

Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

EVENEMENTEN

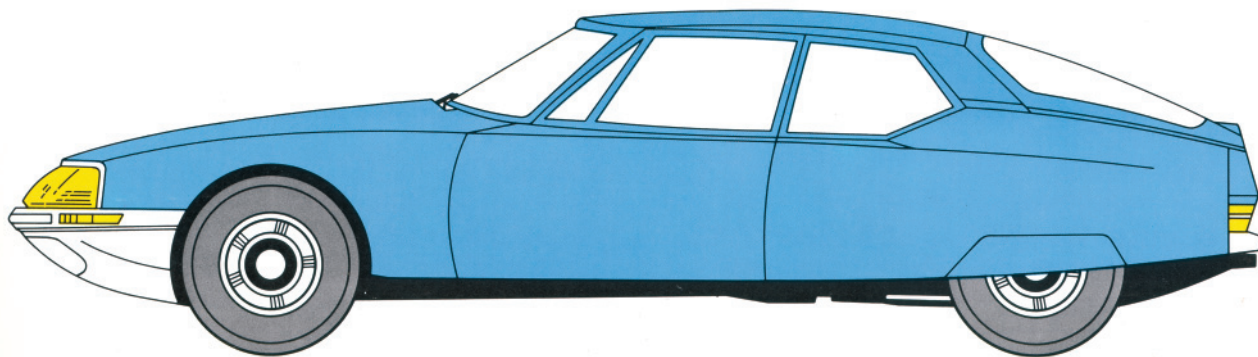
Algemene ledenvergadering	2 februari 2003
Voorjaarsmeeting	13 april 2003
CitroMobile	3 en 4 mei 2003, Veemarkthallen Utrecht
SummuM 2003	23, 24 en 25 mei 2003 Emmeloord
Najaarsmeeting	september 2003 exacte datum volgt



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 op internet: www.summum2003.com).

Voor hulp bij de organisatie van deze evenementen doet het bestuur een beroep op u als vrijwilliger. Heeft u zin om uw steentje bij te dragen, neem dan contact op met de secretaris & evenementen-coördinator Theo van der Burg: telefoon: 070 - 399 51 69 of mail hem op t.v.d.burg@zonnet.nl.



SM, moteur Maserati, 6 cylindres, 1970



SNELLE MEDEDELINGEN

Nieuwe leden in het nieuws

Per 1 januari wordt de heer Joris Derickx lid van onze club. De heer Derickx woont in België en bezit drie SM's. Twee SM's zijn in restauratie en voor de derde wordt momenteel een kenteken aangevraagd. Alle drie SM's hebben een injectiemotor en zagen het eerste levenslicht in resp. '73, '74 en '75 (misschien een ideeetje om nog drie SM's erbij te kopen uit de jaren '70 tot en met '72 -red-). De kleuren zijn blauw, bruin en groen. We wensen de heer Dericks veel sterkte bij het rijklaar maken van zijn voertuigen.



Een nieuw jaarthema

Zoals u van ons gewend bent, hanteren we elk jaar een thema voor de omslag van SublieM (alsmede enkele artikelen gewijd aan dit thema). Dit jaar was het de beurt aan de Mylord maar voor het nieuwe jaar hebben we nog geen thema in gedachten. Heeft u goede ideeën (dat is foto's voor de omslag en enkele artikelen), laat het ons weten!



Kerstgroeten

Dank voor alle, veelal digitale, kerstgroeten die wij van u op de redactie hebben ontvangen. Ook een aantal clubs, waaronder de Zwitserse en Franse, als ook particuliere initiatieven als Citroën SM Net van Clemens Maas en Rolf Knijff stuurde ons een virtuele kerstgroet: de van de Japanse club vinden we vanwege de afstand en de hoeveelheid SM's op de foto toch wel heel speciaal!





Spelen Maar

Speelt u weleens een spelletje op uw PC? Zo ja, dan is er leuk nieuws te melden. Voor het spel "Need for Speed 4" is extra software verkrijgbaar op het internet waarmee het mogelijk is om in een SM te racen! Nu kunt u eindelijk onbedaarlijk hard met uw Diva op straat of het circuit scheuren. En maakt u zich geen zorgen over schade (zoals u op de meest rechter foto kunt zien)! JP Racing - Racing Planet is een zogenaamde internet community alwaar deze extra software is te downloaden. Zoals u op de afgebeelde 'screenshots' kunt zien is de digitale gelijkenis groot.

Aangezien we op de redactie niet over het spel Need for Speed 4 beschikken, kunnen we u helaas niet vertellen hoe het voelt om achter het digitale SM-stuur te kruipen dus wij zijn zeer benieuwd naar uw ervaringen. Op onze website is een link aangebracht om de aanvullende software te bemachtigen dus wacht niet langer en race...





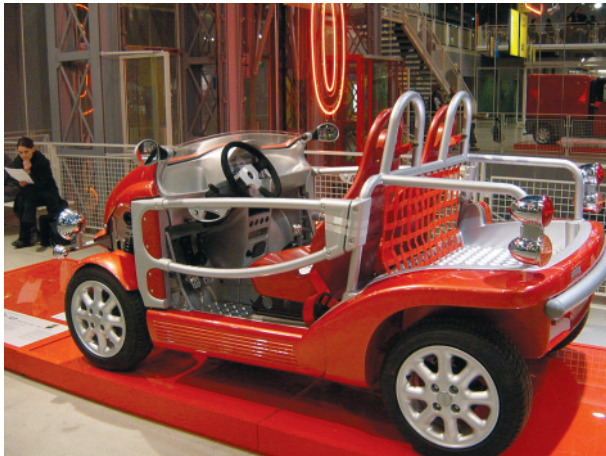
De Be-Up krijgt een opvolger: Be-Run

Weet u het nog, het ontwerp van Robert Opron genaamd "Dragon Fly" (zie SublieM 33, pagina 49) dat door Ligier op de markt werd gebracht onder de naam Be-Up als een ontwerp van Giugiaro omdat dat beter zou verkopen?

