voor alle auto's waarin u rijdt (i.s.m. de ANWB Wegenwacht en de Alarmcentrale)
- Gegarandeerde repatriëring bij calamiteiten in het buitenland van uw klassieker
- Vervangend vervoer in binnen- en buitenland
- Historisch KNAC autoschild
- En nog veel meer...

Voor meer informatie: bezoek onze stand of bel 070-3831612

**KNAC, persoonlijk, comfortabel, compleet.**

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





## SNELLE MEDEDELINGEN

### Leden in het nieuws

In mei jongstleden werd **Dick Watterreus** uit Zoetermeer lid van onze club; hij heeft een Californische, Gris nacré SM carburateur. In juni meldde **Jan Hilhorst** uit Utrecht zich aan. Hij is eigenaar van een '72-er Italiaanse SM in de kleur Brun scarabee. Per 1 juli is de heer **C.A.G. Warmerdam** uit Hillegom lid geworden. Hij brengt een '72-er SM carburateur mee in de kleur Or de Simiane, met leer en stof. Ook werd lid **Janko Rinkema** uit Stadel in Zwitserland. Hij heeft een '71 SM carburateur met leer en airco, in de kleur Rouge rubin métallisé. Per 4 juli werd de heer **N. Zuiderwijk** uit 's-Gravenhage lid. Hij heeft nog geen SM, maar is op zoek. In augustus meldde **Walter Bogaerts**, woonachtig in België, zich aan als clublid; hij heeft een '72-er carburateur in de kleur Sable Métallisé en is techniek van beroep. Voorts zijn recentelijk nog lid geworden: **Bert van Engelenburg** uit Amsterdam, **Kees Zorge**, ook uit Amsterdam en **Leo de Keizer** uit Delft.



### Leden in het nieuws 2

Onlangs trad **Freek Broersma** in het huwelijk. Van harte gefeliciteerd, en dat de SM maar een redelijke plaats in je relatie mag behouden. Dat bracht een foto in herinnering... Tijdens Sallands Mooiste, ons jubileum-evenement (30 jaar SM), waren prijzen te winnen met een puzzeltocht. De eerste prijs werd gewonnen door **Freek Broersma** en **Douwe Blanksma**, maar zij waren al vertrokken. De prijs is daarom bij een andere gelegenheid reeds uitgereikt.



### De pers

In **Collectible Automobile** van June 2001 stond een artikel over de (Amerikaanse) SM onder de titel 'Hydraulic Dreams: The Bright, Brief Life of the 1971-75 Citroën SM'. Tien pagina's worden gewijd aan onze auto, soms heel goed geschreven, soms met de bekende onzin. Prachtige foto's van onder meer **Jerry** en **Sylvia Hathaways'** voitures. Aanbevolen! Met dank aan **Peter van Wort**.



1. Base price for the SM in the U.S. was around \$13,000. Rear bumpers kicked up over the tailgate in a "vacuum bumper" effect. 2. The V-6 engine, front-drive transaxle, and suspension attachments did a good job of filling the space under the Citroën's long hood. 3. U.S. owners, such as Dick '72 model, like front-drive, manual transmissions. 4. Cargo space under the sloping hatchback deck was considered useful. 5. 8. Some owners found the SM's seats very comfortable, though lacking in side support during aggressive maneuvers. (Source: Sylvia Hathaway)



Back in Business With Billy  
1977 Pontiac LeMans Can Am  
Coupe





## De pers 2

Iets anders. Trouw clublid van het eerste uur, **Jan van Gompel** in Eindhoven, stuurde ons een exemplaar van Auto & Motor Techniek toe met daarin een fraaie vier pagina's tellende reportage over zijn bedrijf. De titel luidt: 'Citroën-freaks met een visie'. Dat dat klopt, konden we met eigen ogen en oren zien en horen tijdens onze voorjaarsmeeting van 2000. Was u daar niet bij? Hier is uw kans om kennis te maken met zijn bedrijf. Het nummer van het blad is 6 van juni 2001. Verder viert zijn bedrijf binnenkort een jubileum en de evenementencommissie van uw club is van plan hier op een bijzondere manier aandacht aan te besteden.



## Onze website

Uw redacteur **Roland van der Spek** heeft voor een prachtige nieuwe website gezorgd. Hij onderhoudt hem ook en nu hebben we dus een actuele site. Zie voor het adres de colofon in dit blad. U kunt ruim een maand van tevoren bekijken wat de inhoud van ons komende clubblad zal zijn, dus kijk in augustus, november, februari en mei eens op de site. Verder steeds nieuwe foto's en nieuwtjes van het SM-front (nou ja, ook de zij- en achterkant komen op het web). Zodra we iets nieuws hebben voordat het clubblad SublieM uitkomt, staat het op onze site! Hebt u een advertentie voor onderdelen of een complete SM? Binnenkort komt er een menu bij om zaken te koop aan te bieden of te koop te vragen. Stuur alvast uw advertenties naar **rspek@indoss.nl** en het komt op onze site te staan. Zo bereikt u in ieder geval geïnteresseerden buiten de club, en vaak is dat interessanter dan een advertentie in het clubblad.



## Halfautomaat voor de SM?

De nieuwe afdeling Alsace van de SM Club de France hield in april haar eerste meeting. Meteen waren er dertig SM's, waaronder een bijzondere van een 'sorcier alsacien' **monsieur Luttmann**. Hij is een voormalig elektrotechnisch ingenieur die bij de Franse domeinen een SM uit '72 kocht die van een ex-minister van justitie was geweest. Hij heeft grootse plannen met de auto, waaronder de montage van een halfautomatische versnelling à la de DS en de vering van een Xantia Activa. Wie is hem voor? Lijkt me echt iets voor **Richard van der Laan!**







### Nieuwe koplampruitjes!

De Franse club heeft **kunststof ruitjes** laten maken die er heel behoorlijk uitzien! Zelfs de witte sierlijntjes en de Europese keurmerkjes zijn er op aangebracht. **Te leveren via onze club.** Tip? Vervang de originele glazen, bewaar ze, koester ze, zet ze in een vitrine, maak er een kunstobject van. Hoe de kunststoffen exemplaren tegen uv-straling en steenslag bestand zijn, is nog de vraag. De tijd zal het leren. Voorlopig zien ze er heel goed uit. PS: als u een kapot ruitje hebt: bewaar de rvs-sierstrip zorgvuldig want die kunt u weer gebruiken voor de kunststof ruitjes!



### SM Club in België

**Michel van Gompel** maakte ons attent op een initiatief van **Michel Sivrine** in Brussel. Hij heeft de Belgische SM Club nieuw leven ingeblazen. Michel Sivrine is bestuurslid van de Franse SM Club en woont een deel van het jaar voor z'n werk in Brussel. **George!** Hier is werk aan de winkel! Ga erop af en beweeg de Vlamingen zich aan te sluiten bij de Nederlandstalige club en sommige de Walen lid te worden van de Franse club. Maar misschien is dat allemaal niet nodig: Michel Sivrine blijft lid van de Franse club... En hij werkt mee aan de Franse vertaling van Sa Majesté. Komt allemaal wel goed.



### 2CV cabriolet

Een medewerker van PSA, woonachtig in Antony, maakt een fantastische 2CV cabriolet. Het is de eerste om-



bouw die geslaagd mag heten. Deze **'Azelle'** (met een knipooog naar het verleden waarin de 2 CV aangeduid werd met het type AZ) is werkelijk vakwerk. Hij of zij kost ook wat, maar dan heb je werkelijk een perfect afgewerkte cabriolet die er nu ook eens stijlvol uitziet. We zagen hem op **Citro-Mobile** en verder in Parijs. Als u geen geld hebt om uw SM om te bouwen tot een cabriolet, is dit een goed alternatief. Al is het maar voor uw zoon of dochter. Aanbevolen! PS: adres van de maker is bij de redactie bekend.

lijke-  
rraad  
-er AC  
atos.  
ning is  
tes  
D

Brothers gaat  
nieuwste crea  
lieft (bijna) 6  
machine word  
sterk. Gaat uv  
eindelijk eens  
met 0044 1521  
meer te weten

**SM Club in België**

Als u van leer, snelheid en Citroën houdt, dan is de Belgische SM Club iets voor u! De club die zich bezighoudt met de Citroën SM wel te verstaan! Na een enkele jaren slarend, sluimerend bestaan, heeft een groepje liefhebbers besloten om deze vereniging nieuw leven in te blazen. Er is voorzien in enkele grote(n) nationale en internationale meetings. Nadere informatie via: Michel Sivrine, Avenue Chantemerie 4, B - 1180 Bruxelles.

**Alfa Romeo 2000/2600 onderdelenboek**

Als u in het gelukkige bezit bent van een Alfa Romeo 2000 of 2600, of dat nu een Berlina, Sprint, Sprint Zagato of Spider is, dan kunt u ongebetwefd FF 175,00 missen? De Franse firma VHB, fax 00-33-1-

fax

**Meet movie at VI**

Zo'n koop 'pakt maagding. Op joure de zevez houden. Het melement hiervang voor deelzoekers gratis geïnteresseers soorten klassi en vaartuigen.



## De film

De film over Robert Opron van de hand van Maarten van Soest, getiteld 'De auto-ontwerper en de jonge cineast' is uitgezonden op de televisie, bij de VPRO op 13 augustus jongstleden. De film, de cineast en Opron kregen veel publiciteit. Het Belgische tv-magazine HUMO, Vara TV Magazine en de Microgids besteedden royale aandacht aan de documentaire, met lovende woorden voor zowel het product, als de Maker van de film en Opron. Ook Autovisie maakte er melding van in een leuke voorbeschuiving. Degenen die de film hebben gemist, moeten helaas nog even wachten op de videoband die de VPRO er waarschijnlijk van gaat maken. Zie ook het korte artikelje elders in deze uitgave van Subliem.



## Le Citron Pressé

Jan-Matthijs Werkman stuurde ons een aantal foto's van de paarsmetallieke Zwitserse SM die aan de afgelopen editie van Le Citron Pressé meedeed. Hier een prachtige foto. Later krijgt u een verslag van de wederwaardigheden van deze equipe die voor de tweede keer meedeed en ... lid is geworden van onze club. Spectaculaire foto's zullen het artikel begeleiden!

van de ideale auto in het zicht, want zuchtend constateert Opron dat de ideale auto geïmagineerd niet bestaat. Die uitkomst was te voorzien, maar de aanloop tot die conclusie levert liefdevolle televisie op. Opron legt een verband tussen ridders en hun paarden en de vroegere bezitters van auto's. Ridders hielden van hun paarden omdat ze voor hen van levensbelang waren. Zo was dat vroeger met auto's ook. "Maar tegenwoordig bestaan er geen gevoelsmeer tussen mens en auto." En dat wijst hij naar een opzichtige four wheel drive. "Wat doet zo'n four wheel drive op de snelweg?" Daar kun je alleen de patser mee uithangen. "Fysiek is Opron al een tijdje met pensioen, maar in zijn hoofd nog lang niet. Poel van Hooff





Citroën SM  
Club

NL

SublieM nummer 36  
Oktober 2001  
Een uitgave van de  
Citroën SM Club Nederland  
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

- 8 Onderdelen: HOE EN BIJ WIE TE BESTELLEN?**
- 9 Colofon**
- 9 Van de voorzitter**
- 10 Sightseeing Members - IMPRESSIES VAN AN SM ODYSSEY, 1-3 juni 2001:** De internationale meeting in Kent, Engeland, was groots, een beetje nat maar vooral erg aangenaam. Paul Paymans doet verslag.
- 13 PAKKENDE ONE-LINERS EN HALVE WAARHEDEN - 'DE AUTO VAN DE EEUW VAN DE AUTO':** Peter Pijlman geeft de woorden van Robert Opron weer naar aanleiding van een interview tussen een verslaggever van het Belgische TV-magazine HUMO en Robert Opron.
- 14 Sjieker Mobiel - Zijn er mogelijkheden na de SM?:** Het hebben van een SM is eigenlijk ook een vorm van SM maar gaat dat ook op voor een Rolls uit 1973 van onze trouwe sponsor Ted Brandjes van Brandjes & Van Wessel? Door Roland van der Spek en Jan-Tjerk Eelkema.
- 17 HOE WIL SA MAJESTÉ GEWEKT WORDEN? - SelfMade: Doornroosje of een gretige kip?:** Dat onze SM's echte Diva's zijn, weten we allemaal. Dat wil zeggen dat ze na hun laatste optreden ook met een zachte aanpak gewekt willen worden. Dat mag dan wel bekend zijn, maar hÓe dat dan moet is velen niet duidelijk. Daarom wat feiten en tips door Peter Derks.
- 19 SM-MONOGRAMMEN WEER ALS NIEUW - Sans Monnaie: Super Makkelijk:** Opnieuw een klein klusje. U hoeft er maar een heel klein beetje geduld voor te hebben. En daarna spettert de naam van uw SM er weer af. Door Peter Pijlman.
- 20 EEN ADVERTENTIE VAN CHAUSSON - 'ACHTER DE DERRIÈRE VAN DE KONINGIN-NEN...':** Omstreeks 1985 plaatste Chausson een advertentie waarin de Citroën SM tussen een Renault Floride, een Renault Fuego, een Opel GT en een Renault 17 pronkt. Waarom? Met dank aan Jan-Matthijs Werkman, de Xantia-specialist.
- 22 EEN CLUBLIED VÓÓR 2003: 'The World is not Enough' - ONZE SOPHIE MORCEAU SPEELT IN NIEUWSTE BOND-FILM!** Daar is ze weer, deze keer wellicht aanleiding voor een lied voor SummuM 2003, de internationale SM meeting in Nederland.
- 24 HET HOUDT MAAR NIET OP - HARE MAJESTÉIT ONGEKEND GELIEFD**
- 26** Op de middenpagina een foto van Peter Pijlman, genomen tijdens de SM Odyssey in Engeland
- 29 'ONS BEDRIJF IS OP EEN SLUIS GEBOUWD!' - CHASSISNUMMER SC2878 IN BEELD:** Citroëndealer en clublid Piet Broere uit Krimpen a/d IJssel is al jaren lid van onze club. En volgend jaar bestaat zijn bedrijf 50 jaar. Reden voor een (eerste) bezoek en (dito) interview. Door Peter Pijlman en Theo van der Burg.
- 32 NA-BOUWERS EN KLETSMAJOORS - 1 - 'JE ME SOUVIENS...' \*:** er wordt wat afgel.ld over onze SM. Vreemde en onware beweringen worden gewogen en ontzenuwd. Door Peter Pijlman.
- 35 BROUSTAIL ET GREGGIO: 'C'EST UNE VRAIE CITROËN' - DE MASERATI QUATTROPORTE II (3):** Al twee maal eerder schreven we over de Maserati maar telkens zonder beeldmateriaal van het interieur en dashboard. Dankzij de oplettendheid van onze lezers wordt nu ook dat mysterie opgelost.
- 37 MET DE CITROËN SM IN DE SNEEUW - Sof Moment!** Geïnspireerd door onze SMoloog en een opmerking in het verslag over de excursie naar Toulouse van Freek Broersma en Douwe Blanksma, een verslag van een verschrikkelijke sneeuwschuiver van een Super Monster... Door Peter Derks deskundig uitgevoerd, opgetekend en gefotografeerd.
- 40 EEN KOSTBAAR SUPER MOKKEL, DAT IS HET!\* - VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE - 3:** Na een beschrijving van de staat van de auto (SublieM 34) en het aanvalsplan (SublieM 35) nu allerlei klussen die gedaan kunnen worden als de motor voor een revisie is weggebracht. Nuttige werkzaamheden die of noodzakelijk of aanbevolen zijn in een tijd die je anders met wachten verdoet. Peter Pijlman vervolgt...
- 43 SublieMaatje:** Dit keer een aangrijpend relaas van ons SublieMaatje. Helaas ook haar laatste bijdrage aan ons blad, de drukte van het bestaan heeft ook op haar zo zijn invloed...
- 44 CLUB SHOP:** voor de eennalaatste keer in gulden geprijsd!
- 46 ZEKER SPANNEND, MAAR MOOI?! - DE GEMODIFICEERDE KETTINGGELEIDER:** Veel over geschreven, weinigen hebben hem gezien. Daarom een kort artikelje over dit onderdeel dat voor uw motor een kwestie van leven of dood is.
- 46 Met de SM de virtuele snelweg op: [www.smclubdefrance.org](http://www.smclubdefrance.org):** De site van de Franse club, en niet alleen in het Frans leesbaar!

Op de cover van SublieM, in het kader van ons thema 'Sporen van de SM in heden en verleden' een foto van Jan-Paul Klijntunte.



## Onderdelen: HOE EN BIJ WIE TE BESTELLEN?

*Hoe kunt u uw onderdelen bestellen en bij wie? Een toelichting op de spelregels voor het bestellen van onderdelen via de club.*

Zoals als bekend mag worden verondersteld, hebben we in het bestuur een nieuw onderdelenreglement vastgesteld. Het is een document waarin vastgelegd is hoe u onderdelen kunt bestellen via de club, hoe u die moet betalen en kunt ontvangen en hoe het bestuur verantwoording aflegt over deze service. Het reglement kwam tot stand op basis van het beleidsplan 2001 zoals dat door de ALV op 27 januari jongstleden is vastgesteld. Uiteraard zal het bestuur op de ALV van 2002 opnieuw verantwoording afleggen over het gevoerde beleid en dus ook over de werking van het onderdelenreglement.

Het reglement is een document waarin de spelregels zo duidelijk mogelijk zijn vastgelegd. Tot nu toe hebben we geen signalen ontvangen die erop duiden dat de regels onduidelijk zijn. Daarom vraagt het bestuur u dringend conform dit afsprakensysteem te handelen. Wij zullen er alles aan doen ons aan de ook onszelf opgelegde afspraken te houden.

**Volledigheidshalve: in het verleden kon u uw bestellingen opgeven bij onze vorige voorzitter. Dit is nu (vanaf 1 maart 2001) dus anders: uw bestellingen kunnen ALLEEN bij onze penningmeester/leden-administrateur, Jan-Tjerk Eelkema, worden gedaan. Voor adresgegevens: zie de colofon achterin SublieM.**

(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](http://www.indoss.nl)





## Van de voorzitter

Zo, we zijn weer thuis. Net terug van Brussel by Night, de heel bijzondere happening, die ons lid Georges Georgi met "zijn" (nu ons aller) Muriël ons dit weekend, 1 en 2 september voorschotelde. Er komt ongetwijfeld nog een verslagje in een komend nummer van SublieM. Maar omdat ik mijn stukje toch nog bij Peter en Roland in moet leveren (als het septembernummer dus wat later in de bus valt is dat mijn schuld) kan ik niet nalaten Georges en Muriël nog even snel te bedanken voor hun gastvrijheid.

Mag ik nog even de groeten doen? Die zijn dan namelijk ook voor de in Brussel aanwezige leden van onze club, al of niet met partners, vrienden en vriendinnen: bekende én nieuwe gezichten, nieuwe belevenissen, nieuwe verhalen.

Kijk, dat is nou zo leuk aan de clubmeetings, zeker als je nog niet zo lang lid bent: bij elke meeting zie je weer nieuwe leden (en niet te vergeten ook weer nieuwe SM's, héle mooie, gewoon mooie en doorleefd mooie) en elke keer ontstaat er binnen een mum van tijd een prima sfeer en het vaste voornemen er een voor iedereen aangename bijeenkomst van te maken. En dat lukt dan ook natuurlijk.

Gelukkig voor de toekomst zijn er nog heel veel leden, soms al vele jaren lid, soms net lid geworden, die er moeilijk toe komen de clubbijeenkomsten bij te wonen. Een jammerlijke vergissing en bovendien zonde van de contributie: het is een van de betere methoden om het maximale rendement uit je lidmaatschap te halen. Temeer omdat de volgende bijeenkomst, die van 30 september a.s. gratis is! Ik hoop daar weer veel nieuwe gezichten te zien, en neem je SM of tenminste partner, vriend of vriendin mee: voor de laatste categorie betaal je maar een kleinigheid.

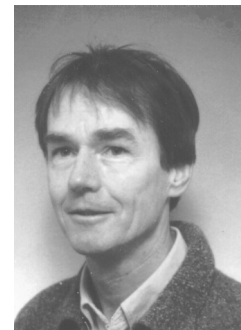
Heb ik een vorige keer iets over ons meest efficiënte bestuurslid, Jan-Tjerk, verteld, er is nu alle reden om Theo in het zonnetje te zetten. Het waarom wordt in de volgende alinea verteld.

Theo van der Burg zorgt voor veel zaken, die bij het goed runnen van een vereniging vanzelfsprekend zijn, maar ook veel tijd en energie vergen. Kortom, Theo doet het secretariaat: rustig, bescheiden en perfect. Correspondentie, bestuursvergaderingen, afstemming van acties met collega-bestuursleden, het klopt allemaal als een bus. Voor u natuurlijk veel zichtbaarder, organiseert en/of coördineert Theo onze clubbijeenkomsten, een aardige portie werk, soms frustrerend, meestal belovend. Gelukkig heeft de Citroën SM Club Nederland een aantal actieve leden (zoals Georges dus net weer heeft aangetoond), die Theo het leven makkelijker maken, door bijeenkomsten zelf samen te stellen en te organiseren.

Gelukkig heb ik net vandaag ook een minder geslaagde eigenschap van Theo kunnen ontdekken, en dan bedoel ik niet het feit dat hij in zijn verstrooidheid met zijn DS (wel een hele fraaie) in plaats van zijn SM naar Brussel kwam. Nee, Theo blijkt gokverslaafd te zijn! Zijn kansspel bestaat uit het met een minimale hoeveelheid benzine gokken op het net op tijd bij een tankstation arriveren. Naar zijn zeggen lukt dat vaak. Vandaag niet dus. 10 kilometer vóór het enige op zondag geopende Belgische tankstation denk ik, viel de DS stil en brachten we hem met de SM naar het tankstation om even later met een fraai oranje bidon met 10 liter Super Plus naar de gestrande DS terug te rijden. "Dat is dan mijn derde reserve-benzinetankje" vertelde Theo monter. Deze trofeeën van zijn gokzucht laat hij waarschijnlijk met opzet thuis.

U ziet: ook mijn medebestuursleden zijn net mensen en verdienen dus uw hulp en steun – hoewel er wel grenzen zijn natuurlijk.

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:

December 2001

#### Oplage:

180 exemplaren

## IMPRESSIES VAN AN SM ODYSSEY, 1-3 juni 2001

*Op 1, 2 en 3 juni jl. werd in Engeland (Kent) de Internationale Citroën SM Meeting 2000 gehouden. De meeting werd georganiseerd door SeMantics, de Engelse Citroën SM Club. Paul Paymans doet verslag van een geslaagde meeting...*

Wat een SM-liefhebber er allemaal niet voor over heeft om gelijkgestemde zielen (en lichamen en auto's) te ontmoeten: zelfs het pinksterweekeinde, waarin wij meestal proberen de Nederlandse en buitenlandse snelwegen te laten voor wat ze zijn, nl. druk, lawaaiig en deprimerend, moesten wij er dit jaar aan geloven. Wij (zoon Tim en ik) hadden ons namelijk met nog zo'n tiental Nederlandse SM-bezitters ingeschreven voor de jaarlijkse internationale meeting, ditmaal georganiseerd door onze engelse zustervereniging SeMantics, of beter gezegd door Brian Cass! Brian bleek namelijk alom tegenwoordig: administrateur, penningmeester, receptionist, helpdesk, organisator, gastheer, monteur, gids, etc. Fantastisch, al was hij bij de afsluiting dermate uitgewoond, dat wij het ergste vreesden. Maar inmiddels is hij er weer helemaal bovenop naar het schijnt. Hulde Brian, maar misschien toch verstandig een volgend keer wat meer hulp te mobiliseren!

Om het lieflijke Kent te bereiken, spoedden wij ons op een opvallend rustige vrijdagmiddag naar de Kanaaltunnel, een toonbeeld van efficiency: inchecken, de trein oprijden, de overtocht (of zeg je ondertocht?) en het in Engeland opzoeken van de



verkeerde weghelft gaan moeiteloos en zijn vooral voor de bezitters van klassieke automobielen een veilige en geruststellende ervaring.

Als hoofdkantoor had Brian gekozen voor een prachtig motel in een parkachtige omgeving. Plezierige kamers, ruime parkeergelegenheid voor al die fraaie SM's met hun al of niet geopende motor-kappen, en een uitstekend restaurant voor een borrel, een selfservice ontbijt en een goed diner.

Ik weet niet of u ooit de drie of vier boeken over Adriaan en Olivier hebt gelezen, maar als dat zo is, zal u net als wij een gezond wantrouwen tegen Engeland, Engelsen en vooral het engelse eten hebben opgebouwd. Het viel alleszins mee. Ik heb de Engelsen maar een enkele maal "bloody foreigners" horen mompelen, en het ons voorgeschotelde eten smaakte steeds voortreffelijk, terwijl Adriaan en Olivier ons geleerd hadden dat de Engelsen gerechten maken met een soortelijk gewicht van 100 kilo per vierkante centimeter maagwand, die ze in het geval van Plumpudding ook nog in de fik steken, en dat ze dat laatste met

**Sightseeing Members**







bezienswaardige kastelen, tuinen, scheepswerven en krasse, levenslustige ouden van dagen. Een speciale vermelding verdient het Morgan Museum, een garage vol met automobilia achter een winkeltje met nog meer automobilia. De twee Peters vonden nog een aantal artikelen over de SM, en daar horen we nog wel wat over, maar verder was alles zéér engels: Spartaanse driewielers (de Morgans), muurschilden, benzinepompen, gereedschappen en andere functionele (maar lelijk!) dingen uit ver vervlogen tijden. Ik heb altijd gedacht, dat wij in Nederland kampioen waren in het volproppen van onze twee-onder-één-kap-garages, maar het Morgan Museum steekt daar met kop en schouders boven uit.

Onder het hoofdstuk entertainment valt ook de spontane knokpartij tussen de voorzitters van de twee rivaliserende Franse SM-clubs, bij de ingang van ons motel, een

alle Engelse gerechten zouden moeten doen.

Een flink deel van het programma voerde ons per SM over schitterende smalle wegen door het groene Kentse heuvellandschap. Daar leerden wij, dat het met een linksgestuurde SM links rijden een unieke ervaring oplevert. Hoewel het bij rotondes en ingewikkelde kruispunten (en daar hebben ze er heel veel van!) best ingewikkeld is, was het heerlijk om messcherp te sturen langs de linker trottoirbanden en heggetjes over die smalle bochtige wegen! Gelukkig waagde geen Engelsman, tractor of hond het zijn huis of oprijlaan te verlaten, zodra onze zachtzovende en deinende SM langs kwam suizen. We hebben tenminste geen rare geluiden gehoord of de ruitenwissers aan moeten zetten, behoudens dan voor een enkel spatje regen.

Ook het entertainment was goed verzorgd. Om te voorkomen, dat we met onze SM's, die allemaal voorzover ik gemerkt heb uitstekend op dreef waren, maar rond bleven rijden, had Brian ons voldoende adresjes meegegeven van zeer

programmaonderdeel, dat Brian nou eens niet had voorbereid en dat door vredelievende Nederlandse collegae van z'n slotakkoord werd be-roofd. Nu weten we nóg niet welke de beste of sterkste Franse SM-club voor 2001 is.

De meeting werd afgesloten op de terreinen van de historische scheepswerf van Chatham, alwaar we ook verenigd werden met de andere Engelse Citroën clubs. Wij vonden het een heerlijk pinksterweekeinde: een gevarieerd programma, veel fraaie SM's met interessante eigenaren uit Engeland, Frankrijk, Italië, Nederland en



nog wat enkelingen uit andere landen. Ik kan het nu beamen: die internationale meetings zijn heel bijzonder. Wilt u er ook een meemaken? Let dan op SublieM: volgend jaar in Zwitserland en in 2003 hoeft u er niet eens voor naar het buitenland te gaan: want dan organiseert uw eigen SM-club de meeting: let op SummuM 2003 en u bent er vanzelf bij!



*foto's van Paul & Tim Paymans, Peter Derks en Peter Pijlman*



# PAKKENDE ONE-LINERS EN HALVE WAARHEDEN

Door Peter Pijlman

*Het Belgische radio- en televisieblad HUMO besteedde in haar 33<sup>de</sup> nummer van dit jaar (7-8-2001) een kort artikeltje aan de film die Maarten van Soest maakte over Robert Opron, ontwerper van de vormen van onze ma-  
jesteit. De verslaggever benaderde Opron ook zelf maar even.*

Robert Opron is een origineel denker, dat weten we. Hij is bovendien nooit vies van een paar one-liners waarin altijd z'n gedachten recht toe recht aan voor het voetlicht komen. Hier de integrale tekst die de Belgische verslaggever noteerde. Plus een klein commentaar.

*'In de strijd om de lelijkste wagen uit de geschiedenis diende Pontiac de concurrentie onlangs een beslissende klap toe met de onthulling van de Aztec, door de pers meteen bedacht met de koosnaam 'varken op wielen'. De jonge regisseur Maarten van Soest ging voor de VPRO op zoek naar de ideale auto, en ging voor advies aankloppen bij Robert Opron, ooit nog chef-design bij Citroën en Renault.*

**HUMO.** U bent de ontwerper van de Citroën CX, de opvolger van de legendarische DS. Hebt u nooit spijt gehad dat u die zelf niet ontworpen hebt?  
**Robert Opron:** Helemaal niet. De DS is een schitterende wagen, voor mij zelfs de wagen van de eeuw. Maar ik moest nu eenmaal een opvolger ontwerpen, dus heb ik dat gedaan.

**HUMO.** U bent bij Citroën weggegaan toen het overgenomen werd door Peugeot. Waarom?  
**Opron:** Peugeot wordt gerund door een familie die niets van auto's ontwerpen kent, en die alleen maar zoveel mogelijk geld wil uitdelen aan haar leden.

**HUMO.** Daarna hebt u bij Renault de Espace ontworpen, die verantwoordelijk is voor de monovolumerace van tegenwoordig. Was dat een gok?

**Opron:** Niet echt. Ik had al eens zo'n ontwerp gemaakt voor Citroën, jaren daarvoor. De directie wilde hem uitbrengen, maar er was geen geld voor.

**HUMO.** Zijn de eisen voor een nieuwe auto erg veranderd sinds u begon?

**Opron:** Nee. De auto's zijn zuiniger geworden, maar verder? In vergelijking met het vliegtuig is de auto nauwelijks geëvolueerd. Als de snelheidsbegrenzing niet zou bestaan, zouden

wagens veel meer veranderd zijn. Auto's zouden ook veel goedkoper kunnen zijn, als niet elke fabrikant ze volstopte met videoschermen en geluidsinstallaties en allerlei andere snuffjes waar je niets mee kan beginnen. Maar ja, hoe meer nutteloze prullen, hoe meer geld je voor je wagen kan vragen.

**HUMO:** Wat vindt u van de auto's van tegenwoordig?

**Opron:** Ze zijn verschrikkelijk lelijk. En je ziet niet meer of het een Europese, een Japanse of een Amerikaanse auto is. Behalve de Twingo, dat is nog een originele auto. Maar zelf rijd ik met een kleine Japanner. Ideaal voor in de stad.'

Als je zulke uitspraken van Robert Opron leest, zou je kunnen denken: méént 'ie dat nou? Is dat echt wat 'ie denkt? En misschien denkt u: is dat de ontwerper van onze SM's?

Ik kan u verzekeren dat zo'n interview het beeld aardig vertekent. Elke nuance in de meningen van Opron is foetsie; en alle uitspraken zijn buiten hun verband geplaatst. Maar om deze - lees: mijn - uitspraak wáár te maken, daar is méér dan deze korte tekst voor nodig. Daar is een boek voor nodig. Nou, dat boek, dat komt er aan. Ter gelegenheid van Opron's zeventigste verjaardag, volgend voorjaar. Dan weet u meteen welk ontwerp Robert Opron bedoelde toen hij sprak over een Espace-achtig ontwerp voor Citroën.

Maar deze tekst wilde ik u niet onthouden.

'DE AUTO VAN DE EEUW VAN DE AUTO'





## ZIJN ER MOGELIJKHEDEN NA DE SM?



*Door Jan-Tjerk Eelkema en Roland van der Spek*

Onze vereniging is de club van liefhebbers en bezitters van de SM. De SM wordt algemeen gezien als het SummuM beschouwt binnen het merk Citroën. Wellicht staat de DS cabrio nog een plaatsje hoger, maar dan houdt het binnen het Franse merk wel op. Laten we de Citroën SM los en gaan we nog een stapje hoger (en duurder) dan kom je al gauw uit bij Maserati's, Ferrari's, Bugatti's, etc. en over het algemeen wordt gesteld dat Rolls Royce de top is op autogebied. Twee afgevaardigden van uw club hadden een interview met een trouwe adverteerder van dit blad, Ted Brandjes, ondernemer te Hoorn én een dagelijkse rijder van een Rolls Royce Silver Shadow uit 1973.

### Het hoe en waarom

De eerste vragen die gesteld worden zijn: waarom Rolls Royce en waarom dagelijks in een oldtimer? Is die man zo rijk of houdt ie van (financiële) zelfkastijding? Na twee uur diepgaande ondervraagtechnieken te hebben toegepast waren we eruit: deze Sympathieke Man houdt van SM! Iedere keer lijdt hij weer pijn met z'n auto en toch gaat ie door.

### Vliegende service

Ted Brandjes is altijd al een oldtimerliefhebber geweest. De liefde voor Rolls Royce is al heel vroeg ontstaan maar nadat een kennis hem een weekendje zijn Rolls uitleende (met oliekkages, een lek dak en nog meer mankementen) was het hek van de dam; er moest en zou een Rolls komen. Het verhaal gaat dat een Rolls Royce nooit kapot gaat en als dat dan toch gebeurt, direct een helikopter uit Engeland vertrekt om je weer op weg te helpen. De realiteit is dat sinds Brandjes Rolls rijdt, 's lands wegenwachters zijn beste

vrienden zijn geworden en de vervangende auto-service wel heel erg vaak ingeschakeld wordt.

### Verliefd op zoek

Na dat weekend in een leen-Rolls, is Brandjes op zoek gegaan naar een Rolls of Bentley. De keuze viel op Rolls Royce, omdat dat merk meer 'standing' heeft dan Bentley. Je wilt jezelf toch niet vergelijken met Harry Mens of René Froger? Na een zoektocht vindt hij een '73-er Silver Shadow die van een Rolls-clublid is geweest. Twee experts hebben de auto getaxeerd en voor 55 mille wisselt de auto van eigenaar.

### Kost dat nou?

De auto had wel een paar puntjes die opgeknapt moesten worden, maar dat vonden de betrokkenen geen probleem. Dat na een tijdje bleek dat de auto in Friesland na een joyride rit in het water was beland, mocht de pret (achteraf) niet drukken. Die duik kwam uiteraard de carrosserie en bekleding niet ten goede. Edoch, de auto is goed gerestaureerd en inmiddels rijdt ie zo'n 40 tot 50.000 km per jaar. Om de kosten een beetje in de hand te houden zijn twee gastanks van 60 liter ingebouwd. Nu hoeft er maar om de 300 km getankt te worden! Brandjes schat dat hij in de afgelopen vijf jaar tussen de 150 en 200 duizend gulden aan de auto verspijkerd heeft, maar afschrijving kent ie niet, want een Rolls behoudt zijn waarde. Bovendien gaat hij er vanuit dat het ergste leed geleden is en daarom blijft de 2.300 kg zware auto in zijn bezit. Hooguit moet de motor die inmiddels 300.000 km gedraaid heeft, nog een keer gereviseerd worden. U snapt, beide interviewers wisselden verbazing

(verspijkeringskosten) af met bulderend gelach (120 liter gas voor 300 km, dat is 1 op 2,5: eigenlijk is een SM gewoon zuinig).