Welnu, dit grappige vrijetijds autootje heeft nu een opvolger gekregen in de vorm van de Be-Run. Deze staat tentoongesteld in het Centre Pompidou in Parijs tussen enkele andere futuristische ontwerpen, waaronder de Citroën

Pluriel, met als thema (vrij vertaald) "Milieu vriendelijke Multi-gebruiksauto's". Dit keer geen Giugiaro-logo op het karretje...

De Be-Run is inmiddels op de markt gebracht in vier verschillende uitvoeringen: een "snorfiets-uitvoering", een "brommer-uitvoering" (tot 45 km p/u), een "motor-uitvoering" (tot 90 km p/u en een volwaardige uitvoering (145 km p/u). Voor 12.200 euro is het de uwe!





Schrijf Meer!

Deze noodkreet weerklonk al verschillende keren in SublieM; we hebben niet voldoende kopij om ons blad van 52 pagina's te vullen. Een aantal leden heeft op onze oproep gereageerd door het inzenden van artikelen en foto's maar helaas is dat net genoeg om de helft van SublieM te vullen.

De oorzaak laat zich door de trouwe lezer van dit blad raden: onze toekomstige ex-eindredacteur Peter Pijlman heeft ons land verlaten om zich in Frankrijk te vestigen en heeft daarmee zoveel andere bezigheden gekregen dat hij niet meer in staat is om grote hoeveelheden artikelen te schrijven voor SublieM. En die grote hoeveelheden artikelen van hem, aangevuld met de individuele bijdrage van een aantal leden, zorgde er telkens voor dat we die 52 pagina's vol kregen.

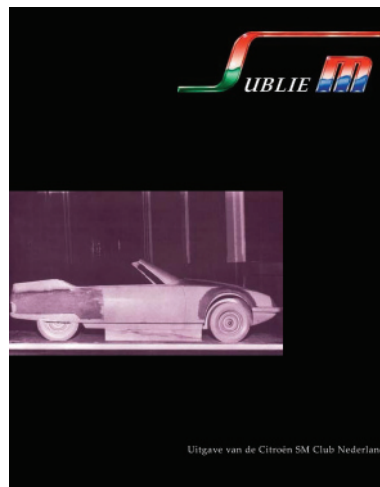
Wat nu? Is het arsenaal aan verhalen over de SM uitgeput? Wat ons betreft nog lang niet. Want wat wilt u lezen nemen wij aan; ervaringen, reparatie- en restauratieverslagen, aankooptips, doe-het-zelf-tips, historische feiten, nieuwe publicaties, etc. Dus bij deze weer een dringende oproep: klim in de pen, stuur uw foto's in en help mee om SublieM in deze vorm te doen standhouden. Zo niet, en dat is natuurlijk geen dreigement, dan zullen wij ons beraden over een ander format, in de vorm van minder pagina's. Het is niet anders...

Nog even voor de duidelijkheid over hoe wij te werk gaan: u stuurt uw kopij naar de redactie van SublieM, liefst op diskette of per mail en wij plaatsen het artikel. Foto's stuurt u per post met vermelding van uw adres en binnen twee weken heeft u ze ongeschonden retour. U mag ze natuurlijk ook digitaal aanleveren... Ook als u denkt geen begenadigd schrijver te zijn of als uw spellingscontrole op de PC u in de steek laat, is er geen nood aan de man. Wij controleren alles eerst alvorens te plaatsen (en zelfs dan sluipt er zeker nog wel eens foutjes in) dus laat een en ander geen belemmering zijn!

Citroën SM Club Nederland
Redactie SublieM
p/a Dennenlaan 8
2282 JB Rijswijk (ZH)

Contactpersoon:

Roland van der Spek
Telefoon: 06 - 53 83 72 74
e-mail: rspek@indoss.nl





Citroën SM
Club



SublieM nummer 41
december 2002
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

We beteren ons leven, want dit oudejaarsnummer verschijnt bijna op tijd! En omdat het het laatste nummer is van dit jaar doen we het net als vorig jaar vrijwel volledig in kleur. Veel leesplezier toegewenst en natuurlijk ook een gezond en succesvol 2003!

Evenementen.....	2
Snelle Mededelingen.....	3
Inhoud.....	7
Van de voorzitter.....	9
Brief uit België..... door George Giorgi	11
Verborgene Verrassingen..... door Klaas Boschma	16
“Sorry, de prijs klopt niet helemaal” - De eerste Diva in Nederland..... door Anton Rosier	17
SM Kunst - Speuren naar Meer..... door Roland van der Spek	20
Sadie en Masou SMachten naar vakantie - Dit is Gran Tourisme!..... door Peter Pijlman	22
‘ScheurMokkels?’ - Onze gezonde zucht naar sensatie..... door Peter Pijlman	30
Schroot Man! - Relaa van een eigenwijze hobbyist - 4..... door Gert-Jaap Span	34
‘Grande Complication’ - Hare Majesteit of Sado-Maso?..... door Peter Pijlman	36
SMart talk - Sans Magique..... door Peter Derks	40
SummuM 2003: 23 - 25 mei 2003 - 10-jarig jubileum Citroën SM Club Nederland wordt hoogtepunt..... door het bestuur van de Stichting SummuM 2003	46
Clubshop.....	50

Op de voorpagina een foto van de SM Mylord “in aanbouw” tijdens de ontwerpfase (afkomstig uit het boek “La Citroën SM” van Olivier de Serres) en op de middenpagina een prachtige foto van de Diva in actie, gevonden in een van de vele achteraf-rommelwinkeltjes die Parijs rijk is...