### Silver Shadow vs XM

Gelukkig kon en kan Ted Brandjes er zelf ook om lachen, de auto staat dan ook op



Specificaties	Citroen SM	Rolls Royce Silver Shadow
Motor	6 cilinder V 2670cc	8 cilinder V 6230 cc
Boring x slag	87 x 75 mm	104,1 x 91,44 mm
Compressie verhouding	9 : 1	9 : 1
Vermogen	180 pk bij 6250 t/min	voldoende volgens fabriek (!)
Topsnelheid	220 km p/u	190 km p/u
Gewicht	1450 kg	2100 kg
Wielbasis	295 cm	305 cm
Productie aantal	12.920	20.583
Nieuwprijs	fl. 38.395,= (1970)	fl. 80.000,= (1965)

de zaak en dat kan zo z'n voordelen hebben. We horen u nu denken: Brandjes is adverteerder in SublieM, die fraaie advertentie met SM strip-tekening op de laatste pagina, en zijn bedrijf heet Brandjes & Van Wessel. Wat rijdt die Van Wessel dan? Heeft hij soms een Maserati en hadden we hem beter kunnen uitnodigen? Met verbazing vernemen we dat Van Wessel jarenlang CX heeft gereden en nu inmiddels op een luxe XM V6 is overgestapt. We hebben het niet durven vragen maar we vermoeden dat de XM van Van Wessel de meest luxueuze XM is die ooit gebouwd moet zijn wanneer hij hetzelfde heeft besteedt aan zijn auto als wat compagnon Brandjes aan de Rolls heeft uitgegeven.

### Af en toe pech

Enfin, een auto die regelmatig door de ANWB afgesleept wordt, kent vele verhalen. Zo heeft de 78-AP-12 (Altijd Pech) er voor gezorgd dat er op de Afsluitdijk een file is ontstaan van 15 km toen de auto niet meer wilde star-



ten na een openstaande brug. Ook heeft de auto al twee keer geweigerd te remmen, maar gelukkig is dit beide keren goed afgelopen. En omdat de wegenwachters, hoe interessant ook, over het algemeen weinig kunnen uithalen bij pech, verzorgt de ANWB met grote regelmaat het afvoeren van de Rolls. Zie het voor u, een standaard opleggertje, zo één waarop ze ook computergecrashte Mondeo's, Laguna's en ander doorsnee spul vervoeren, komt aanrijden om een auto met de afmeting van een redelijke pantservoertuig op te pikken. Dat past dus niet... Ted heeft er van geleerd dat hij vanaf heden meldt aan de ANWB dat zijn auto niet op een standaard oplegger past. Of ze er gelijk maar eentje willen sturen waar ze normaal S-classes en 7-series mee ophalen.

### Sterke verhalen

U heeft het verhaal vast wel gelezen, elke Rolls herbergt een mysterieuze handtekening van zijn bouwer. Zo gaat het verhaal dat in één van de Rollzen (?) van Queen Elizabeth de zoveelste tussen de bekleding en het frame van de ach-



terbank sterk erotisch getinte lectuur is aangetroffen. Brandjes kan deze mythe nog niet bevestigen voor wat betreft zijn eigen auto maar mocht hij gaan restaureren dan zal hij daar zeker op letten.

#### **RR en VW**

Wat is, beschreven verhalen gehoord te hebben, nu dé reden om Rolls te blijven rijden: omdat een Rolls Royce het SummuM is op mobiliteitsgebied meent Brandjes. Na een Rolls is er niets meer ... Maar mocht de Rolls er ooit uitgaan, dan verwacht Brandjes een Golfje Diesel of iets dergelijks te gaan rijden (red. Rolls Royce is op dit moment eigendom van Volkswagen). Maar vooralsnog blijft Brandjes zichzelf kastijden.

Leuk is het nog altijd, zie het staatje op de vorige pagina, dat Rolls Royce geen opgave doet van het vermogen van hun auto's: ruim voldoende kwalificeert men zelf. En dat mag ook wel om de ruim 2000 kg te verplaatsen!

P.S. Kort voor het interview stotterde de Rolls een beetje op de snelweg

maar de meegekomen bijrijder beval Brandjes in geen geval te stoppen op de snelweg (omdat ie geen zin had om op de vluchtstrook mét een Rolls te wachten op de gele hulptroepen). De dag na het interview kregen we van Brandjes te horen dat hij op weg naar huis de auto voor de verandering maar langs de kant moest zetten om vervolgens wederom afgesleept te worden.

Gelukkig voor zijn bijrijder was die inmiddels al thuis afgezet. We wensen Ted alle sterkte toe.

*foto's van Jan-Tjerk Eelkema*

*bron specificatie-vergelijk: Onschatbare Klassieker Jaarboek 2002*



# HOE WIL SA MAJESTÉ GEWEKT WORDEN ?

Door Peter Derks

*Dat onze SM's echte Diva's zijn weten we allemaal. Dat wil zeggen dat ze na hun laatste optreden ook met een zachte aanpak gewekt willen worden. Dat mag dan wel bekend zijn, maar hóe dat dan moet is velen niet echt duidelijk. Daarom maar wat feiten en tips.*

## Het instructieboekje

Kijken we maar eens goed in het handboekje van de Diva, dan staan daar voor de injectiemodellen en voor de carburateurs verschillende voorschriften (ik heb zowel de Nederlandse als de Engelse versie bekeken, de Engelse versie is wat explicieter op bepaalde punten).

## De carburateurversie: wat staat er?

Bij koude motor: laat de motor niet in een gesloten ruimte draaien. Raak het gaspedaal niet aan! Draai de sleutel om tot de verklikkerlichten voor laadstroom, oliedruk en eventueel hydraulische vloeistof oplichten. Trek de chokeknop uit. Stel de startmotor in werking zonder het gaspedaal aan te raken. Wanneer de motor bij de eerste startpoging niet aanslaat het contact afzetten, en 3 tot 4 seconden wachten alvorens opnieuw te starten. Schakel de choke uit zodra de motor normaal loopt. Als de motor langere tijd stil heeft gestaan het contact aanzetten en 3 tot 4 seconden wachten alvorens te starten (dit is om de vlotterkamers van de carburateurs te vullen).

Bij lauwe of warme motor: druk het gaspedaal (geheel) in. Start de motor voor maximaal 8 tot 10 seconden (als de motor start het gas loslaten, anders loopt het toerental te hoog op). Als de motor niet start, houdt het gaspedaal ingedrukt, wacht 3 tot 4 seconden en start opnieuw.

En de injectiemodellen: wat staat er?

1. Bij koude motor is er geen choke. Het moet vanzelf gaan!
2. Bij warme motor tijdens het starten het gaspedaal langzaam een beetje intrappen.

## Wat kunnen we leren van deze aanwijzingen?

Ten eerste dat het nauwelijks zin heeft lang door te starten. Als een motor niet start, dan is er of geen ontsteekbaar mengsel in de verbrandingskamer of er is geen vonk om het mengsel te ontsteken. Als de vonk niet werkt, en er is wel mengsel dan slaat

bij koude motor bij doorstarten de benzine neer op de verbrandingskamer en de bougie, en dan is de motor "verzopen". Verder is spelen met het gaspedaal verboden, want dat zorgt door de acceleratiepomp ook voor extra benzine, en lijdt dus gemakkelijker tot verzuipen.

## Nog twee verschillen

Een ander belangrijke opmerking. Bij het starten van een carburateurmotor in warme toestand moet het gaspedaal ingetrapt worden! Bij een injectie tijdens het starten het gas intrappen. En als de motor loopt in beide gevallen het gas loslaten anders loopt het toerental snel op tot ongewenste hoogten.

## Vroeger, tja...

Vroeger was het heel normaal zulke speciale voorschriften te hebben voor starten met warme en koude motor. De moderne injectie technologie is wat dat betreft een zegening voor vele automobilisten, wat er toe leidt dat we tegenwoordig auto's hebben die in alle gevallen bij het omdraaien van de sleutel starten. Hoe anders was dat nog begin van de jaren zeventig! Starten heeft ook alles te maken met de afstelling van uw Diva. Als u goede ervaringen heeft met een andere methode, dat wil zeggen een die werkt, of uw garage/onderhoudsman zegt het op zijn manier, en dat werkt, dan doet u er goed aan die methode vol te houden! Het gaat per slot van rekening om het resultaat! En denk u nou niet dat het altijd ligt aan de leeftijd van onze Diva's: ik denk dat menige eigenaar in de jaren zeventig ook wel eens in de problemen kwam bij te koud of te warm weer, of als zijn SM weer eens aan een grote beurt toe was.

## En als de motor niet meteen start?

Dan dus 3-4 seconden wachten en opnieuw proberen. Mijn advies: drie keer proberen, en inderdaad niet meer dan 8-10 seconden doorstarten. Waarom? Als de motor bijna verzuipt dan heb je een kans dat hij bij opnieuw starten toch aanslaat. Dat heeft ook te maken met hoe accu's werken. Die leveren slechts voor een paar seconden een topprestatie en daarna loopt de prestatie snel terug. Maar na een halve minuut rust komt een gedeelte van de prestatie weer terug omdat de chemische processen in de accu dan weer tot rust komen. Als het koud weer is, verliest een accu ook

nog eens een gedeelte van zijn capaciteit, dus dat verklaart een gedeelte van de startproblemen in koude tijden (misschien dat ik in de toekomst nog eens uitgebreid op accu's inga).

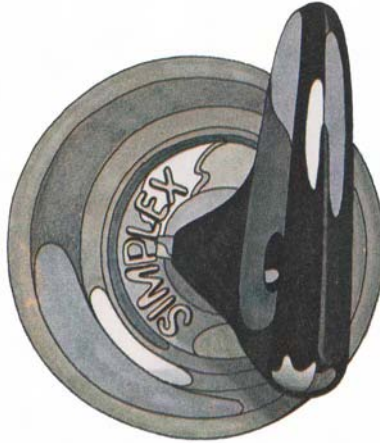
#### **De accu als boosdoener**

Dat brengt me direct tot de volgende opmerking: een accu in matige staat is de voornaamste oorzaak van startproblemen. Een matige accu zorgt ervoor dat de motor langzaam rondraait, en daardoor weinig compressie maakt, en zorgt voor een zwakke vonk omdat er te weinig spanning overblijft.

#### **Wat te doen als uw Diva het laat afweten?**

Als uw accu nog goed is en u denkt dat de motor verzopen is, dan trapt u het gaspedaal langzaam helemaal in, houdt het ingetrapt en start dan. Werkt het niet? Stoppen, gaspedaal ingetrapt houden, 1 minuut wachten en opnieuw proberen. Als de accu de zwak is - en dat merkt u als de motor niet vlot rondraait - dan kunt u óf de accu met een acculader opladen (duurt meerdere uren, snelladers die in een half uur een accu opladen zijn niet goed voor de accu), óf hulp-startkabels gebruiken. Met die kabels koppelt u de accu van een andere auto aan uw Diva en probeert zo met meer vermogen te starten. Let u er wel op dat de behoefte aan startstroom bij onze diva groot is: tussen 300 en 560 ampère bij het starten.

Er zijn twee manieren om te starten met hulp-startkabels. De eerste werkt alleen als u dikke startkabels heeft en een auto om te helpen met een relatief grote accu: een 70Ah accu zoals van een SM, dus van een 2 liter diesel of een 3 liter benzine auto). U laat de motor van de hulpauto lopen, koppelt de kabels, eerste de min op de SM en dan op de hulpauto, en dan de plus op dezelfde manier bevestigen. Dan kunt u starten. Als u geen dikke kabels of een auto met sterke motor heeft, dan sluit u de kabels aan, maar laat de motor van de hulpauto eerst 15 minuten lopen om de accu



van uw diva op te laden, en dan probeert u haar te starten.

#### **En als het dan nog niet lukt**

Dan gaan we weer terug naar de analyse: krijgt uw Diva geen brandstof, of springt bij uw Diva de vonk niet over? Die vonk controleert u door een extra bougie te nemen, een van de kabels van de bobine naar de stroomverdeler los te nemen, aan de bougie te koppelen, het uiteinde van de bougie aan massa te houden en te kijken of u vonken ziet als de motor gestart wordt. Omdat die vonk zo belangrijk is, zult u begrijpen dat ik de elektronische ontstekingen een

oplossing vind. Die geven een betere vonk, zijn nauwkeuriger getimed en zonder onderhoud, dat wil zeggen: ook vlak voor het begin van een volgende grote beurt heeft u nog een goede ontsteking.

#### **Onderhoud uw Diva**

Te technisch voor U? Dan weet u nu waarom u hulp nodig heeft van de Wegenwacht, of van een garagebedrijf en dat u met regelmatig onderhoud uw Diva niet iedere keer als doornroosje hoeft te benaderen.

# SM-MONOGRAMMEN WEER ALS NIEUW

Door Peter Pijlman

*Opnieuw een klein klusje. U hoeft er maar een heel klein beetje geduld voor te hebben. En daarna spettert de naam van uw SM er weer van af.*

De SM heeft op de zogenaamde C-stijl (dat is het vlakke gedeelte achter de achterste zijruiten) een vrijwel horizontaal lopend lijstje met daarop, afhankelijk van het bouwjaar, de letters 'SM' of Citroën SM' (met daar tussenin een dubbele chevron). Die lijstjes zijn van plastic dat verchromd is. De lijstjes, zowel als het 'type'-plaatje met de SM-monogram worden op den duur lelijk: het chroom oxideert, bladdert af of gaat putjes vertonen en de glans gaat eraf. Met een beetje 'Brasso' koperpoets is er nog wel eens wat van te maken, maar op den duur helpt dat niet meer. Ook het typeplaatje wordt lelijk: de verf gaat er af en het chroom van de letters wordt op den duur ook dof of zelfs kaal. Maar daar is wat aan te doen. En als u dat doet, zult u zien dat uw hele auto er van opknappt!

Tussen de twee typeplaatjes zit, behalve in de tekst, een verschil: het oude 'SM'-plaatje is een fractie smaller en korter dan het nieuwere 'Citroën-SM'-plaatje. De monogramdragers zijn ook niet precies even groot zodat opwisselen van oude en nieuwe typeplaatjes en monogramlijstjes lastig is. Maar dat is een detail. Overigens is ook de vorm van de lijstjes anders: het oude lijstje loopt aan de bovenkant keurig om de dakgootlijst, terwijl de nieuw lijstjes achter de dakgoot een open stukje hebben. Maar dat zijn details die leuk zijn om te weten, maar voor het hier te beschrijven klusje niet relevant.

De Franse club verkoopt alleen nog het 'Citroën-SM' plaatje voor één kant (zie de prijslijst Onderdelen). Met zijdemat zwarte verf kunt u uw oude plaatjes nog prima bijtippen. En dat knapt er echt van op. De 'SM'-plaatjes zijn niet meer te koop en moeilijk tweedehands te vinden. Deze plaatjes zijn oorspronkelijk niet mat-zwart, en ook niet – zoals je vaak ziet – helemaal chroomkleurig, maar mat donkergrijs. Omdat ze meestal door de inwerking van 30 jaar daglicht zijn verkleurd, is er maar één oplossing om ze weer mooi te maken: opnieuw van kleur voorzien. De verf die de oorspronkelijke kleur het best benadert en makkelijk is te verwerken, is Humbrol Enamel 67 mat. Het zijn vingerhoed kleine potjes die u in speelgoed-hobbyzaken kunt kopen

voor ongeveer fl. 2.50. Als u de oude verfresten met een afbijtmiddel hebt verwijderd: met een klein kwastje opnieuw schilderen. Vergeet de zijkanten niet, want die blijf je zien als ze weer op de lijstjes zitten. De verf die eventueel op de letters komt, kunt u na ongeveer een kwartier drogen - als de verf egaal droog is en geen glanzende plekken meer vertoont – simpel met uw nagel verwijderen!

Het loshalen van de typeplaatjes van de monogramhouders gaat overigens eenvoudig met een al wat bot geworden, licht gekarteld keukenmes: niet wrikken, want anders verbuigt u de dunne plaatjes, maar voorzichtig met het mes een zagende beweging maken met het mes plat achter het plaatje. De monogramdragers kunt u met een kleine kruiskopschroevendraaier losmaken. Bij veel SM's zijn die minuscule schroefjes verroest; daarom eerst met kruipolie laten inweken. Na een half uur gaan ze meestal wel los. Als de dragers niet gebarsten zijn, kunt u ze voor ongeveer fl. 35,- laten verchromen bij een verchrominrichting die ook plastic kan verchromen (dat kan niet elke bedrijf dus informeren). Als het plastic onbeschadigd was, zien ze er weer als nieuw uit! Ook de typeplaatjes zelf zijn eenvoudig opnieuw te verchromen zodat de letters weer glimmen.

De typeplaatjes kunt u met 'Bison Tix' weer bevestigen. Zit muurvast met als voordeel dat het niet makkelijk door 'verzamelaars' is los te krijgen. Fraaier is het om dubbelzijdig plakband te gebruiken: 25 mm breed Two Way Tape van Womi, te koop bij Brezan, is prima en het goedkoopst. Vergeet niet de te plakken delen met wasbenzine te ontvetten alvorens de tape op te plakken. Met een schaar kunt u het als het op de achterkant van het typeplaatjes is geplakt goed op maat bijknippen. En als u helemaal perfect wilt werken: eerst de tape opplakken, dan bijsnijden of knippen en daarna pas de plaatjes schilderen! Dan blijft de verf op de randen zitten. En die randjes blijf je zien als ze eenmaal op de monogramhouders zijn geplakt.

Als u van 'makkelijk' houdt: bespuit de geverfde monogrammen dun met transparante, zijdematte lak. Dan blijven ze lang mooi.



## 'ACHTER DE DERRIÈRE VAN DE KONINGINNEN...'

Door Peter Pijlman

*Omstreeks 1985 plaatste Chausson een advertentie waarin de Citroën SM tussen een Renault Floride, een Renault Fuego, een Opel GT en een Renault 17 pronkt. Waarom?*

### Carrosseriespecialist

De firma Chausson is specialist in het bouwen van carrosserieën waarvan de grote automobiel-fabrikanten verwachten dat ze in niet al te grote aantallen vervaardigd zullen worden. Zij besteden dan de carrosseriebouw uit aan Chausson. Overigens bouwde Chausson niet alleen coupé's als de hier getoonde modellen, maar ook autobussen en kleine series vrachtwagens. De fabrikant is gespecialiseerd in carrosseriestudies en het maken van prototypes.

### Ook de SM-carrosserie

Wat de SM betreft: zij bestudeerden en ontwierpen onder leiding van Estaque - Citroëns eigen

carrosseriespecialist eind jaren zestig - de meest efficiënte en duurzame manier waarop de SM-carrosseriedelen het beste konden worden gemaakt en vervolgens konden worden samengesteld tot een deur, een achterklep, de motorkap enzovoorts. Zoals u uit De Diva en Sa Majesté kunt weten, kwamen de kale 'coques' van Chausson en die werden dan op de Quai de Javel bij Citroën en in Abrest bij de firma Ligier tot complete auto's afgebouwd.

### Boeiend boekje

Onlangs vonden we in Parijs een gedetailleerd boekje met tekeningen en beschrijvingen van elk plaatwerkdeel waaruit de SM is opgebouwd. Het is afkomstig van Chausson en bevat minutieus alle maten van de onderdelen plus aanwijzingen waarop plaatdelen aan elkaar gelast moesten worden. Hier tonen we enkele van de tekeningen; de kwaliteit van de afbeeldingen is niet best, maar wat wil je na meer dan dertig jaar... Het is

# DERRIÈRE CES R



Qu'elles s'appellent Fuego, Opel GT ou Corcel, qu'elles soient nées en France, en Allemagne ou au Brésil, elles ont toutes en commun cette élégance, ce fini de carrosserie auxquels on reconnaît la voiture de race.

Ce n'est pas un hasard. Cette qualité est le fruit d'une collaboration fidèle entre les grands constructeurs et un partenaire discret: Chausson.  
5<sup>e</sup> constructeur mondial de petites et moyennes séries diversifiées,

1<sup>er</sup> constructeur Européen de véhicules utilitaires légers, Chausson, déjà spécialiste de l'ingénierie et des études de carrosserie, a 3 autres activités essentielles: assemblage de véhicules complets; réalisation de prototypes et essais; production d'outillages destinés à l'emboutissage et à l'assemblage.

De la conception à tous les stades de la production, Chausson équipe quelques-unes des voitures les plus presti-

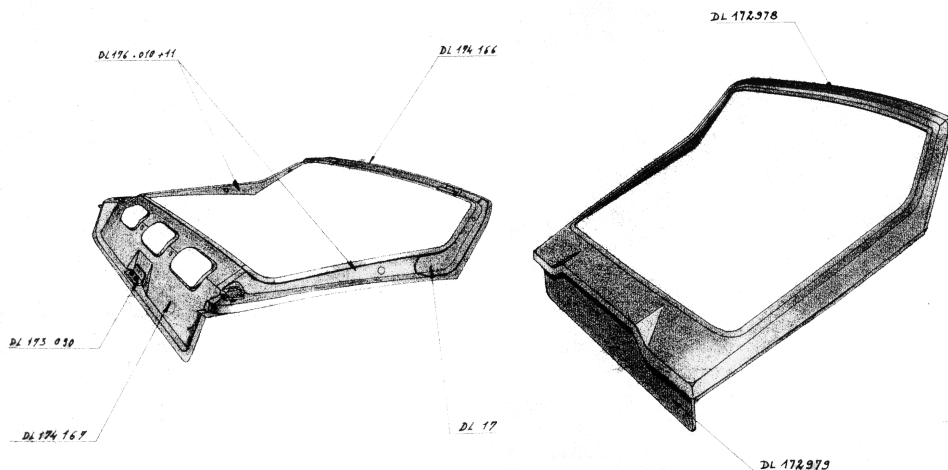


boeiende stuff waaruit we zeker eens een uitgebreider artikel zullen samenstellen.

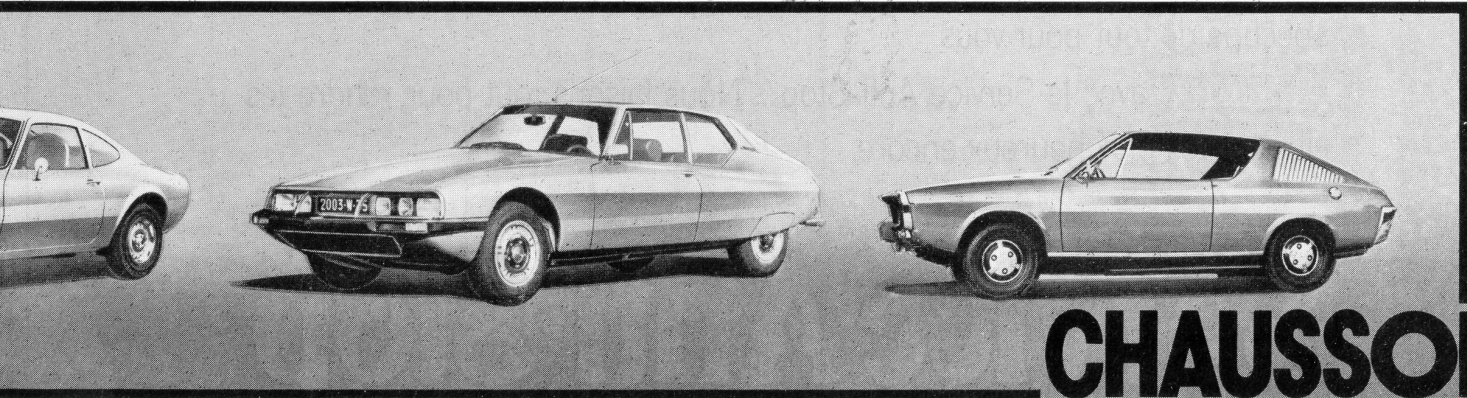
### De advertentie

Chausson maakte verder onder meer de radiator van de SM. Wist u dat in het jaar waarin deze advertentie verscheen maar liefst 1 op de zeven auto's die in de wereld werden gebouwd, voorzien was van een Chausson-radiator? Ze hadden toen fabrieken in Zuid-Amerika, Japan, de USSR en zeven Europese landen. Tenslotte: grappige titel boven de advertentie: 'Achter deze koninginnen, één naam'.

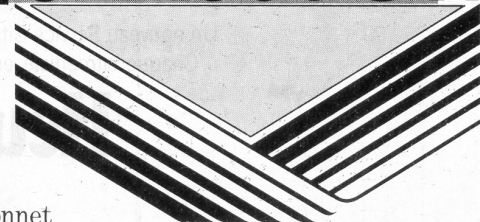
(Met dank aan Jan-Matthijs Werkman voor de advertentie!)



# EINES, UN NOM.



## CHAUSSON



gieuses du monde. En carrosserie, certes. Mais aussi en échangeurs thermiques. Un radiateur automobile sur 7, sur le globe, est fabriqué dans l'une des 16 usines Chausson.

Et pour servir ce marché international, Chausson est implanté en Amérique du Sud, Japon, Afrique, URSS et 7 pays d'Europe.

Chausson. Un nom qui se veut discret. Parce que la réussite parle d'elle-même.

Chausson. 11, avenue Dubonnet  
92407 Courbevoie. Tél. 774.01.23

## ONZE SOPHIE MORCEAU SPEELT IN NIEUWSTE BOND-FILM!

Door Peter Pijlman

*Trouwe lezers van ons clubblad kennen haar ongetwijfeld nog: Sophie Morceau, de onechte dochter van Suzanne Mirable en Robert Opron. Of was ze uit de genen van Marlène Cotton en André Citroën ontsnapt? In ieder geval spreekt onze ontdekking van dit Super Mokkel tot de verbeelding van niet alleen uw hoofdredacteur, maar ook van Geneviève en Robert Opron (allicht: the secrets of life moet je koesteren) en van clublid en musicus Dirk Bolt. Lees onze plannen voor SummuM 2003! **Met dank aan de familie Opron en Dirk Bolt!***

Door een overmaat aan kopij hebt u alweer enkele jaren niks meer kunnen lezen uit de geheime dagboeken van Sophie Morceau, waaruit we vrijelijk mochten putten voor SublieM. Zo kwam onder meer boven water hoe de carrosserieën van onze SM's van Chausson naar de Quai de Javel vervoerd werden en zagen we hoe Marlène Cotton haar rally-équipe kwam inspecteren. Interessante stof, maar ze moest wijken voor technische artikelen en nog zo wat onzin. Immers, onze SM is onverwoestbaar. Onverwoestbaar in ons brein althans.

Onverwoestbaar is ook bijgaande schoonheid, Sophie Morceau die het na onze ontdekking van haar schitterende fysionomie in een Grieks restaurant in het Quartier Latijn, nu al weer zo'n acht jaar geleden, werkelijk helemaal máákt in de wereld van de kunsten. Haar beeltenis hangt nu in grote vitrines bij schouwburgen en bioscopen en prijkt op menige cover. Destijds hing in dat restaurant een kleine, gesigneerde foto aan de wand van de jonge zangeres Sophie Marceau. Pas op, vergis u niet. Hier staat inderdaad MARceau, en niet Morceau wat zoveel als 'stuk' betekent. Of 'kunststuk' om een andere betekenis te noemen. In ieder geval: ze is beide, maar nog niet af. Evenals haar carrière.

Haar loopbaan heeft een enorme vlucht genomen: ze werd van onbeduidend maar wel mooi zangeresje, een beroemd actrice. Niet de eerste de beste dus, pardon: niet de eerste, maar wel de beste. Dat vonden niet alleen de regisseur en producers van de nieuwe Bondfilm 'The World is not Enough', maar voor hen ook al talloze serieuzer theatermakers. Ze is een vrijgevochten vrouw, die het met

de huwelijkse trouw niet altijd zo precies neemt, maar inmiddels gelukkig samenwoont en althans in de geest 'fidèle' is. Maar dat ligt niet aan haar: dat ligt aan die appelboom uit een grijs verleden. Gelukkig voor ons en gelukkig voor haar, als u ons verhitte brein in oenschouw neemt.

Ter zake en serieus: Geneviève Opron speurt al jaren naar foto's en artikelen van haar en de laatste keer dat ik de Oprons bezocht, kwam Robert Opron met enkele blaadjes uit de Télé7Jours. In een film van Jean-Paul Salomé speelt ze Belphégor, het fantoom dat het Louvre in Parijs onveilig maakt en angstaanjagend doorklieft. Belphégor? Is dat niet een spookgedaante met een zwart masker dat in de piramiden van Egypte, in een opera ons de stuipen op het lijf jaagde? Inderdaad. En in 1965 was Belphégor een serie op de Franse televisie waarvoor iedere Fransman thuis bleef zoals wij thuisbleven voor... afijn vult u zelf maar in.

Maar was Belphégor niet ook de bijnaam van de laatste Citroën vrachtwagen? Inderdaad! Via Pierre Thierry, vriend en oud-collega van Opron kregen





# Scotland Yard voorkomt grootste overval ooit

Door onze correspondent BOB VAN HUËT  
 LONDEN – Dit kon er ook nog wel bij voor de geplande Millennium Dome in Londen. Op de valreep van zijn omstreken bestaan was de enorme tentoonstelling in de voorstad Greenwich, nog bijna in de boeken gekomen als locatie van de grootste kraak uit de geschiedenis. Een bende criminelen uit Kent had de Dome uitgezocht voor de 'roofoverval van het millennium'. Gelukkig dat de Dome nog maar zo weinig bezoekers trok, anders had het gisterochtend in Greenwich wel eens slechter kunnen aflopen. Veel vuurwapens lagen binnen handbereik, maar politie noch rovers hoefden uiteindelijk te schieten. De bende criminelen reed een bulldozer door een buitensteek, maar politie noch rovers hoefden uiteindelijk te schieten. De bende criminelen reed een bulldozer door een buitensteek, maar politie noch rovers hoefden uiteindelijk te schieten. De bende criminelen reed een bulldozer door een buitensteek, maar politie noch rovers hoefden uiteindelijk te schieten.

Erg origineel was allemaal niet, want deze roofoverval leek verdracht veel op een scène uit de laatste James Bond-film *The World is not Enough*. Daarin gebruiken de boeven een bulldozer om de Millennium Dome binnen te dringen, op vergelijkbaar grove wijze. Alleen was dit geen cinema, maar een drieste actie van een stel topcriminelen. Elf arrestaties werden gisterochtend verricht; vier in de Dome zelf, twee op de Theems, waar een snelle vluchtboot lag te wachten, en vijf in Kent, het graafschap waar de Londense onderwereld zo graag mag vertoeven. Aan alles hadden de rovers gedacht. Alleen het niet onbelangrijke verrassingselement hadden ze niet aan hun zijde. De politie was getipt. Meer dan honderd inspecteurs van Scotland Yards elite-eenheid Flying Squad wachtten de boeven op. Sommige agenten waren verkleed als schoonmaker en hun machinegeweren waren verstopt in de vuilnisemmer. Hoofdspectator Jon Shatford leidde de politieoperatie. 'Als dit zou zijn gelukt, was het de grootste roof in de geschiedenis geweest. Dat het niet is gelukt, komt door de politieoperatie, die

nog gewaagder was dan de plannen van de overvallers', meldde hij trots. Scotland Yard wist al maanden dat de kraak in voorbereiding was. Zo betrouwbaar waren de tips dat De Beers maandagnacht werd opgedragen de echte diamanten, waaronder de onbetaalbare 'Millennium Star' (een 203-karaat 'peer'), te vervangen door valse gelijkijzen. Waren de overvallers succesvol geweest, was hun buit waardevol gebleken. Gezien de vuurgevaarlijke achtergrond van de daders besloot de politie ze op te pakken op één van de veiligste plekken in Londen: de kluis van De Beers in de Dome. 'Er is geen schot gevallen. Niemand is gewond geraakt. Ze zaten in hun eigen val', aldus een glunderende Jon Shatford. De paar aanwezige bezoekers wisten niets van wat er ging komen en werden vlak voor het ingrijpen van de politie in veiligheid gebracht. De overvallers waren duidelijk uit op een hoofdjuweel in het genre. De 2,6 miljoen pond die Ronald Biggs en zijn trawanten buit maakten bij de grote treinroof van 1963, verbleken daarbij.



De 'Millennium Star' (203-karaat), waar de overvallers het vooral op gemunt hadden, in september vorig jaar getoond door de Franse actrice Sophie Morceau. Scotland Yard was getipt en had de onbetaalbare diamant vervangen door valse gelijkijzen.

we een foto van een '350' vrachtwagen met een merkwaardig hoog voorhoofd. Een ontwerp van Robert Opron, gerealiseerd door Heuliez, waar Thierry destijds werkzaam was als stylist.

Terug naar de vrouw achter het zwarte Belphégormasker, onze Sophie

Morceau. Clublid Dirk Bolt, van beroep musicus en liefhebber van de SM (zelf bezit hij er nog niet een, maar hij heeft wel een DS cabriolet; mag ook!), vroegen wij enkele maanden geleden om samen met ons een clublied te maken voor de internationale Citroën SM Meeting 'SummuM 2003'. Want u weet, wij houden niet van meetings waar alleen maar gereden, gedronken en gegeten wordt. ACTIE! Dirk stuurde ons bijgaand artikel uit De Gelderlander, waarin een fraaie foto van Mille Marceau stond met de 203-karaats Millennium Star. De steen der wijzen voor de dwazen onder ons.

ER KOMT EEN INTERNATIONAAL CLUBLIED!  
 En wij, de Nederlandse Citroën SM Club, wij gaan daarvoor zorgen. We vragen u: bedenk een eenvoudige tekst. Een tekst die simpel te vertalen is in het Engels, in Frans, in Duits en als het kan natuurlijk ook in het Italiaans. Die tekst bezingt de Diva, of Sa Majesté. En ze bezingt de SM-gekte die ons heeft getroffen. De SM, die ons angst inboezemt zoals Belphégor, het spook van de piramiden of het Louvre, doetternietoe. Het lied is serieus en steekt ook de draak met onze passie. Het spreekt iedere SM-liefhebber of desnoods zijn of haar wederhelft aan, doetternietoe.

Laat uw fantasie de vrije loop. Associeer er lustig op los. Zoals uw hoofdredacteur, Geneviève en Robert Opron, Dirk Bolt. De laatste maakt de muziek erbij! En wij introduceren het lied op 'SummuM 2003'!

Wat een club hebben we toch! Niet alleen dorre SM-fétishisten, maar feestnummers met een prach-

'Revolutie' Ita<sup>12</sup> redt schip n<sup>11</sup> il<sup>11</sup> galen

tige auto! En een clublied.

Stuur uw tekst zo snel mogelijk in, dan kunnen we er samen met Dirk Bolt een mooi lied van maken. En kunnen we het op de internationale meeting tijdens de gala-avond met honderden mensen zingen. Hebben we wat te doen tijdens het eten.

Niet serieus? We snappen dat u dat denkt, maar u heeft het mis. Deze oproep is zeer serieus! Laat het bestuur van uw club niet alles zelf opknappen. Dat doet ze nu ook al niet, want de hulp die we aangeboden krijgen, is beslist heel leuk tot nu toe.

Stuur uw tekst naar de redactie van SublieM. Tip: vier of vijf zinnen is genoeg, maar het mag natuurlijk ook meer zijn. In uw achterhoofd een twee- of een vierkwartsmaat is nog mooier.

Dank vast, mede namens Sophie Morceau. (Mischien nodigen we haar wel uit het met ons in te studeren; per slot van rekening is ze haar loopbaan als zangeres begonnen en hebben wij haar ontdekt en als eerste onze redactionele kolommen ter beschikking gesteld).

Voor de SM 'is The World not Enough' ten-slotte.