- het vervaardigen en modificeren van onderdelen
- Wankel-motoren
- motor-revisie/modificatie
- elektronica
- airconditioning **Stek erkend**
- afstellen synchroniseren van carburateurs (vermogen/rollenbank)
diagnose, het verhelpen van storingen

Citroën SM:

reparatie en modificatie van onderdelen
motor-revisie/modificatie
voor de Citroën SM ontwikkeld elektronische ontsteking

De Ward 25
8701 MB Bolsward
tel.: +31 (0) 515 33 33 01
fax: +31 (0) 515 33 33 09
e-mail: info@vanrootselaar.nl
internet: www.vanrootselaar.nl

ontwerpen lijkt zo eenvoudig...





Van de voorzitter

Een kerstverhaal

Het tempo ligt hoog mensen! Schreef ik de vorige keer nog over het afscheid van de zomer, dit keer moet ik een aanstormend kerstfeest onder ogen zien. Ik aarzel echter of ik over kerstmis moet schrijven. In de eerste plaats omdat het niet echt mijn feestje is. In de tweede plaats omdat ook onze onvolprezen redactie snel leeft. De een vertrekt naar Frankrijk en is daar met heel andere zaken bezig, waarnaar wij slechts kunnen gissen en de ander verlaat huis en haard (lees partner) om zich in het zondige centrum van Utrecht te vestigen. De late verschijning van het vorige nummer is natuurlijk aan de vele verlokkingen van het Utrechtse nachtleven te wijten (benieuwd of deze passage door de censuur is gekomen).



Als u dit Kerstverhaal dus tegen Pasen 2003 op de deurmat vindt, zat ik met bovenstaande zin niet ver naast de waarheid. En dan nu het Kerstverhaal.

Zacht dwarrelde de sneeuw op de linkerbaan van de A1. Om niet al te veel sneeuw op mijn pas gewassen SM te laten vallen (anders had ik wel een witte gekocht) reed ik stevig door. Het was stil, want half zeven in de ochtend: vliegen is prachtig maar ze beginnen er wel erg vroeg mee. Ontspannen maar wel geconcentreerd trok ik mijn vier sporen in de sneeuw (leuk die smallere achterzijde), totdat ik ruw gestoord werd door een naast mij rijdende motoragent, die met gevaar voor eigen leven zowel mijn linkerbuitenspiegel als de vangrail niet probeerde te raken. Automatisch keek ik op de snelheidsmeter: 130, toch niet echt veel te hard op een verlaten snelweg (met gele bordjes op de vangrail weliswaar) en zeker geen aanleiding om zulke risico's te lopen.

Dus vermoedde ik of jaloezie (hij moest het toch wel koud hebben) of belangstelling voor de SM, want die verleidt veel weggebruikers om gevaarlijke capriolen uit te halen. Ik stak derhalve opgewekt mijn duim op en dat hielp, hij gaf gas (of was ik toch wat schuldbewust langzamer gaan rijden?) en kwam voor mij rijden. Jammer, hij maakte nu een bandenspoor, terwijl ik juist door maagdelijke sneeuw had willen rijden. Nog jammerder: hij begon te gebaren en even later stonden wij gezellig op parkeerplaats De Hakkelaar, zeer toepasselijk, zoals bleek toen de Hermandad begon te spreken.

Ik was inmiddels uitgestapt (altijd doen, kan het verschil tussen 0 en 500 euro betekenen) en onze motoragent had zich uitgepeld. Groot, vierkant, rossig haar en dito snor: de boerenzoon, die carrière had gemaakt. "Meneer Paymans van de KLM" begon hij "bent u piloot?". Ik was wel verbaasd hoe snel hij al rijdend door de sneeuw mijn naam van zijn hoofdkantoor had weten los te peuteren, al klopte het beroep niet. "Nee" zei ik dus "maar ik moet wel het vliegtuig halen". Tevergeefs. "Daar zou ik niet op rekenen" antwoordde hij "want u mag niet verder rijden". Zijn humeur verbeterde zichtbaar onder dit machtswoord. Mijn beurt om te vragen waarom dan wel niet. Nou dat was simpel: hij had een tijdje achter mij gereden, vertrouwde het kenteken niet (maar dat bleek wel degelijk te bestaan; vandaar dat hij mijn naam en mijn werkgever wist – die betaalt de benzine), vond dat ik wat snel reed, maar had besloten me aan de kant te zetten, omdat ik glas voor mijn koplampen en - nog erger - voor mijn kentekenplaat aan de voorzijde had.

Hij had kennelijk jaren gewacht op die gelegenheid en had de achterzijde herkend als die van de auto met de "verboden" voorkant.

Volledig overtuigd van zijn gelijk en genietend van zijn triomf over de zware misdaad begon hij te doceren over de wettelijke eisen, te stellen aan de zichtbaarheid van

COLOFON

Eindredactie:

Peter I. Pijlman

Redactie & vormgeving:

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

Technische rubrieken:

Peter Derks
e-mail: peter.derks@free.fr

Productie:

Drukkerij Meerpaal Tiel

Website:

www.citroensmclub.nl

Verschijning volgend nummer:

maart 2002

Oplage:

200 exemplaren

kentekenplaten en over de verwerpelijke methode waarmee met name SM-rijders proberen de geavanceerde foto apparatuur, waarmee hun snelheidsovertredingen moeten worden vastgelegd, te misleiden! Juist: door met opzet een glazen paneel vóór het kenteken te (laten) monteren. Het betoog nam veel tijd in beslag, de selectiecriteria van dit elitekorps leggen kennelijk geen nadruk op de spreekvaardigheid. Nog veel meer tijd had ik nodig om de man te vertellen, dat de auto indertijd al op de Nederlandse wegen was toegelaten, en dat mijn auto na import nog speciaal door de RDW was gekeurd om een kenteken te kunnen verwerven.

Het sloeg zichtbaar bressen in zijn rotsvaste overtuiging. Hoopvol begon ik hem nu te prijzen om zijn intelligentie, een duidelijk even zeldzame als verwarrende ervaring voor onze boerenzoon. Ik vertelde hem van de Italiaanse SM's, die de nummerplaat níet achter glas mochten verstoppen, zodat hij op de autostrada's aldaar met zijn heldhaftige actie zeker een compliment van zijn superieuren zou hebben verdiend.