## HARE MAJESTEIT ONGEKEND GELIEFD

*Maanden geleden werd ik benaderd door een onbekende dame die ter gelegenheid van een feest van haar directeur iets bijzonders zocht. Even dacht ik: ha, dat komt goed uit! Ik ben bijzonder. Mis. Al gauw bleek dat ik slechts uitverkoren was om postillon d'amour te spelen. Postillon? Koetsier? Maar 'postillon' betekent ook druppeltje spuug. Ach, laten we maar spreken over Haarlemmer olie, voor Hare Majesteit en haar onderdanen wel te verstaan. Jazeker, Sa Majesté is ongekend geliefd op dit moment en als public relationman van de club krijg je regelmatig boeiende vragen over Majesteit. Hier een voorbeeld van zo'n vraag.*

's Morgens om half tien word ik gebeld met de vraag of ik niet een clublid ken dat voor een dag zijn of haar SM ter beschikking wil stellen van een feestvarken dat zo verschrikkelijk graag een keer in een Citroën SM wil rijden. Deze keer is het een secretaresse die namens het feestcomité op een heel charmante wijze hemel en aarde beweegt om het haar baas naar de zin te maken. Ik denk meteen aan een hele mooie SM, maar weet dat de eigenaar haar niet uit zal lenen. Er passeren nog een aantal clubleden de revue maar die wonen erg ver weg van het komende feestgedruis dus die vallen ook af. Uiteindelijk komen twee clubleden in aanmerking.

Intussen bestelt de dame in kwestie een boek over de SM en ik denk dat ze het er daarna wel bij zal laten zitten. Immers het bezit van zo'n boek maakt de liefhebber van de SM al blij genoeg, zo is mijn redenering. Maar die vlieger blijkt veel later niet op te zijn gegaan. In tegendeel. Maanden later ontvang ik de volgende brief.

*Geachte heer Pijlman,  
Enige tijd geleden heeft u contact gehad met mijn colle-*

*ga's Els van der Pol en Valentijn de Marez Oyens. U heeft hun (en mij en m'n collega's) geholpen met het zoeken naar een eigenaar van een Citroën SM. Dit voor een rondrit voor onze 'baas', Ed Noten.*

*Uiteindelijk is het gelukt en op 17 februari jongstleden is het allemaal gebeurd. De dag was zeer geslaagd. De eigenaar praatte honderduit met onze baas. Dat kwam goed want hij had net zelf een 'SM' gekocht.*

*U had gevraagd naar enkele foto's van de dag. Deze zijn bijgesloten. Ik heb begrepen dat ze misschien gebruikt worden voor het verenigingsblad. Mocht dit gebeuren, dan zou het leuk zijn als we een exemplaar zouden ontvangen. U kunt deze sturen naar ondergetekende.*

*Succes met de foto's en misschien tot horens/lees.  
Met vriendelijke groeten,  
Marcel Franchimont.*



*Toen ik de foto's bekeek, snapte ik waarom de schrijver van deze brief vertelde dat de eigenaar van deze SM 'honderduit' praatte. Het is onze 'SM-dokter' uit 'Citroën SM, de Diva'. Arjo de Jong uit Benthuisen dus.*

De heer Ed Noten is nog geen lid geworden van de club. Hoe zit dat Arjo? Hier ligt opnieuw een taak voor je!

Sa Majesté is ongekend geliefd. Het houdt maar niet op. Wanneer bestelt Hare Majesteit een SM Opéra? Of is het wat voor haar zoon? Ik zie het voor me: Alexander en Máxima in een Opéra tijdens hun trouwpartij in zo'n auto, getrokken door 170 paarden, rijdend door de Raadhuisstraat naar het Koninklijk Paleis over de Dam. Vader Zorreguieta daarachter in het - voor deze gelegenheid geblindeerde en gepantserde - AX dieseltje van onze penningmeester. Wordt het toch nog feest voor hem!

*(Met dank aan de schrijver van de brief, de maker van de foto's en aan Arjo de Jong)*

(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)

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

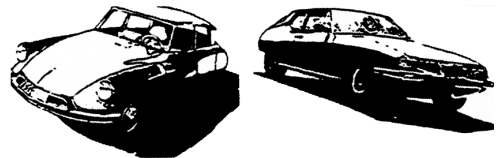


bedrijfseconomisch advies  
interim management  
detachering  
evenement organisatie

telefoon: (010) 282 94 34  
internet: [www.eelkema.nl](http://www.eelkema.nl)

# CHYPARSE

*Citroën Hydraulique Parts Service*



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

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

**Voor de SM levert CHYPARSE onder andere:**

**Openingstijden:**

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

**Zaterdag:**  
10.00-14.00 uur

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

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden



# 'ONS BEDRIJF IS OP EEN SLUIS GEBOUWD!'

Door Theo van der Burg en Peter Pijlman

## IDENTITEIT:

**Chassisnummer: SB-SC-00SC2878**

**Bouwjaar: 8 mei 1974**

**Type: injection electronique**

**Kleur: Bleu Delta (M AC 640)**

**Uitvoering: getint glas, air conditioning, zwart leer, Blaupunkt radio**

**Origineel in Nederland geleverde auto**

*'We zijn met geen stuiver begonnen!'. Citroëndealer en clublid Piet Broere in Krimpen aan den IJssel is al jaren lid. Piet junior en senior dragen de SM een heel warm hart toe, niet zozeer omdat ze er aan verdienen, maar omdat ze van die auto houden. En volgend jaar bestaat zijn bedrijf vijftig jaar. Redenen genoeg voor een (eerste!) bezoek en (dito) interview.*

## Dik voor mekaar

'Een rampuhbak'. Zo oordeelde zo'n zes, zeven jaar geleden de nachtburgemeester van Rotterdam, Jules Deelder, over de SM. Zijn andere kwalificaties van de SM besparen we u, maar hij keek er zonder twijfel met gemengde gevoelens tegenaan. Piet Broere in Krimpen aan de IJssel denkt daar heel anders over. Hij heeft er vier. En er zijn er vijf regelmatig voor onderhoud, zeer tot tevredenheid van z'n klanten. En Deelder? Hij is met z'n CX'en trouwe klant. Op het parkeerterrein naast het bedrijf staat z'n laatste CX, een Cassiskleurige Turbo. In de auto liggen goed zichtbaar allerlei publicaties waarin hij aan het woord komt. Ja, de PR van deze man is dik voor mekaar. Zoals het bedrijf van Broere.

## Paard en wagen

Klanten, dat zijn voornamelijk Citroënridders, want Piet sr. is sedert 1961 dealer van het merk. Hij begon in 1952 met de reparatie en het onderhoud van tractoren, fietsen en Jeeps die hier na de

Het kenteken:	18-BX-49	(A)
is opgegeven voor de vierwielige personenauto		
Merk:	Citroën	(F)
Chassisnr.:	SB-SC-00SC2878	(G)
Type:	SE1CC SM INJ.	
Koetswerk:	—, 2 deurs	
Wielbasis:	295 cm	kleur: METAALBLAUW
Ledige w <span>ic</span> ht:	1520 kg	motor: brandst. aant. cyl. cyl. inhoud B 6 — cm³
Plaats waar chassisnr. is ingeslagen:	Op rechter kokerbalk onder motor <span>kap</span>	
Code:	00CITR-0992878	
Bijzonderh.:	Een	
Afgegeven te 's-Gravenhage, de	8 MEI 1974	(B)
De Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer,		
CI		
Rijks <span>eigen</span> dom: ledere eigenmachtige aanvulling of verandering in dit bewijs is VERBODEN		

CHASSISNUMMER SC2878 IN BEELD

Tweede Wereldoorlog in groten getale achtergelaten waren door de Canadezen en Amerikanen. Het meeste vervoer ging nog met paard en wagen. 'Dat was een heel andere tijd. Om bij ons bedrijf te kunnen komen, moest je een bruggetje over dat zo zwak was, dat er maar één auto tegelijk over kon, anders stortte het in. Toen alles nog met paard en wagen ging, kon je nog gauw even een praatje maken met de voorbijganger. Nu is het 'foetssss, weg'.

## Beregezellig

'Bij de grote watersnoodramp van 1953 stond bij ons alles onder water. Er lag een schip op het dak! Hier, waar nu onze showroom en werkplaats staan, lagen boten. Ons bedrijf is pal op een oude sluis gebouwd. De oorspronkelijke hal is gebouwd in 1958, en in 1961 zijn we met Citroën begonnen. Dat waren nog eens mooie tijden. We hadden veel klanten die reden in Eenden. Die verkochten we achter mekaar. Ze waren niet aan te slepen. Eenmaal per jaar hadden we een grote show, dan moest alles worden opgeruimd, want een aparte



showroom was nog niet aanwezig. Dat was bij vrijwel alle dealers zo. De werkplaats werd opgetuigd en zitjes werden geplaatst en dan zag alles er spik en span uit. Beregezellig was het en leuk om te doen. Nu is het alle dagen show'.

### Poster

Beregezellig. Dat is eigenlijk het beste woord voor de ontvangst die Piet, zijn vrouw en z'n zoon ons als verslaggevers bereiden. Het heeft iets Brabants



als je bij Broere de showroom binnenkomt. Achter de kleine balie links in de hoek hangt een op hout geplakte poster van een SM. Een unieke poster, die in 1970 naar alle dealers werd verstuurd, maar waar er nog maar heel weinig van zijn overgebleven.

Zelfs de Franse club heeft er maar één van die dan ook stevast een plaats krijgt op Rétromobile en de andere meetings waar de SM Club de France acte de présence geeft. Zoon Piet poseert gewillig met de poster boven de zojuist gearriveerde nieuwe C5 in een fraaie roodmetallieke kleur.

### Opnieuw een SM?

In De Olm werd in 1974 een servicestation/wasplaats annex benzinstation gerealiseerd. Grote klant is De Reus Liften. Zij kochten destijds maar liefst 30 bestelbussen en daarna Acadyanes. In diezelfde tijd strandde deze klant met een zojuist afgeleverde Amerikaanse auto in de buurt van Lyon. 's Nachts zijn we er met een DS Pallas naartoe gereden om de auto weer aan de praat te krijgen. Dat lukte niet op korte termijn. We hebben toen de Pallas afgegeven zodat de vakantievierders verder konden en daarna zijn we met de trein teruggegaan. Voor zoiets berekenden we geen cent, doodeenvoudig omdat het toch niet te betalen is! De Reus heeft zelf met een SM gereden. Het was een gebruikte auto die hij bij ons heeft gekocht. Het was een 'Gris nacré' en hij reed er dagelijks in voor z'n werk. Hij is nog steeds

klant. Onlangs zei hij dat hij misschien wel weer een SM wilde hebben'. Kijk, dat is een ander verhaal dan van Jules Deelder...

### Nagelnieuw

'We hebben sinds '76 vijf SM's in onderhoud. Zelf hebben we er vier, waarvan de 'BX' in werkelijk nieuwstaat wordt gebracht'. En dat is niet overdreven gesteld. We zagen en inspecteerden de 'injectie' in de kleur Bleu Delta, en schitterend gespoten. Aan het interieur is niet te zien dat er ooit iemand in heeft gezeten: nagelnieuw. En onder de motorkap ziet alles er volledig origineel, dat wil zeggen helemaal nieuw uit. Een knap staaltje werk dat model staat voor de kwaliteit die Broere levert. 'Ach', zegt Piet senior, 'we drijven op goede service. Ook na sluitingstijd. Je bent zelf de goedkoopste arbeidskracht'.

### Verzopen

Dat het ook wel eens tegen kan zitten, toont het volgende verhaal aan. 'We doen af en toe ook trouwerijen met de SM. Onze magazijnmeester wilde graag trouwen in een SM. Wat is er nou leuker dan zo'n dag met een SM te rijden? Voor het gemeentehuis stapte het circus opnieuw in de



auto, maar die wilde geen meter vooruit. Grote klappen van onder de motorkap vandaan! Bleek de airco gebarsten te zijn. Toen de auto weer aan de praat ging, hebben we nog om de haverklap stilgestaan; bleek ze telkens te verzuipen. Toen hebben we het boeltje daarna maar goed aangepakt en zijn we de auto helemaal gaan restaureren'.

### **Boenen**

'In de begintijd, toen het bedrijf werd opgebouwd, ging het allemaal niet vanzelf. Mijn vrouw waste dagelijks de overalls, die waren toen nog wit en niet zoals nu blauw. Rampen. Zaten er sleuteltjes in de zakken. Elke dag het interieur boenen. Het was hard werken. We kregen een tweeling, en die woog twee pond! Spannende tijd. Kwam je om zes uur thuis, moest je de nachten doorwerken om de kinderen groot te krijgen. We waren bovendien één van de eerste garages in Krimpen a/d IJssel, dus de klanten wisten je bij nacht en ontij wel te vinden'. Zo'n verhaal doet ons denken aan de Citroëndealer in Brielle, weet u nog?

### **Italiaanse SM**

In de showroom staat een vitrine met Citroënmodellen. Ze zijn er trots op, Piet sr. en Piet jr. Het is een deel van de eigen verzameling en ze toont de passie voor het vak en het merk. Vorig jaar kregen ze een prijs voor de beste verkoop in het Citroënrayon. Ze trekken er dan ook hard aan, maar het loont. Naast het dagelijkse werk, staat de hobby. In een grote droge ruimte staan drie SM's en bevindt zich een aardig reserveonderdelenmagazijn voor SM's. Een witte SM, gedeeltelijk ontmanteld, herkennen we. Het is een Italiaanse auto, uit Bolzano, met een grote deuk in het linker achterscherm. Maar verder is de auto hagelnieuw; geen roestplekje te bekennen. De auto is jaren geleden in Amsterdam achtergelaten door een Italiaanse toerist, die het niet lonend vond om de kapotte motor te laten reviseren. Het rood stoffen interieur is als nieuw. Even verderop staat een echt nieuwe 2CV. Hoeveel van zulke paraplus' op wielen zouden er door dealers weggezet zijn? De blauwe SM waar Broere en echtgenote mee op de meeting in Groningen ('Doodstil') voor het eerst kwamen, staat ook in het rijtje en toont heel origineel.



### **Bewaarderig?**

De passie voor auto's beperkt zich niet tot Citroëns. Er staat een nagelnieuwe Opel Diplomat tussen een rij andere auto's: zeldzaam. En de tractor die eigenhandig opgeknapt is, staat in een andere hoek te blinken. En dan de ruimte waarover Broere beschikt: het is als westerling om jaloers op te worden. Hier kan je werkelijk aan een hobby werken. Citroëndealers zijn over het algemeen niet erg bewaarderig. Ook de Broeres zijn niet van die types die alles bewaren en nooit iets weggooien. Maar toch vinden we voor het CX-boek dat in voorbereiding is nog aardige zaken als kleurenstaaltjes die we mogen lenen. Leuk! En de onderdelen van de SM waarover ze beschikken, die gaan natuurlijk nooit weg. Per slot van rekening kan je veel zelf reviseren en worden allerlei delen toch schaarser.

### **Feest!**

*En dan als klap op de vuurpijl. Volgend jaar bestaat het Autobedrijf Broere vijftig jaar. Dat moet gevierd worden en we gaan daarom samen met Broere als Citroën SM Club Nederland een interessant feest organiseren. Dat staat!*





## 'JE ME SOUVIENS...' \*

Door Peter Pijlman

*Dit stukje gaat over het gedrag van een heel klein maar luidruchtig deel van het Citroënwereldje, van liefhebbers van Citroën zoals het ooit was. Mét, zo geef ik toe, wat kleine, maar noodzakelijke uitstapjes in de werking van de menselijke geest. Je zou er gek van kunnen worden als je alles wat je hoort en leest serieus zou nemen. De mens zit echter ingenieus in elkaar: gelukkig zijn we meestal begiftigd met een of andere vorm van zelfbescherming die ons niet alles doet geloven wat anderen zeggen. We laten ons dus niet gek maken en proberen een aantal misvattingen over het ontstaan van automobielen recht te zetten.*

### **Van horen zeggen...**

Er zijn mensen die aan elk die het maar wil horen allerlei praatjes over Citroën en haar oudere modellen, waaronder de SM, verkopen als de opperste wijsheid. Meestal blijkt dat die mededelingen berusten op 'van horen zeggen'. Soms komen die 'wijsneuzigheden' ook voort uit een schijnbaar onbedwingbare neiging om vooral zelf ook een interessant verhaal te kunnen vertellen.

### **Op de kleintjes passen**

Als je een SM koopt, weet je dat je niet een goedkoop te onderhouden auto aanschaft. De meeste van onze leden hoeven waarschijnlijk niet zo op de kleintjes te passen, maar als ze er naast hun dagelijkse auto een SM op na willen houden, moeten ze soms concessies doen op andere terreinen. Zo heb ik sinds kort weer een SM aangeschaft, maar om de restauratie ervan te kunnen bekostigen, heb ik m'n CX GTI aan de kant gedaan. Ik rijd nu dagelijks in een andere hydropneumatisch geveerde Citroën die wat goedkoper in onderhoud is, een GS 1220 Club uit 1977. Ook leuk.

Wie tegenwoordig bij Albert Hein z'n boodschappen haalt, weet dat deze kruidenier wel op z'n eigen kleintjes past, maar met z'n klanten niet op dezelfde manier afrekent. En sinds kort koop ik m'n dagelijkse boodschappen niet alleen meer bij Albert Hein, maar ook bij de C2000. Of is het C1000? Afijn, het scheelt een slok op een borrel. En wat mooi meegenomen is, ik zag bij die C (ook toevallig) voordelige koekjes liggen: kletsmajoors. Lekker en goedkoop. Dat zette me aan het denken.

### **Soorten denkers**

Wat ons denken precies is, is voorwerp van studie

van vele filosofen, al eeuwen lang. Bovendien: je hebt allerlei soorten van 'denken'. Je kan op verschillende manieren denken en tegenwoordig doen psychologen en biologen daar allerlei uitspraken over. Ik wil het in dit stukje over een andere boeg gooien en gewoon m'n gezonde verstand gebruiken. Zo heb je mensen die over alles somber denken (de heer SomborMan was er een meester in!), mensen die doemdenken (in Europa zijn sommige cultuurfilosofen daar meester in), personen die overduidelijk fantaseren, zgn. fantasten, maar die worden al gauw - gelukkig - niet serieus genomen, ook al zijn hun gedachten voor hun luisteraars soms reuze onderhoudend, om niet te zeggen amusant. Daarnaast heb je creatieve denkers: die associëren alles wat ze al wisten, los en vast, aan elkaar en noemen zich vaak 'creative editor' of reclameman c.q. -vrouw en verdienen daar groot geld mee. En er bestaan systematische denkers. Die zien we regelmatig terug op een podium in het Zweedse koninklijk paleis als ze de Nobelprijs krijgen voor een zogenaamd exact vak, zoals natuur- of wiskunde. Je hebt ook denkers die al hun gedachten meteen omzetten in doen en handelen. Die lullen eerst maar wat raak, om vervolgens tot actie over te gaan. Ze waaien in hun denken en hun spreken nogal eens met alle winden mee, zetten zich bijvoorbeeld achter hun pc en gaan gewoon, nou ja, bijvoorbeeld een stukkie schrijven. Voor een clubblad of zoiets. Ze horen of zien iets en zetten hun impressie meteen om in daden. Dat is linke soep, want achteraf blijkt maar al te vaak dat hun gedachten niet leidden tot iets zinnigs. Maar zulke denkers beschikken vaak óók over een andere eigenschap die het in ieder geval voor henzelf maar meestal ook voor hun omgeving allemaal verteerbaar maken: ze zijn weliswaar lichtzinnig maar ook lichtvoetig. Mislukte er iets? Geen nood: gewoon opnieuw beginnen, of aan iets anders. Of, om iets serieuzer diezelfde categorie mensen te benoemen: het zijn impulsieve mensen die in een flits van een seconde allerlei beslissingen nemen en tot actie over gaan. Het zijn vaak niet de meest doordachte acties en heel vaak loopt hun handelen op niets of een teleurstelling uit. In enkele gevallen echter, en daarover wil ik het straks hebben, richt hun manier van omgaan met indrukken, informatie en gedachten iets aan dat nog jaren na dato effect heeft. Zo kunnen we nog heel veel schrijven over allerlei typen denkers, maar daar is dit clubblad niet voor. Slechts één

categorie denkers willen we hier nog noemen: de luie denkers. Ook wel na-bouwers genoemd: mensen die gemakzuchtig andere mensen gewoon nakletsen. Zonder na te denken. Een andere benaming voor deze 'denkers' is: kletsmajors. Ook over die groep gaat dit stukje. Samengevat: we richten even onze schijnwerper op de nabouwers en de kletsmajors.

### **Op je tellen passen**

Ik wil iets vertellen over de werking van het geheugen van iemand die iets - zeg - vijftienvintig, dertig jaar geleden heeft gedaan en daarover bevraagd wordt door een ander. Ik wil iets vertellen over beide mensen: de spreker en de luisteraar. Ze wisselen elkaar in die hoedanigheid af: de een stelt een vraag, de ander graaft in z'n geheugen en de eerste - vraagsteller - luistert daarnaar. Vervolgens spreekt de luisteraar tegen de bevroegde persoon en die reageert daar weer op. De weergave van zo'n gesprek door de bevrager na afloop van het gesprek is weer iets aparts waarover ik ook wat wil zeggen. En dat alles leidt maar al te vaak tot kletspraat van een kletsmaajor die een kletsmaajor citeert.

### **Kletsgeheugen**

Een klets is een slag die een kort, enigszins gebroken maar helder geluid geeft. Als ik dit opschrijf ben ik een na-bouwer, namelijk van de dikke Van Dale. De laatste jaren wordt bij sommige soorten rechtspraak de deskundigheid ingeroepen van zogenaamde geheugendeskundigen: psychologen of biologen die zich gespecialiseerd hebben in het vraagstuk van ons geheugen. Deze geheugendeskundigen onderzoeken getuigenverklaringen opdat de rechtbank een afgewogen oordeel kan vellen over - meestal - een strafzaak. Geheugendeskundigen zijn het er over eens dat het geheugen uitermate onbetrouwbaar is, zeker als er emoties in het geding zijn. Vrijwel altijd is er tenminste sprake van een verdraaiing van de feiten ten gunste van het eigen welzijn op het moment dat iets uit het verleden wordt verwoord. Vrijwel steeds is er sprake van een soort aanpassingsgedrag om de zaken zoals ze geweest zijn gunstiger voor te stellen dan ze waren. Dat is heel menselijk en ook heel functioneel: men moet immers verder in het leven! De eigen rol in een bepaalde situatie wordt meestal gunstiger voorgesteld dan ze geweest is. Daar doen we allemaal

onbewust aan mee. Niets menselijks is ons vreemd. Maar je moet wel op je tellen passen. Immers: de feiten zoals ze worden voorgesteld, kunnen in veel gevallen gecontroleerd worden. Zelfs daar houden we in ons gedrag en in ons spreken rekening mee. Ja, de mens is ook nog eens behoorlijk geraffineerd in z'n voorstelling van zaken. En dat heeft niks met eerlijkheid of oprechtheid te maken. Het menselijk gedrag en ook z'n geheugen zitten ingenieus in elkaar.

### **Deskundigen**

De laatste jaren is de belangstelling voor de geschiedenis van Citroën groot. Komt dat voort uit nostalgie? Hangen we aan het verleden van Citroën omdat we iets zijn gaan missen bij het huidige Citroën? Misschien. Mij lijkt een veel simpeler en plausibeler verklaring dat mensen gewoon aan het verleden hechten omdat het houvast, zekerheid geeft. Althans: lijkt te geven. Wat geweest is, is - ogenschijnlijk - duidelijk; wat komen gaat is onvoorspelbaar en onzeker. De belangstelling voor de geschiedenis van het merk Citroën is groot, gelet op het aantal publicaties over Citroën en haar automodellen. Dat zegt iets over de aantrekkelijkheid van die auto's bij een groot publiek. Het zegt wellicht ook iets over het karakter van een deel van het oorspronkelijke koperspubliek. Is het conservatief geworden? Het was het beslist niet! Zijn de kopers van nieuwe Eenden, DS'en, CX'en en GS'en in de jaren zestig en zeventig niet meer de hemelbestormers, de alternatievelingen en de bohémiens van weleer? Zijn het gewoon brave huisvaders en -moeders geworden die het gemaakt hebben? Ach, wellicht. Maar: blijft de belangstelling voor de genoemde modellen. De CX is de Citroënklassieker van de toekomst. En nu al mag ze zich verheugen in grote belangstelling van vooral jeugdig publiek. De SM is al een poosje een gewild object van bewondering en de GS zal maar nét overleven (maar dat heeft andere oorzaken). En tja, de Eend, de Traction en de DS hebben het al helemaal gemaakt. Nu, nu zijn onmiskenbaar de SM, de GS en de CX beland in het focus van de Citroëfielen. Niet gek dus, dat er driftig gezocht wordt naar alles wat met die modellen te maken heeft. Modelletjes worden al bijna onbetaalbaar, folders idem dito, boeken over de SM, de GS en recent de CX verkopen als broodjes. We willen het naadje van de kous weten. Wie maakte ze? Hoe werden ze gemaakt?



Waarom kochten mensen ze? Welke varianten waren er? Hoe hou je ze rijdend? Waar koop je onderdelen? Wie repareert ze? Allemaal vragen die om bevrediging schreeuwen...

En dan gaan schrijvers en speurders, hobbyisten of zo u wilt liefhebbers op zoek. Op zoek naar alles wat los en vast zit over deze auto's. En iedereen doet een duit in het zakje. De een weet nog beter dan de ander hoe het zit. Iedereen kent wel een deskundige die 'alles' weet. Sommigen wanen zich deskundig en slaan er een slaatje uit. Hobbyisten worden handelaren. Knutselaars worden specialist. Zo gaat dat. Zo ging dat met de Traction, zo ging dat met de DS en zo ging dat ook met de SM. De verhalen worden steeds sterker, steeds luidruchtiger.

### **Na-bouwer en kletsmajoor**

Ik ken een handelaar in SM's en onderdelen die werkelijk alles wat los en vast zit aan elkaar wist te liegen en er een forse boterham aan overhield. Zelfs nu nog durft deze man overal luid en duidelijk z'n kennis en kunde te verkondigen. Daarmee heeft hij al menig argeloze passant een auto aangesmeerd die 'werkelijk heel goed' was en later een wrak bleek te zijn. Maar dat is een verhaal apart. Waar het in dit verhaal om gaat, zijn de 'deskundigen' die doodgewoon kletsmajours zijn, maar zich daar niet bewust van zijn. De mensen die heel oprecht menen precies te weten hoe iets vijftwintig jaar geleden gebeurde, gemaakt werd, bedacht werd. Ik noem een voorbeeld dat me bezig houdt. Het zijn publicaties over de ontstaansgeschiedenis van de SM. U weet het wel als u Sa Majesté hebt gelezen: de Maseratimotor zou een geamputeerde 8-cilinder motor zijn. Hoeveel nabouwers van dit verhaal zijn er geweest? Heel veel. Daniëls, Sauzey, Norbye en recent De Serres schreven het op. En in 'Citroën SM, de Diva' was ook ik een na-bouwer! In een publicatie stelde Rolf Knijff - helaas niet in ons clubblad, maar in een ander Citroënblaadje - dat hij zich afvroeg of de SM-motor nou echt een geknotte V8 was. Een terrechte vraag, zo bleek later. De maker van de motor, Alfieri, aangesproken op de geschiedenis van Maserati met Citroën, begon er zelf over: de SM-motor is helemaal geen V8 minus 2 cilinders. En iedere echte beschouwer van de motor had het gewoon kunnen zien! Mijn bewering in 'De Diva' was ondeskundig, onjuist en een typisch geval van kletsboek. Ik was een kletsmajoor. En dat terwijl ik

serieus probeerde de geschiedenis van het ontstaan van de SM zo nauwkeurig mogelijk te beschrijven, nota bene met allerlei dubbele controles. Onlangs kwam ik weer zo'n geval van kletsboek tegen. Het gaat over een verdraaid lastig onderwerp, want het heeft alles te maken met leiderschap en teamwork in een creatief proces. En het gaat ook over de werking van ons geheugen, over communiceren en registreren, over kwaliteiten en vakmanschap. Het gaat over het speurwerk naar de ontstaansgeschiedenis van de vormen van de GS, de SM en de CX. De wording van de koetsen en hun interieur. Tijdens dat speurwerk kom je werkelijk de gekste dingen tegen. Als u dat werkelijk allemaal interesseert: in het volgende clubblad duiken we nog één keer in deze materie. En ik adviseer u: lees ter voorbereiding het hoofdstuk over de creatie van de SM in 'Sa Majesté' nog eens aandachtig. Ik bespreek dan een aantal beweringen over de ontwikkeling van de vorm van de SM en ... de CX die Noël van Wilgenburg daarover deed in een artikel in het CX-clubblad met daarin flarden van een interview dat hij enige tijd geleden had met Jean Giret. Eén voorproefje wil ik u hier niet onthouden. Giret zou gezegd hebben: 'Ik heb het volledige concept van de vorm en de typische lijnen die we nu kennen bedacht'. En Van Wilgenburg beweert vervolgens zelf (ik citeer letterlijk): 'Het ontwerp van de CX wordt heel vaak aan Robert Opron toegeschreven. Natuurlijk was Opron in de geboorteperiode van de CX chef van het Bureau d'Étude van Citroën: hij had dus zeggenschap in het kapittel. Maar Jean Giret wordt zelden genoemd, terwijl de opmerkelijke lijnen van onze geliefde CX helemaal aan zijn creatieve geest zijn ontsproten'.

Nou, dat is een reeks beweringen die we de volgende keer eens onder de loep leggen. Voorlopig beperk ik me tot de volgende parafrasering van de Dikke van Dale: Déze kletspraak is een fikse slag die een kort, enigszins gebroken maar wel heel helder en dus vérdragend geluid heeft gegeven. En omdat hier in twee zinnen maar liefst vier pertinente onjuistheden niet alleen beweerd worden, maar vooral gedrukt staan, zullen ze nog lang nagalmen. En dat is echt geen ramp, maar wel heel jammer. Vind ik.

Wordt vervolgd.

\* 'Ik herinner me...'

# BROUSTAIL ET GREGGIO: 'C'EST UNE VRAIE CITROËN'

Door Peter Pijlman

*Eindelijk hebben we het: het dashboard en een stukje van het interieur van de Maserati Quattroporte II! Al tweemaal eerder schreven we over dit fantoom (zie voorgaande SublieMs nr. en ) en telkens bleef het interieur een mysterie. Dankzij oplettende lezers als Peter Hocks en Peter van Wort kunnen we daar nu iets van laten zien. De opmerkelijke geschiedenis van een 'echte Citroën' na de CX de laatste uit het Michelin-tijdperk. Mét pure SM techniek!*

briljante techniek, zeer dicht bij de traditie van GT's.

Dat is precies dat deel van de markt waar Pierre Bercot in 1968 het oog op heeft laten vallen: het topsegment waarin Jaguars en Bentley's de toon voeren moet door Citroën óók bediend kunnen worden. Citroën is hard op weg één van de sterkste en meest innovatieve merken van Europa te worden. Voor de goed verstaander: dat is geen flauwekul, maar werkelijk het oogmerk van Bercot



DE MASERATI QUATTROPORTE II (3)

Het is 1968. Pierre Bercot, president-directeur van Citroën, tekent de overname van Maserati. Het merk maakt prestigieuze en geraffineerd luxueuze auto's, minder sportief dan de Ferrari's maar zeker comfortabeler en, zoals chef engineer en directeur Alfiéri zei, bedoeld om 's avonds snel en luxe even van de Côte d'Azur naar de scala van Milaan te rijden, en daarna dezelfde avond weer terug... Maserati's zijn zeer snelle en luxe auto's, met een

en het lijkt er werkelijk op dat hij zijn ambities zal kunnen verwezenlijken. Hij heeft sterke troeven in handen: een ijzersterke reputatie, ook persoonlijk, en vele ijzers in het vuur. Met Fiat wordt samengewerkt, Panhard (personenwagens) en Berliet (vrachtwagens) zijn overgenomen. Maserati is de kroon. Citroën wil via Maserati in het hoogste en meest luxe verkoopsegment terechtko-







men. De Quattroporte II is de vrucht van de samenwerking van Maserati en Citroën.

De Quattroporte II van 1974 is volledig Citroën volgens Broustail en Greggio\*, twee schrijvers die zich intensief in de historie van ons merk hebben verdiept. Het is een zeer grote berline met maar liefst een lengte van 5.13 m en een breedte van 1,89 m. Dat zijn afmetingen die superieur zijn aan de Mercedes S of de Rolls Royce Silver Shadow uit die tijd. Technisch is de Quattroporte direct afgeleid van de SM; we toonden u eerder de beelden daarvan. De enige technische afwijking van de SM-specificaties is dat de spoorbreedte voor en achter bijna gelijk is: 1.53 m en 1.49 m. Ter vergelijking: de SM-maten zijn respectievelijk 1.53 m en 1.33 m. U begrijpt wel waar dat voor gedaan is: daarmee is de ruimte voor de achterpassagiers en de kofferbak fors toegenomen. Die koffer is trouwens volgens eerder genoemde schrijvers groter dan van de Mercedes en de Rolls. Maar de rijkwaliteiten van de Quattroporte zouden onder deze ingreep wel hebben geleden.

De carrosserie is conventioneel en 'classique', een drievolume-model, getekend door Bertone, eh..., nee door een toenmalig werknemer, Marcello

Gandini, de man die later samen met Robert Opron vele Renaults zou gaan ontwerpen. De Quattroporte II was bedoeld als een model naast de SM en boven de CX. U leest het goed: bóven de CX, ook boven de CX Prestige die later kwam. Overigens, wist u dat de CX in een laat stadium op proef ook uitgerust werd met de V6 Maserati-motor?

Wel, hier dus de eerste foto van het interieur van de Quattroporte. Let op de middenconsole, de asbak, de ruitenwippers, de versnellingspook en het versnellingskader, het kader van de radio, ventilatieroosters en verwarmingshandels, en last but not least: de stuurkolom met bedieningshandels. En, ja, de drie ruitenwissers op de voorruit: typisch Citroën om iets anders dan anders te doen.

\* Joël Broustail et Rodolphe Greggio: Citroën. Essai sur 80 ans d'anti-stratégie. Vital Roux, février 2000.

*De foto's zijn afkomstig uit Classic & Sports car, april 2001.*



# MET DE CITROËN SM IN DE SNEEUW

Door Peter Derks

*Geïnspireerd door Onze SMogoloog en een opmerking in het verslag over de excursie naar Toulouse van Freek Boersma en Douwe Blanksma, een verslag van een verschrikkelijke sneeuwschuiver van een Super Monster...*

Ik heb in het verleden al eens commentaar gekregen over het gebruik van mijn SM in de winter (toen maar voor 3 weken, omdat ik mijn XM voorzag van een hart met 24 kleppen), dus als u daarvan gruwet,

kunt u dit artikel beter overslaan. Dan kan ik tevens even wat zeggen over de opmerking in het vorige clubblad over het onderhoud van m'n SM. Ik ben inderdaad voor het grootste gedeelte op 3 cilinders teruggereden uit Toulouse. In de weken daarvoor had ik al eens gemerkt dat m'n SM niet lekker liep,

maar ik had niet de tijd om dat eens helemaal uit te zoeken. Vandaar m'n volgende variant van de wet van Murphy en de SM die in Onze SMogoloog te lezen was: *'Problemen die zich voordoen worden automatisch erger, en gaan nooit vanzelf over. Als ze voorbij lijken te gaan is dat slechts een onderduikverschijnsel, en ze komen op het meest ongelegen tijdstip weer terug'*.