Uiteindelijk zijn wij als goede vrienden uit elkaar gegaan. Helaas voor mij te laat: het vliegtuig zou ik niet meer halen. Niet erg, het zou toch een lastige trip zo vlak voor Kerstmis geworden zijn: een klein kapinkje of stakinkje en je bent niet op tijd terug. Gek toch, dat je weinig verlangt naar de kerstdagen, maar ze toch ook niet wilt missen?!

Tot volgend jaar
Paul Paymans



Brief uit België

Door George Giorgi

Hierbij doe ik een keer verhaal over wat wij als SM bezitters allemaal moeten trotseren als we met onze geliefde voiture over 's lands wegen rijden.

De auto starten is een verplicht ritueel waar we eigenlijk nooit bij stil staan, maar deze handeling is van vitaal belang voor het verdere verloop van het verhaal. Als je 'm niet start, zal er verder ook niet veel gebeuren en is dit verhaaltje hierbij reeds afgelopen, of ik zou moeten beginnen uit te wijden over de statische schoonheid van de SM. Zulke beschouwingen laten wij over aan degene die geen SM hebben. Wij vertellen wat we ermee doen en daar hoort de startprocedure als essentieel onderdeel van het begin van elk SM avontuur zeker bij, want het blijft toch telkens weer spannend! "DOET IE 'T OF DOET IE 'T NIET"

Deze problematiek blijft zeker niet beperkt tot ons clubje, elke oldtimer beslist nog altijd zelf of hij het doet of niet. Over emancipatie gesproken.... In een hedendaagse auto pleur je de sleutel in het contact, je draait en zij (want inderdaad, de auto is vrouwelijk en dit bedoelen we uiteraard grammaticaal, want voor de rest is het zo mannelijk (om het woord macho maar niet te gebruiken) als het maar kan zijn. Dit terzijde want niet iedereen is het daar natuurlijk mee eens, gelukkig) moet het doen. Met het accent op MOETEN, want doet zij het niet, dan worden we boos. Net als kleine kinderen. We beginnen te schelden (en dat gaat dan in de trend van "VIEZE VUILE GORE TERING ETTERBAK, KLEREKAR, GODVERS STOM BLIK OP WIELEN etc, etc...") Ik kan zo nog wel een half uurtje doorgaan, maar daar worden we niet veel wijzer van, dus we stappen uit en denken maar aan één ding, VERKOPEN DAT AQUARIUM OP WIELEN! Neeeee, dat gaat er over het algemeen met een oldtimer, en met de Citroën SM in het bijzonder, wel eventjes anders aan toe.

Luister, nadat je het contactsleuteltje er met de nodige eerbied hebt ingeschoven (voor de liefhebbers mag dat zelfs met een licht erotisch handgebaar gepaard gaan, afgesloten met een diepe zucht. De kreun is voor later, als je de auto moet duwen.) dan verschijnt er op uw facie een zelfvoldane glimlach alsof jijzelf de veroorzaker bent van dat concert van zes cilinders en tweemaal zoveel kleppen. Dit is echter niet waar, de veroorzaker is

Alfieri (god hebbe zijn ziel), ge weet wel, die spaghettivreter die twee cilinders van een acht cilinder Bora motor (of was het de Indy, Kyalami of Khansim motor geweest? Ik weet het niet meer.) heeft afgesloopt om een zes cilinder motor aan Citroën voor te stellen zonder zich moe te maken. Hij heeft tenslotte de klus geklaard in zes maanden en verspreidde later het gerucht in de wereld dat de SM motor niks met de Maserati acht cilinder motor gemeen heeft. Ja ja, het blijven krasse knarren die Italianen.

Maaar, als je het sleuteltje omdraait en er gebeurt niks, dan krijg je zo'n uitdrukking op je gezicht als moeder overste van het plaatselijke klooster die in haar billen wordt geknepen door meneer pastoor. Die uitdrukking houdt het midden tussen verontwaardiging en nieuwsgierigheid (Denk daar maar eens over na en probeer in de spiegel eens zo'n gezicht te trekken. Je komt niet meer bij!). Er is helemaal geen boosheid. Er wordt niet gescholden en verkopen, dat is al helemaal uit den boze! Op een enkeling na dan, maar die heeft zijn SM hart wel op de verkeerde plaats zitten. Want natuurlijk mag je een SM verkopen, om de belastingen te betalen bijvoorbeeld, of om een plastisch chirurgische ingreep voor je bejaarde tante te financieren ofzo, maar niet omdat ie het niet doet. Dat doe je gewoon niet! Dan steek je de handen uit de mouwen, of je laat je grijze massa eens eventjes werken. Je lost het probleem op met alle middelen die zijn toegestaan en alle hulp die je je kunt inbeelden, want dat hoort bij het plezier van een oldtimereigenaar te zijn. Als je dat er niet voor over hebt, dan moet je inderdaad in een hedendaagse auto gaan rijden die je direct naar de schroot brengt, of verkoop als zij (daar heb je haar weer) niet doet wat jij wilt.