Maar goed, wat was er aan de hand? M'n cassette die onder in de verdeler zit, en die de injectie aanstuurt, was versleten, dus werden voor één van de twee cilinderbank van de motor de contacten niet altijd geopend, en dat betekent: geen benzineinjectie en dus ook geen vermogen. Logisch, en redelijk eenvoudig te verhelpen als je het eenmaal weet.



Terug naar de Sneeuw. Vanwege én de parkeerproblemen én het mooie weer hier ter plaatse (voor de goede verstaander: ik woon en werk sinds enige tijd in Zuid-Frankrijk) rijd ik een Smart Cabrio voor dagelijks gebruik. Bijzonder praktisch, en met een maximaal gebruik van 6 liter per 100 km in plaats van 1 op 6 ook nog economisch. Dus toen ik onlangs mijn twee neefjes uitnodigde voor een paar dagen skiën, paste dat niet in mijn Smart. Het was mooi weer, en met zo'n 250 kilometer heen en terug was dat natuurlijk goed te doen met de SM. Kon ik ook nog mijn ski's op het dak plaat-

sen met van die magnetische houders. Daarnaast had ik onlangs een paar stalen SM-velgen met XM-banden gekocht die ik verwachtte nog eens te kunnen gebruiken, dus met de sneeuwkettingen van de XM kwam dat goed uit. De eerste paar dagen was het prachtig weer, dus alles ging goed. Ik

merkte nog maar weer eens hoe goed een SM rijdt. Die bochtige weggetjes naar het skigebied, alsof onze Majesteiten ervoor gemaakt zijn! Rijgedrag, wegligging en besturing nog helemaal bij de tijd, enige nadeel: een SM is wel een echte schuit. Maar goed, na 2 dagen mooi weer brak het mindere weer aan. 's Ochtends regende het al, en omdat ik verwachtte dat het misschien wel zou gaan sneeuwen, had ik uit voorzorg de stalen velgen gemonteerd en de sneeuwkettingen in de kofferbak gelegd. Sneeuwkettingen monteren op m'n Roues Resins leek me niet zo'n goed idee. Toen we bij het skigebied aankwamen was al duidelijk dat we op de terugweg door de sneeuw moesten, want de natte sneeuw begon al te vallen en op 1600 meter hoogte kan dat snel veranderen

**Sof Moment!**





in een dikke laag sneeuw van 10 centimeter. Even later werd duidelijk dat de voorzorgsmaatregelen niet voor niets waren. Het sneeuwde eerst op de hogere pistes, en even later sneeuwde het ook op de lager gelegen pistes. En dus ook op de parkeerplaats. Toen we aan het eind van middag wilden vertrekken, was er ook tot op hoogten van zo'n 500 meter nog sneeuw gevallen, hetgeen betekende dat we ongeveer de helft van de terugweg in de sneeuw zouden rijden, en om te starten met de terugreis de sneeuwkettingen al nodig waren om van de totaal besneeuwde parkeerplaats af te komen. Dan kom je al meteen tot de ontdekking dat je een SM eerst moet oppompen voordat je de kettingen kunt monteren, want anders heb je geen plaats in de voorwielkasten, en ten tweede helpt dat ook om de voorruit te ontwasemen, en daarna de ruitenwissers blijvend te laten werken!

Op de weg naar beneden na een tweetal kilometers op een parkeerplaatsje maar even gestopt om de sneeuwkettingen te controleren. Op die parkeerplaats stonden al mensen met auto's op zomerbanden die besloten hadden van de terugtocht af te zien. De eerste was gewoon een beetje bang, maar de tweede eigenaar had geen zin z'n BMW Z8 in de prak te rijden. Ik kon niet anders dan hem gelijk geven: met 300 paardenkrachten op de achterwielen en absoluut geen grip op de sneeuw met z'n brede sloffen was dat waarzin. Ik ging voorzichtig verder en dat was maar goed ook, want een SM met op de voorwielen sneeuwkettingen en achter zomerbanden is absoluut geen ideale combinatie om te rijden. De tractie was goed, maar als je probeerde te remmen terwijl je niet compleet rechttuit reed, was al snel duidelijk dat de achterzijde pogingen deed de voorzijde in

te halen. Als je de rem aanraakte, leek het al alsof de achterwielen blokkeerden, dus de oplossing was om gewoon alleen op de motor te remmen, en dan met een slakkengangetje naar beneden door te kruipen. En als het nodig was proberen eerst met de handrem te remmen...

Na de eerste etappe - waarbij we afgedaald waren van 1600 meter naar 800 meter hoogte met talrijke bochten en lussen - volgde nog een lang stuk 'route départementale' die zich door een dal slingerend een weg baande naar beneden.

Zolang de weg maar breed genoeg was ging alles goed. Ik had al een tweetal keer een klein correctie moeten uitvoeren na het begin van een schuiver, maar toen we op een stuk weg aankwamen dat zowel smal als bochtig was, sloeg het noodlot toe. Achteraf gezien toch met te hoge snelheid gereden voor de heersende omstandigheden, ook al was dat maar 30 kilometer per uur in de tweede versnelling. Omdat het intussen ook behoorlijk donker was geworden, had ik blijkbaar een scherpe bocht iets te laat op z'n juiste waarde ingeschat. Ik remde uit gewoonte wat bij en vergat dat daardoor de achterzijde zou uitbreken. Nog even geprobeerd tegen te sturen, maar op een weg van 6 meter breed met een auto die overdwars staand 5 meter lang is, heb je niet veel manoeuvreerruimte, en ik wilde persé niet tegensturen EN gas bijgeven om de auto 'recht te trekken', wat je volgens de boeken moet doen om een achterwielslip te corrigeren. Ten eerste ben ik geen rallycoureur, en ten tweede ga je dan nog harder, dus als het fout gaat, gaat het nog harder fout! Dus raakte ik met de voorzijde na 90 graden linksom gedraaid te zijn de granieten wand links van de weg, en kwam gelukkig na een 180 graden draai op het midden van de weg tot stilstand, tegen de rijrichting in. Toch de SM maar weer gedraaid, en voorzichtig verder gereden naar de



volgende inham met een lantarenpaal, want alles leek nog te werken, en het was maar een halve kilometer verder.

Daar even de schade opgenomen: vóórbumper flink verbogen, 2 lampglazen kapot, en m'n linker koplampen schenen direct op de weg vóór ons. Besloten om toch zo verder te gaan, en nog voorzigtiger te rijden.

Vanaf het volgende dorp was de weg in ieder geval sneeuwvrij gemaakt, dus de sneeuwkettingen gede-monteerd en zo voorzichtig als nodig was verder naar huis gereden. Tot slot hebben we de

120 kilometer afgelegd in 4.5 uur, met de laatste 40 kilometer sneeuw-vrije snelweg. De volgende dag de schade maar eens goed opgenomen, en tot de conclusie gekomen dat de skivakantie iets duurder uit zou vallen dan gepland. Voor het overige mijn conclusies: Een SM is goed bruikbaar voor de wintersportvakantie, maar alleen met én winterbanden én sneeuwkettingen! Zomerbanden zijn behoorlijk waardeloos bij -5 graden en een pak sneeuw. En natuurlijk spreken de foto's voor zich!





## VERSLAG VAN EEN RESTAURATIE - 3

Door Peter Pijlman

*In het eerste deel van dit verslag van de restauratie van de SM van m. Opron (SublieM 33, maart 2001) beschreef ik de staat waarin de auto zich bij de start bevond en de randvoorwaarden waarmee aan deze klus werd begonnen. In het tweede deel kwamen het 'aanvalsplan', de planning, de keuze van de specialisten en de eerste werkzaamheden aan de orde. Motor en versnellingsbak staan naast de auto. Plus natuurlijk al die andere onderdelen die losgemaakt moeten worden om motor en bak uit het vooronder van de SM te halen.*

### Opbergen en noteren

Door ervaring wijzer geworden, hebben we alle kleine onderdelen zoals bouten, ringen en moeren tijdens alle demontagewerkzaamheden direct in transparante zakjes gedaan waarop we met een flinke watervaste viltstift de oorsprong schreven ('luchtfilters', 'stuurhuis', 'startmotor', 'motorsteunen', en later ook 'kofferbakbekleding', 'kentekenplaatverlichting' enzovoort.). Als er enige tijd verstrijkt tussen demontage- en montagewerk, vergeet je welke bouten, moeren en ringen bij welk onderdeel horen. Goed opbergen is van groot belang: ons heeft van een hoop zoekwerk uitgespaard! En toch waren we aan het slot van het verhaal nog wat kleinigheden kwijt, gewoon omdat ik tegen het eind van het sloopwerk dacht: dat onthoud ik wel. Niet dus. Ongeduld straft zichzelf. En omdat ik beslist ieder origineel boutje en moertje zo mogelijk weer wilde gebruiken (tenzij het verroest of ernstig beschadigd zou zijn of worden), hebben de laatste loodjes zwaar op ons geduld gedrukt. Advies: doe alles in zakjes en label vage onderdelen meteen! Scheelt een hoop irritatie en... tijd.

### Motor wegbrengen

Motor en versnellingsbak werden van elkaar gescheiden. Toen bleek dat de koppelingsplaat al verheven was. Onmiddellijk heb ik een nieuwe drukgroep en plaat aangeschaft. Omdat tijdens het ontkoppeld stationair laten lopen van de motor het druklager geen geluid maakte, heb ik besloten dat niet te vervangen. Of dat een verstandige beslissing is geweest, moet de tijd leren, want voor de kosten hoef je dat niet te laten, zeker als je er - zoals nu - makkelijk bij kunt.

Om de motor op te kunnen tillen en vervoeren zonder takel (140 kilo is toch een hele hijs!), de-

monteerden Jan-Paul en ik de cilinderkoppen. Ze moesten er bovendien binnenkort toch af en enige nieuwsgierigheid naar de inwendige staat van het binnenste van de Maserati-motor was ons natuurlijk ook niet vreemd. Het zag er allemaal perfect uit tot dan toe. 'Zonde eigenlijk om zulke kleppen te vervangen', was m'n gedachte, maar m'n ratio zei me dat dat preventief toch maar moest gebeuren. Immers, (alweer de ervaring leert...) uitlaatkleppen willen om wat voor reden dan ook na vijftig jaar wel eens afbreken en grote schade wilden we persé voorkomen.

Met gedemonteerde koppen werd de motor in de kofferbak van de GS geschoven. Had ik eindelijk een GS met een redelijk vermogen: 10 cilinders willen wel!



### Intussen

Terwijl de motor in Wageningen verder gedemonteerd werd, schafte ik nieuwe oliekoelerslangen aan en liet de dynamo en de startmotor nakijken. De laatste twee vertoonden geen overmatige slijtage. De diodes van de dynamo werden vervangen door een zwaardere type, alweer: uit oogpunt van preventie. Het was een tip die Wim van der Laan uit Abbenes me in het grijze verleden al eens had gegeven en het lost een hoop dynamo-ellende in één keer op. Toen kon het smerige werk beginnen: het schoonmaken van alle losse onderdelen en de motorruimte.

### **Schoonmaken en vuil worden**

Ik schreef het al eerder: de motorruimte was van bovenaf gezien keurig schoon. Maar toen alle onderdelen uit het motorcompartiment waren verwijderd, bleek hoezeer een SM inwendig vervuult. De rechter rubber mof van het tripodehuis bleek niet goed gemonteerd te zitten en door de snelle draaiende beweging van dat onderdeel, was de onderzijde van de rechter waterbuis bedekt met een dikke laag vet, evenals de hele rechterzij- en -onderkant van de motor. Ook de tweede dwarstraverse (pal onder de motor waardoor je nooit van onderaf de 1<sup>ste</sup> en 6<sup>de</sup> cilinders met drijfstangen kunt demonteren zonder de motor er als geheel uit te halen...) was niet om aan te zien: de dikke brei van vet, zand en klei was er nauwelijks af te halen. Met zogenaamde koudontvetter, een bokkenpoot en een smal plamuurmes en vervolgens een harde waterstraal werd alles weer brandschoon. Je moet er overigens wel voor zorgen dat deze bagger niet in het milieu belandt, want ondanks het feit dat op de jerrycan staat dat het spul vet en olie op een milieuvriendelijke manier ontbindt/afbreekt, ben ik daar nog niet zo zeker van: het stinkt me toch te chemisch... .

Dikke lagen krantenpapier en daaromheen een dijkje van kantoenen doeken voorkwamen dat alles m'n garage uitliep en in het riool verdween. Deze voorzorgsmaatregelen zijn zeer tijdrovend en je moet het niet in je nette kleren doen... Maar zoals altijd kostte me dit karwei weer een pantalon en overhemd. Sommige dingen leert een mens nooit. Kent u dat, mevrouw van de man met een SM of andere hobby-auto?

### **Inspecteer nou meteen echt alles!**

Toen de krater in het vooronder van de SM eenmaal schoon was, kon alles geïnspecteerd worden. Door jarenlange - kleine - lekkages waren de rubbers waarin de rechter stang van de versnelling loopt, volkomen verteerd. Vernieuwen dus, want anders krijg je nare bijgeluiden bij de versnellingshendel in het interieur en schakelt de auto niet prettig. Ik deed het niet, en dus moest het later, toen alles alweer ingebouwd was, alsnog gebeuren. Inspectie van de ophangpunten van de voorste draagarmen leverde geen scheuren op, gelukkig. Maar toen de 'mudguards', de beschermplaten van deze draagarmen onder de spatborden waren verwijderd (wat een vette troep daaronder!), bleek

dat ook één van de retour- of lezzakken van de vering al heel lang kapot was geweest: het aanslagrubber van de draagarm was volkomen verteerd, waardoor de auto in z'n laagste stand enigszins scheef stond. Dit onderdeel is met een borgpen bevestigd en heel simpel te vervangen. Nieuw te koop via de club en bij Chyparse, en om in autotermen te spreken 'voor driekeernix'.

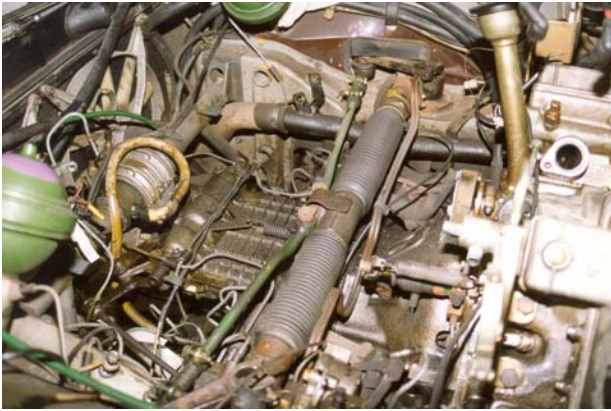
### **Onderdelen lakken**

Hoewel de zomer niet denderend was, kon het schoonmaken van de losse onderdelen uit het motorcompartiment lekker in het zonnetje geschieden. Zittend op een klein krukje, werd eerst alles ontvet en ontroest, en daarna voor zover nodig opnieuw in de zinkspray en grondverf gespoten en vervolgens van nieuwe lak voorzien. Het



overlooptankje en de waterbuizen werden opnieuw met een spuitbus zijdematte zwarte verf bedekt, gewoon te koop bij Brezan of een andere automaterialenzaak. Het stuurhuis kreeg weer z'n oorspronkelijke matgroene kleur en diverse roodbruine delen werden ook opnieuw gelakt of gespoten. De kleurnummers daarvoor zijn overigens onbekend, maar een goed verfmenger maakt aan de hand van bijvoorbeeld een originele veerbol en een 'mudguard' de kleur zó bij. Wel moet je er goed bij zeggen dat het echt mat of zijdemat gemaakt moet worden, want glanzend gespoten geven zulke onderdelen onder de motorkap de indruk van 'over-restauratie'. Maar dat is natuur-





lijk een kwestie van smaak. Per slot van rekening zijn er mensen die houden van verchromde veerbollen! Ik heb ze ooit in een Zweedse SM zien zitten. Ook de klepdeksels waren verchromd. Moet kunnen, maar bij de Opron-auto heb ik dat maar niet gedaan.

### **De auto omhoog**

Als je, zoals ik, geen smeerput of hefbrug in je garage hebt, is het omhoog brengen van een SM zonder motor en versnellingsbak een heel gedoe. Een klein, destijds bij Hallfords gekocht garagekrikje bood uitkomst. Het kan tot 1500 kilo heffen en is laag genoeg, zelfs met een plankje van 1 cm dikte erop, om onder de voorste dwarstraverse te wurmen. Tenminste: als de aanslagrubbers van de voorste wieldraagarmen nog niet weggesmolten zijn door groene olie (zie eerder in dit artikel). Want dat goedje lost dat soort rubber op den duur volkomen op! Omhoog krikken en dan pootjes onder de krikpunten plaatsen. In deze stand kun je onder de auto schuiven en

de bodem inspecteren. Omdat de auto onder de krikpunten meestal al vaker is ondersteund, kan daar de bitumenlaag aardig beschadigd zijn. Goed afkrabben, in de anti-roest zetten (ik gebruik altijd Corroless of een gelijkwaardige primer), en dan, na een dag drogen opnieuw van een bitumenlaag voorzien. De inwendige delen van de carrosserie heb ik vervolgens met RX5 en 7 behandeld, een anti-roestmiddel dat voor het grovere werk ontwikkeld is, namelijk voor zeeschepen. Het RX5 is waterdun en kruipt in alle naden en hoeken; het RX7 is een beetje kleverig, pasteus en vormt een harde maar flexibele laag. Alleen geschikt voor de binnenkant van spatborden, deuren, kokerbalken en andere onzichtbare delen. Het werd me aanbevolen door Peter de Jong die er al ruim 10 jaar ervaring mee heeft op een DS Pallas, niet de eerste de beste roestgevoelige auto.

Volgende keer verder...



## Slechte Moeder

Dit voorjaar waren wij 12½ jaar getrouwd. En wat doe je dan? Je besluit dat je wel eens een vakantie met z'n tweeën hebt verdiend. Second honeymoon, vieren dat je het zo gigantisch lang met elkaar hebt uitgehouden. Hoewel ze het meest nadrukkelijke bijproduct van onze wederzijdse liefde zijn - en het meest aanwezige - waren we het er snel over eens dat onze beide dametjes deze keer niet waren uitgenodigd voor het feestgedruis! Bovendien hebben we de laatste jaren een zeer hectisch leven en was het lang geleden dat we eens twee weken ongestoord de tijd hadden gehad om een tussenbalans op te maken.

Dus opa's en oma's gemobiliseerd en overgewerkt om de vaderlandse economie en verdediging niet tussentijds te laten instorten. En jawel, begin maart zaten we met een gelukkig en bevrijd gevoel in een vliegtuig naar de Venezuelaanse zon. Hoewel... een piepklein stemmetje in mijn achterhoofd was er niet helemaal gerust op. Tenslotte overkomt één van onze pluurken altijd wel wat als we weg zijn. Forse virus-sen, gescheurde sleutelbeentjes, blauwe ogen. We hebben het allemaal - van afstand weliswaar - al eens meegemaakt. Zou het deze keer goed gaan?

Na een aantal dagen togen we, vanaf het wat afgelegen strandhotel waar we logeerden, met de lokale bus naar de stad. Een excursie op zich, en zo'n beetje de enige mogelijkheid voor een culturele ervaring. Aangezien men op het eiland denkt dat de geneugten van de GSM vooral beperkt moeten blijven tot de lokale gesprekken door lokale personen, waren we genoodzaakt om voor communicatie met het overzeese thuisfront een telefoonbox te attackeren. Midden op straat, met een stapeltje belkaarten. Om te melden dat alles goed ging. Nou ja, met ons wel ja. Maar in de drie minuten beltegoed kwam van de andere kant van de oceaan het relaas van de eerste logeedagen.

Ons vijfjarig dochtertje had op dag drie een ernstige aanval van Pseudo-krup gekregen, was per ambulance naar het ziekenhuis gesjeesd en bijkans gestikt. Opa en oma van de kook, oudste dochter over haar toeren, dametje in kwestie na twee dagen observatie pas weer thuis. Alles was al voorbij. Mijn vakantie op slag ook! Het voorgevoel was bevestigd. Ik heb me zelden zo verloren, zo misplaatst gevoeld. Mijn kindje had me nodig gehad en ik was er niet. Zou ze me dat vergeven? Ikzelf niet. Het gevoel bleef, ondanks alle verstandelijke verklaringen.

Vol spanning en op het ergste voorbereid kreeg ik mijn kleine meisje de volgende dag zelf aan de telefoon. Ze babbelde wat en ik probeerde haar omstandig mijn tekortkoming uit te leggen. Toen bleef het ineens stil. Ik zei: "Ben je daar nog?", "Ja hoor", zei ze ongeduldig. "Maar ik ben allang beter. En nu moet ik weg, want ik ben een Lego-auto aan het bouwen. Daaaag!", klik, tuut, tuut. Ik ben nog nooit zo opgelucht geweest.

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 voorgaande 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.  
Afhhaalprijs 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 achterruit. 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

---

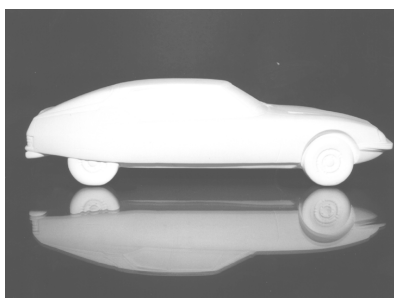
**Paraplu.** groot model, rood/wit met zwart-wit clubbeeldmerk: een absolute must in ons almaar natter wordend landje. Maar ook tegen de zon.  
fl. 17,50

---

**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.



## DE GEMODIFICEERDE KETTINGGELEIDER

Zoals regelmatig in ons clubblad beschreven, heeft Allen Brodie (Engeland) zo'n vijftien jaar geleden een nieuwe geleider van de primaire ketting ontwikkeld. Hij deed dat niet voor niets. Op de primaire ketting komen grote krachten te staan: als u gas geeft spant de ketting zich en trekt de secundaire as mee. Die secundaire as trekt vervolgens op haar beurt vier nokkassen mee en die bedienen de kleppen die onder grote druk van stalen veren staan. Zodra de primaire ketting een poos heeft gedraaid, wordt hij iets langer en krijgt de neiging om bij gas geven en gas loslaten te gaan klapperen. De geleider van de primaire ketting zorgt er in principe voor dat deze niet al te veel uitslaat en, in het uiterste geval, op het tandwiel aan het achterste uiteinde van de secundaire of tussenas een tandje verspringt. Maar dan moet de ketting wel erg lang zijn uitgerekt en dus 'slap' zijn geworden!

De oorspronkelijk door Maserati geleverde kettinggeleider is recht en niet erg stevig geconstrueerd. Het komt regelmatig voor, dat als de motor zo'n 80.000 kilometer heeft gedraaid, de geleider ter hoogte van de gaten voor de bevestigingsboutjes (2x) afbreekt. Overigens gebeurt het bij fors rijden ook wel eens eerder: in de motor van Robert Opron's wagen was de geleider

al bij 55.000 kilometer afgebroken en lag in de carterpan van het blok! De nieuwe geleider is uitgesproken langer, breder en van dikker aluminium. Bovendien is het teflon (zwart) waar de ketting langs glijdt dikker, al zitten er acht gaten in met klinknagels voor de bevestiging. En tenslotte, en dat is wellicht het belangrijkste: de geleider heeft een gebogen vorm die de ketting extra onder spanning houdt en dus - net zoals de kettingspanner dat doet - de primaire ketting naar binnen drukt.

Of deze modificatie ook een verbetering betekent ten opzichte van de oude geleider, is natuurlijk maar de vraag. We weten niets van de kwaliteit van het gebruikte aluminium; we weten ook niets van de kwaliteit van het gebruikte teflon. Maar we weten wel iets: de vorm lijkt logisch en tot nu toe zijn er bij mijn weten nooit gebruikers geweest die gemeld hebben dat deze geleider was afgebroken. Dat zegt op zich ook niet zo veel, want er zijn niet zoveel SM-rijders die meer dan tachtig duizend kilometer rijden. Maar alle tot nu toe geraadpleegde specialisten bevelen deze geleider aan. En laten we ons maar verlaten op hun inzicht, hun ervaring en hun kennis. Maar die oude geleider vind ik wél véél mooier!

---

## Met de SM de virtuele snelweg op: [www.smclubdefrance.org](http://www.smclubdefrance.org)

Om maar meteen met de deur in huis te vallen (het was laatst ookal te lezen in Elsevier): de Fransen leven niet meer zo extreem in hun taalisolement als vroeger. De site van de Franse club is zelfs tweetalig en dat vinden we zeer vooruitstrevend! Een site met een fraaie vormgeving (zie afbeelding) en heldere informatie, niet alleen over de SM maar ook over de Franse club. Veel foto's van de internationale meeting in Engeland, met wat geduld ook een stukje film daarvan en impressies van lokale meetings. Jammer is dat de site weinig veranderlijk is, eigenlijk alleen de sectie van meetings en de advertenties zijn aan verandering onderhevig en dat maakt dat je slechts af en toe even langs surft...



URL : <http://www.smclubdefrance.org/>

### Beoordeling

Opmaak : Fraai, herkenbaar en redelijk overzichtelijk

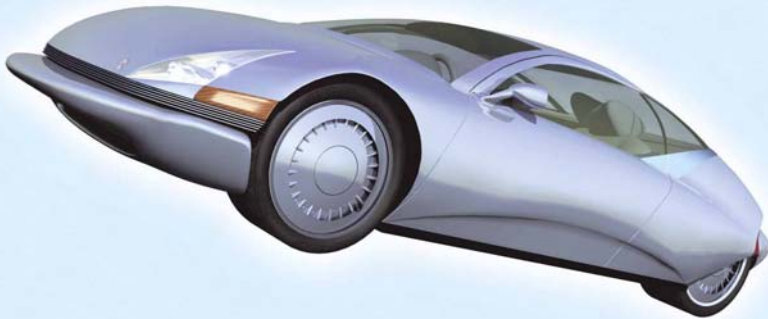
Inhoud : Zoals je mag verwachten, compleet maar weinig veranderlijk

Totaal : Hier kom je terug om de advertenties te bekijken

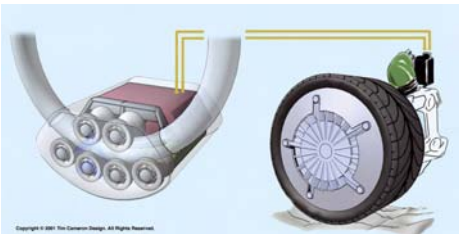


### Ontwerp voor een nieuwe SM

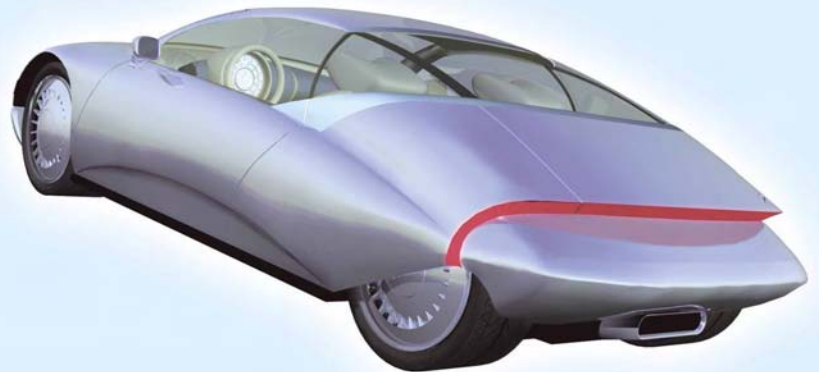
Van **Alexander Vroom** kregen we de tip eens te kijken op [www.timcamerondesign.com.au](http://www.timcamerondesign.com.au). Daarop staat een interessant ontwerp voor een nieuwe SM met als titel: 'Citroën's Dream Car Returns. SM again!' In deze SublieM vindt u een paar plaatjes. We hebben contact gezocht met de maker ervan, Tim Cameron, en hij is een groot bewonderaar van onze auto: 'een rollend kunstwerk', zo omschrijft hij de SM. Waarvan acte. Met dank aan Alexander voor het vorswerk en de tip. PS: Alexanders SM is te koop.



Copyright © 2001 Tim Cameron Design. All Rights Reserved.



Copyright © 2001 Tim Cameron Design. All Rights Reserved.



Copyright © 2001 Tim Cameron Design. All Rights Reserved.





## Ingeburgerd

Het bestuur van onze club is ten opzichte van vorig jaar op drie van de vijf plaatsen gewijzigd. Uiteraard is dit bij de ALV aan de orde geweest en is nadien in SublieM hiervan melding gemaakt. Maar we hebben inmiddels flink wat nieuwe leden en die kennen het bestuur niet. Dit geldt uiteraard ook voor de leden die niet op (sommige) bijeenkomsten aanwezig konden zijn. Vandaar hier even een korte (en verlate) intro:



### *Voorzitter:*

naam : Paul Paymans (1944)  
dagelijks vervoer : Citroën SM  
SM : 72'er Italiaan, Vert des Tropiques  
beroep : Marketing Manager bij KLM Arbo Services (oorspronkelijk psycholoog/ergonoom)  
lid sinds : 1999



### *Secretaris & evenementencoördinator*

naam : Theo van der Burg (1959)  
dagelijks vervoer : Citroën SM en Citroën DS  
SM : 74'er Italiaan, Blanc Meije  
beroep : Verzekeringsdeskundige bij Nationale Nederlanden  
lid sinds : 1997



### *Penningmeester & ledenadministrateur*

naam : Jan-Tjerk Eelkema (1971)  
dagelijks vervoer : Citroën AX en Citroën GS Break  
SM : in aantocht  
beroep : zelfstandig bedrijfseconomisch adviseur/interim manager  
lid sinds : 1998



### *Public relations & eindredactie SublieM*

naam : Peter I. Pijlman (1944)  
dagelijks vervoer : Citroën GS  
SM : 71'er Fransoos, Beige Metallic  
beroep : Onderwijskundige in ruste, thans schrijver  
lid sinds : 1993 (vanaf de oprichting)



### *Clubarchief, internet & redactie SublieM*

naam : Roland van der Spek (1968)  
dagelijks vervoer : Saab 9-3  
SM : 71'er Fransoos, Blanc Meije  
beroep : directeur van Indoss Europe  
lid sinds : 1998



### **Nieuwe club in Japan**

Op 1 oktober jl. is in **Osaka, Japan**, een Citroën SM Club opgericht schreef de secretaris ons, **Hiroshi Komo**. De club heeft inmiddels 20 leden. Volgens Hiroshi zijn er destijds 134 SM's in Japan verkocht/geleverd waarvan er naar zijn schatting nog 50 'in leven' zijn. Op dit moment schat hij dat er zo'n 70 SM's in Japan rondrijden en men is dan ook druk doende om al die eigenaren en hun auto's op te sporen en de gegevens van die auto's in kaart te brengen. Ze hebben ook een eigen website maar daar valt een bevallige (niet-Japanse) dame meer op dan onze dame... Kijk zelf maar op [www.oct.zaq.ne.jp/citroen-sm](http://www.oct.zaq.ne.jp/citroen-sm) !



### **De Suidelijkste Meeting**

**Zondag 30 september** vond de Suidelijkste Meeting ooit in Nederland door onze club gehouden, plaats. Uitzonderlijk mooi weer, een grote opkomst van leden en SM's. Verzamelen in Vaals, een bezoekje aan de plaatselijke glasblazer, een rit via het drielandenpunt naar België alwaar in een grot (!) de lunch werd genoten, weer een mooie rit door het Limburgse land om te eindigen in Echt bij garage Bagnole (wat een schitterende verzameling Citroëns daar). Al met al zeer geslaagd (gaat het weleens anders?), in de volgende SublieM een uitgebreid verslag met foto's... Met dank aan Theuy Latten en zijn vrouw voor het verzorgen van het grootste deel van de organisatie!



### **De pers 3**

In **Carros**, de Joan Collins van de autobladen naar ons idee, nr 4 van september 2001 stond een klein artikeltje over autoveilingen waarin de **Citroën SM** voorkwam: Bij Brooks in Monaco ging een collectie auto's afkomstig van de **Zwitserse Maserati importeur** van de hand en die collectie bevatte één "Citroën Maserati SM Coupé" zoals ze de SM omschrijven. Het exemplaar uit 1972 bleek geen koopje, voor FF 195.000,- wisselde de SM van eigenaar.



### **Restauratiesite**

Op [www.bartholland.nl](http://www.bartholland.nl) zijn foto's te zien van de restauratie van een SM. Bart Holland restaureert auto's volgens het Step-by-step principe en doet dat nu klaarblijkelijk met een SM. Lees op de site hoe het in z'n werk gaat. Wij van de redactie zijn benieuwd naar ervaringen van onze leden met Bart Holland en de Step-by-step methode. Laat u het ons even weten: [info@citroensmclub.nl](mailto:info@citroensmclub.nl) ! Met dank aan Ted Brandjes voor de tip over deze site...

## EVENEMENTEN

<b>ALV</b>	26 januari 2002
<b>Voorjaarsmeeting</b>	7 april 2002
<b>Citro-Mobile</b>	4 en 5 mei 2002 - Veemarkthallen in Utrecht
<b>Int. SM Meeting</b>	10, 11 en 12 mei 2002 - Pfäffikon in Zwitserland
<b>Opron evenement</b>	mei 2002
<b>Najaarsmeeting</b>	28 september 2002



Locaties, voor zover niet vermeld, worden later bekend gemaakt.

**De Citroën SM Club Nederland organiseert in 2003 ter gelegenheid van haar 10-jarig bestaan een Internationale Citroën SM Meeting onder de naam SummuM 2003 (zie ook [www.summum2003.com](http://www.summum2003.com)).**

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](mailto: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](mailto:info@citroensmclub.nl)

Membre de coeur: Robert Opron, France

### BESTUUR:

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

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

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

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

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

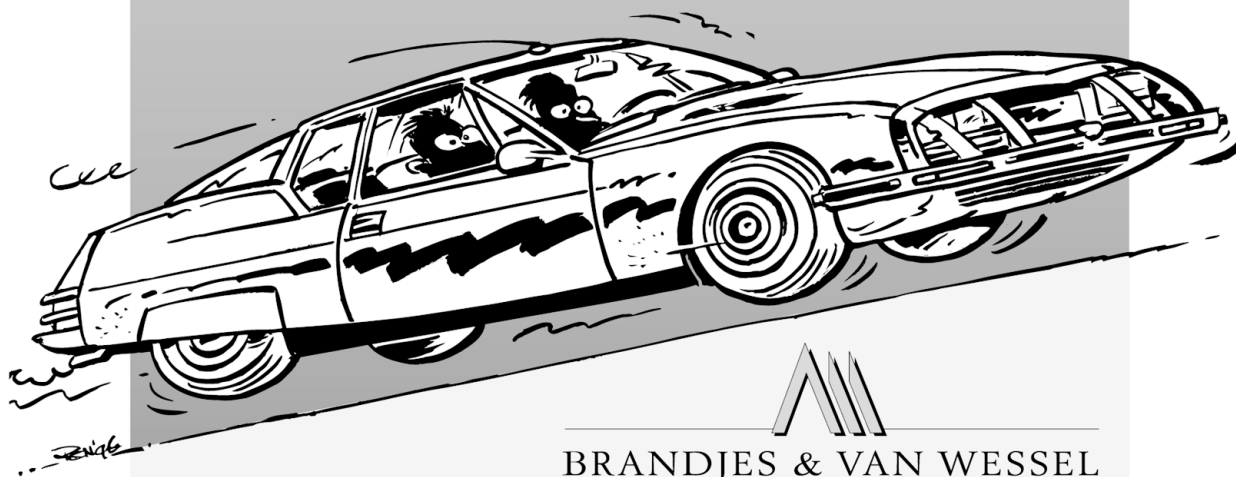
### AANMELDING NIEUW LID:

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