Dan zijn we nu aangeland bij de overeenkomsten, of verschillen, tussen auto's en vrouwen. Die uiteenzetting zal ik jullie besparen want ten eerste wilde ik over iets heel anders schrijven en ten tweede zal die uiteenzetting een omvang hebben waar de verzamelde werken en nog uit te komen biografie van de heer Peter Pijlman een puntje aan kan zuigen. Dan ben ik nog bescheiden. Dus, waar ik op wilde aansturen is dat mij iets is overkomen wat ons, de SM bezitters, allemaal staat te wachten, namelijk, dat je er niet meer mee mag rijden zoals je er eigenlijk mee behoort te rijden. Dat wil zeggen HARD!! Nee, beste mensen, dat mag niet meer! Niet alleen in Nederland,

maar ook in België is het uit met de pret. In Frankrijk loopt het uit de hand, Engeland heeft de oorlog officieel verklaard aan diegenen die zich niet aan de snelheidslimiet houden en in Scandinavië is het al 'not done' om harder te rijden dan tachtig. Blijft er nog over, Deutschland, maar om daarvoor massaal naar Duitsland te emigreren gaat natuurlijk een beetje te ver. Zo erg mogen we ze nu ook weer niet, maar je moet het ze wel nageven dat ze over het algemeen toch wel over een zeer gezonde dosis Common Sense beschikken. Jaha, we geven het niet graag toe, maar het is toch zo. Kun je je voorstellen dat ze in Duitsland zo'n minister als onze aller Netelenbitch heeft? Zo'n pokkewijf zal daar niet zo'n lang leven beschoren zijn. We leven niet in Duitsland, we leven hier en hier loopt het dus uit de hand. Daar hoeven we niet zo heel veel moeite te doen om in botsing te komen met de openbare ordehandhavers. Deze laten zelf ook al weten dat ze niet meer achter deze repressie politiek staan waar de auto nog maar eens als melkkoe

wordt schouwt om de schatkist van de nodige speciën te voorzien. Onze auto is niet alleen maar mooi, je kunt er eigenlijk ook best wel een beetje hard mee rijden. Zeker hard genoeg om extra aandacht te krijgen van onze bekende pakkenmannen. Te pakken hadden ze me, die blauwe smurfen.

Wat wil het geval. Het was zondag 11 november 2001 en wij besloten een ritje te maken met de SM. Het begon heel erg goed, want ze deed het namelijk direct. Wij blij, de auto blij, de burens blij, de vogeltjes en de bijtjes blij.... Enfin, je voelt hem al, iedereen blij dus. We zetten hem in zijn eerste en met gillende banden en slippende koppeling (die moet je maar een beetje figuurlijk nemen hè,

wij weten ook wel dat het beest eerst 30 kilometer moet opwarmen, maar dan heb je ook echt wel met gillende en slippende banden en koppelingen te maken) vertrekken we. De horizon tegemoet. Het gaat lekker. We stoppen 's middags om iets te eten in een restaurantje met een mooi terras. Allemaal goedkeurende blikken van de mensen op het terras. Na de mosselen a la crème en de fles witte Sancerre en twee Irish Coffee (of 4 of 6, Dat is eigenlijk niet belangrijk, maar hij was wel lekker) besluiten we maar eens op te stappen. Iedereen kijkt en je bidt stilletjes in jezelf "laat me nu niet in de steek hè schat" (dan hebben we het uiteraard over de auto, niet over je partner. Die heeft net te vreten en te zuipen gehad dus die zal het wel uit zijn/haar hoofd laten om je te laten

vallen, vooral omdat het probleem zich dan ook voordoe hoe die partner thuis geraakt. Liften is lang niet zo leuk als meerijden met een SM.). Als je bidt dat de auto het doet, is het alleen maar omdat je het de mensen op het terras niet gunt dat ze volleedvermaak naar je kunnen roepen "moet je maar een goeie



auto kopen". Als dat gebeurd sta ik niet voor mijzelf in. Dan pleur ik heel dat terras overhoop en mep in op iedereen die ons uitlacht. Maar dat gebeurt niet, want de auto doet het gelukkig gewoon. De mensen kijken ons teleurgesteld aan, met zo'n blik van 'als ie het niet had gedaan hadden we nog kunnen lachen' en 'mogen we niet een stukje meerijden?'

Op de weg de auto even laten warm worden en dan toch even een beetje gas geven. En tja, voor je het weet rijd je dus te hard. Met een gangetje van 170, 180 km per uur zoeven we over de weg en wat gebeurt er dan? Uit de middenrijweg probeert er ééntje met een grijze Audi A4 ons te volgen! Hahaha, ik zie hem in mijn achteruitkijkspiegel

aankomen en als een klein kind denk ik 'ja, maar jij met je Audi komt er niet voorbij' en ik trap het gaspedaal nog dieper in. Op dat moment besluit er 200 meter verder een lul met een Volvo een bestelwagen in te halen met een snelheidsverschil van 0,05 km per uur. Shit! Ik heb geen zin om te remmen. Niet omdat de remmen het niet doen, die doen het op een SM altijd, maar omdat ik niet aan het uitlopen was op die Audi. Wat doe je dan? Juist, je gaat er aan de rechter kant voorbij, maar omdat al de rijstroken bezet zijn, neem je maar eventjes voor het gemak de vluchtstrook om langs die mobiel chicane te komen. Als je dan toch illegaal doet, hoef je toch ook geen knipperlicht te gebruiken. Dus, met tweemaal de toegestane snelheid vliegen we langs de bestelwagen en de Volvo en zetten onze weg voort. Maar hé, shit zeg! Die grijze Audi doet precies hetzelfde als ik. Zie je wel dat ik niet de enige gek op de weg ben! "Ga je niet een beetje te hard?" probeert mijn liefste Mumu mij tot kalmeren te brengen. "Nee hoor, maar er zit een Audi in m'n reet en die denkt mij bij te kunnen houden. We zullen wel even laten zien waar deze oude dame nog toe in staat is." En de volgende afrit is de mijne (Ik bedoel dat dit de afrit is die ik moet nemen om thuis te geraken) en met een kleine 200 km per uur neem ik de afrit Koekelberg en voel heel de auto glijden op zijn vier wielen tegelijk. Haha, die zijn we kwijt! Daar heeft die Audi niet van terug! Ik laat mijn gas los en laat mij op het gemakje uitrollen tot, tja, tot die Audi er weer aankomt. Maar dan met een blauwe sirene op het dak! GodverdeGodver! Smeris, in een anonieme auto. Ook dat nog! Hebben die klootzakken niets anders te doen? Nou ja, pech gehad. We zijn nu bijna thuis, dus zullen we dit probleempje thuis wel afwerken met die politiemannen.

Ik zat al in mezelf te bedenken welke kutsmoesjes ik die flikken ging vertellen. Ik dacht aan iets in de trend van 'heb ik te hard gereden? Nee toch, dat kan toch niet met zo'n oude wagen?' of, 'ik moest dringend naar de WC' of gewoon 'ik zag dat jullie mij volgde en ik was bang dat jullie mijn auto wilde stelen, dus ben ik jullie maar kwijtgereden,' Dat was dus buiten de ijver van die smerissen gerekend, want die wilde dat we onmiddellijk stopte op die afrit. Tenminste, dat riepen ze door de luidspreker. "STOPPEN, NU!!" Ja zeg, stoppen nu op 100 meter van mijn huis vandaan in de bocht van een afrit. Zijn jullie nou helemaal gek geworden? Ik rijd naar huis en je kan de pot op!

Dat had ik dus beter niet kunnen doen....

We waren 30 meter van het hotel verwijderd (ja, wij wonen in een hotel, daar kan ik ook niks aan doen) en met een flinke manoeuvre halen ze rechts in en rijden mij klem. Ik stap direct uit en zeg dat ik daar woon, maar die mannen waren helemaal over hun toeren (wat ik achteraf ook wel kan begrijpen, want kwijtgereden worden door een oude SM is nu niet bepaald iets waar ze op het politiebureau over kunnen opscheppen). "Ja, dat kan wel zijn dat u daar woont, maar dat konden wij niet weten en nu we u hebben, blijven we hier mooi staan". Wat een bullshit, maar ja, ze hadden me klem gereden dus kon ik toch niet weg. "We willen de papieren van de wagen en uw identiteitskaart en rijbewijs zien". "Die liggen thuis." zeg ik. Toen was het hek helemaal van de dam! "Dus u rijdt rond zonder papieren?" "Ja, ik rijd altijd rond zonder papieren, tenzij we naar het buitenland moeten, maar in deze politiestaat weiger ik mijn papieren op zak te hebben." Dat was dus het eerst proces verbaal wat opgesteld werd, ondanks dat Mumu de papieren ondertussen thuis had gehaald. "Rijdt u altijd zo?" vroegen de ijverige nietsnutten. "Nee, alleen als er van die eikels in Audi's aan mijn gat gaan hangen" zei ik. Dat had ik beter niet kunnen zeggen, want nu werden ze echt giftig! "Kom maar even mee, dan doen we een alcoholtest." Dat was wel even knijpen, want we kwamen net van tafel. Gelukkig was de test negatief.

Uiteindelijk hebben ze me nog opgeschreven voor rechts inhalen, het overschrijden van de doorgetrokken streep van de vluchtstrook en het niet gebruiken van een knipperlicht. "U heeft nog geluk dat er zoveel verkeer op de weg was waardoor we uw snelheid niet hebben kunnen vaststellen. Anders was u direct uw rijbewijs voor één maand kwijt geweest." "Ja ja" zei ik, "jullie worden bedankt" en ik reed de parking op.

Het geluk wat ik had was inderdaad dat ze mijn snelheid niet hebben kunnen meten, want dan had ik moeten voorkomen voor de politierechter en dat kost veel geld, terwijl op deze overtredingen vaste boetes staan. Dus, je betaalt en verder gebeurt er niks. Uiteindelijk viel de boete nog mee, want de rechter was van oordeel dat ik ten onrechte geverbaliseerd was voor het niet bij me hebben van de papieren. Normaal gesproken krijg je namelijk 24 uur de tijd om je te melden bij een

PARKET VAN DE PROCUREUR DES KONINGS
Afdeling Politierechtbank
HALLE

Halle, 13-03-2002

Zuster Bernardastraat, 32
1500 Halle

AFBETALINGEN WORDEN NIET TOEGESTAAN

Systeemnummer : P/000868/02
P.V. nummer : BR/H/94/60/212338/01
Verbaliserende overheid : Verkeerspost Anderlecht
Nummerplaat : ESG485
Land :
Giorgio Georges
Nieuwe Gentssesteenweg 6
B-1702 Groot-Bijgaarden

M.

Na onderzoek van het dossier ben ik van oordeel dat er voldoende bezwaren bestaan om U te vervolgen wegens :
te : Groot-Bijgaarden op 11-11-2001
1. art. 4.1 K.B. 01.12.1975 bevel bevoegd persoon
2. art. 16.3 al.1 K.B. 1.12.1975 inhalen
3. art. 5/72.2 al.1 K.B. 1.12.1975 witte doorlopende streep (Z.O)

Bij toepassing van het artikel 216 bis van het Wetboek van Strafvordering stel ik U voor :
vóór 12-04-2002 een geldsom te betalen van 225,58 EUR, ten kantore van de Ontvanger der penale boeten (zie adres op het overschrijvings- of stortingsbulletin hieronder), dat geopend is van maandag tot en met vrijdag, telkens van 8 tot 12 uur, ofwel bij middel van het overschrijvings- of stortingsbulletin hieronder. Bij elke betaling moet U de mededeling vermelden die staat op dit bulletin.

Indien U de voorgestelde betaling verricht, zal de strafvordering vervallen en zullen er door mijn ambt geen vervolgingen meer ingesteld worden.

Vooraleer een beslissing te treffen staat het U vrij een advocaat te raadplegen.

Indien gewenst is U en de advocaat, die U eventueel zou raadplegen, gemachtigd kennis te nemen van het dossier en, tegen betaling, afschrift ervan te doen afleveren.

Het dossier zal berusten op mijn parket van 13-03-2002 tot 12-04-2002 (voor het adres en de openingstijden, zie boven).

Het staat U vrij geen gevolg te geven aan dit voorstel. In dit geval stelt U zich bloot vervolgd te worden voor de rechtbank.

Hoogachtend,

De Procureur des Konings

COPIE CLIENT		EURO		handtekening(en)		OVERSCHRIJVING OF STORTING	
vraag in letters		datum onderzekenng				03	
emodatum		bedrag in EUR		memodatum (facultatief)		bedrag	
		225,58		(enkel voor uitvoering in de toekomst)		EUR CENT	
kenng opdrachtgever		kenng rekening opdrachtgever		rekening begunstigde		6 7 9 2 0 0 3 6 1 0 7 5	
kenng begunstigde		naam en adres opdrachtgever		naam en adres begunstigde		Ontvangkantoor der penale boeten	
79-2003610-75						Groenstraat, 51 - 57	
sam begunstigde						B-1800 VILVOORDE	
ededeeling		mededeeling (in HOOFDLETTERS)					
++215/0004/16336+++		++215/0004/16336+++					
R/H/94/60/212338/01		Hieronder niets schrijven					
sam afgifte							
EURO		215000416336679200361075 + 0002255854 +					
gite cliënt enkel bij storting voorleggen							

politiekantoor naar keuze om je papieren te tonen.

Bijgevoegd vinden jullie een kopie van het proces verbaal en de boete die de rechter mij heeft opgelegd. Wat ik hiervan uiteindelijk heb geleerd, nou, eigenlijk niet veel, behalve dan dat ondanks of ik deze boete nu verdien of niet, ik toch de indruk krijg dat je zwaarder wordt gestraft als je te snel rijdt dan wanneer je een oud vrouwtje de hersenen inslaat om haar handtas te pikken. Wat ik zeker niet heb geleerd is langzamer te rijden, omdat ik ten eerste niet overtuigd ben dat snelheid op de autobaan de meeste doden kost. De verkeersslachtoffers heb je door niet aangepaste snelheden binnen en buiten de bebouwde kom waar soms zelfs 50 km per uur gewoon te hard is. Deze discussie ligt veel te gevoelig en is te complex om zomaar eventjes op te lossen, dus moet iedereen maar voor zichzelf uitmaken of het nog verantwoordelijk is wat hij of zij op de openbare weg uitvreet. Voor mij is het duidelijk. Snelheidscontroles hebben niks met verkeersveiligheid te maken, maar alles met het spekken van de staatskas.

Verder wens ik iedereen een behouden vaart en met onze oude SM's hebben we alle kansen om constant in overtreding te zijn met de wet. Denk daar maar eens over na.

Het gaat u goed!

Veel groetjes van Mumu & Crazy Georges.

Ps. Ik heb zo de indruk dat ze hier in België niet helemaal dezelfde tarieven voor verkeersovertredingen hanteren als in Nederland. Ik zou wel eens willen weten wat dit geintje mij in Nederland zou hebben gekost. Ik denk niet dat ik er net zo lichtzinnig over zou doen, dus weet je wat, ik blijf lekker in België wonen.

Verborgen Verrassingen

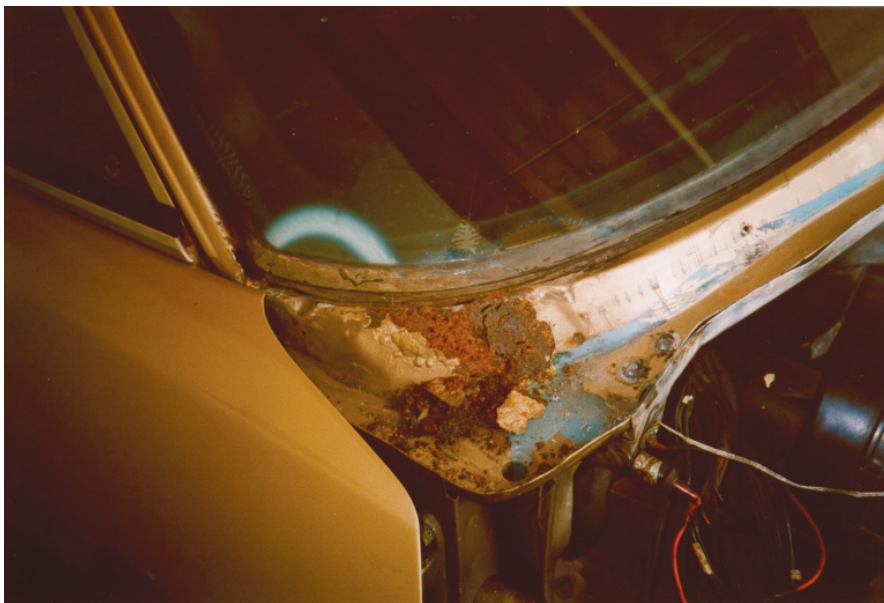
Door Klaas Boschma

De SM wordt over het algemeen niet al te veel geplaagd door roest al is er een aantal carrosserie delen die, als er dan toch roest blijkt, dit niet snel zichtbaar prijsgeven. Clublid Klaas Boschma ondervond dit in de praktijk en beschrijft zijn bevindingen.

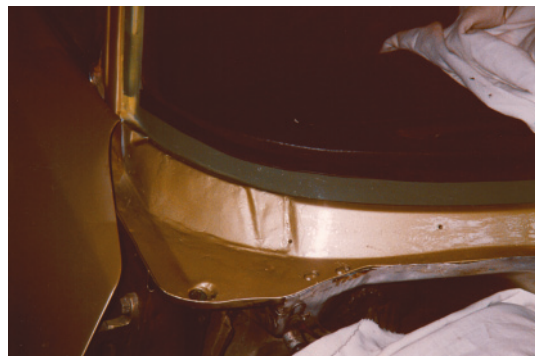
Het begon met een klein plekje aan de onderzijde van de rechter A-stijl. Roest? Dat klinkt meteen grof, ik zou het eerder lichte oxidatie willen noemen!

Eerst een beetje schoongekrabd, met wat Corroless behandeld, althans, voorzover ik erbij kon komen. Na enige tijd leek het wel of er vocht tussen de triplex ruit was gekomen; toch niet helemaal goed dus. Nu wil het feit dat de voorruit van de SM zich niet altijd makkelijk laat verwijderen, soms met breuk als gevolg maar laat ik nou net een berichtje in SublieM gelezen hebben dat garage Oldenhage aan een paar getinte ruiten kan komen. Telefonische navraag leerde mij dat ik inderdaad een nieuwe ruit bij hun kon betrekken dus de oude kon er worden uitgehaald. Eerst voorzichtig het RVS lijstwerk losgenomen en schoongemaakt. De bovenste lijst en de beide zijlijsten zitten gekit en de onderste brede lijst zit met een paar popnagels vast.

De ruit zelf zit rondom de sponning gelijmd; water dat langs de ruit loopt, zou in principe in de onderste sponning kunnen blijven staan maar daarvoor zijn er aan beide einden van deze sponning waterloopgleuven gemaakt (zie foto). Daar is goed over nagedacht!



Maar na montage van een ruit, wordt deze aan de onderzijde afgedekt door de eropgepoppte RVS lijst die daarmee verhindert dat het water uit die waterloopgleuven kan wegstromen! Dus toch wat minder doordacht...



Na verwijdering van de RVS onderlijst bleek het hiermee afgesloten plaatwerk in mijn geval dan ook een reactie met het niet wegstromende water te zijn aangegaan: roest! Wat zeg ik, verrot!! Als alles aan de auto puntgaaf lijkt te zijn, dan kom je met zulke punten toch voor verrassingen te staan.

Na diverse laswerkzaamheden te hebben uitgevoerd en alles zorgvuldig met een verfsysteem te hebben behandeld, zijn de RVS lijsten weer op dezelfde wijze aangebracht. Voor het probleem van het niet wegstromende water onder de RVS lijst heb ik geen goede oplossing kunnen bedenken maar ik ga er van uit dat het nu mijn tijd wel zal uithouden; een gedachte die in mijn geval wel verantwoord is. Maar omdat een beginnend roestplekje steeds groter wordt, waarbij dat dus bij mij heeft geleid tot het vervangen van de voorruit, is het soms misschien aan te bevelen om de onderste RVS lijst los te maken voor inspectie want: voorkomen is nog steeds beter dan genezen!

“Sorry, de prijs klopt niet helemaal”

Door Anton Rosier

Mijn zwager, vriend en hockeymaat Peter Snoeker, daagde mij tijdens onze trip naar Zurich en Parijs, uit het verhaal uit de doeken te doen over de eerste verkochte SM in Nederland. We praten dus inmiddels een goede dertig jaar terug, maar om het verhaal enigszins in perspectief te plaatsen moeten we nog een stukje verder terug in de tijd.

Ik ben geboren met, zoals dat heet, benzine in mijn aderen. Ik stam zogezegd uit een autofamilie, zo bouwde mijn overgrootvader de eerste autobussen in Nederland op Ford-chassis en was het bedrijf importeur van grote merken als Ford, Borgward, Hansa, Tempo, Hanomag, Setra enz. Mijn grootvader beschreef in de jaren 30 in zijn dagboek hoe hij meehielp aan het assembleren van de 4 miljoenste T-Ford en liep stage bij Good Year in Amerika. Mijn vader deed dat volgens goed gebruik bij Hanomag in Hamburg en bij Vreedestein in Enschede. Hij besloot eerst buiten de familie onderneming te starten en kocht in 1968 de ‘Postgarage’ Citroen dealerschap in Bussum. Later werden hier Weesp, Naarden en Huizen bijgevoegd en nog later werd het geheel bij de grote onderneming gevoegd.

De ‘Postgarage’ was begin dertiger jaren opgericht door de heer Jan van ‘t Hart in de straat bij, u raad het al, het postkantoor. De heer Van ‘t Hart was in 1968 een van de oudste dealers van Citroen (in meerdere opzichten). Toen hij de onderneming in 1968 verkocht was hij al 78 jaar oud, maar nog zeer goed bij de pinken.

Aankondiging

In 1969 kregen alle dealers een ‘commercieel schrijven’ van het Stadionplein met de mededeling dat Citroen met een top model zou komen in de vorm van een tweedeurs coupe. Er zat een foto bij en een prijsindicatie van rond de 30.000 gulden. Natuurlijk werd er ook melding gemaakt van de zescylinder Maserati moter, wat de eerste

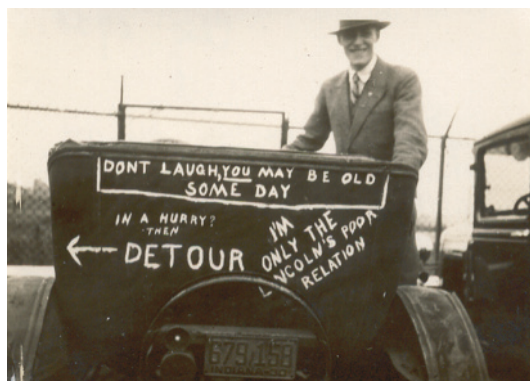
zescylinder was sinds de Tracs met de chrome koplampen en grote radiator. De prijs viel nog mee wanneer het vergelijk werd gemaakt met de DS 21 Pallas met leer.

De eerste verkoop

Jan van ‘t Hart kwam nog regelmatig bij het bedrijf langs voor een kopje koffie en was bij de eerste blik op de foto verkocht door de charmes van de Diva. Hij zei dat dit, naar zijn mening, de mooiste Citroen ooit was. Direct ruilde hij zijn drie maanden oude DS 21 Pallas met leer in en bestelde hij bij mijn vader een SM met leer in kleur Goudmetallisch, dezelfde kleur als zijn DS. De prijs van 30.000 was overkomelijk en de deal was rond.

De reactie van het Stadionplein

Een week na per post versturen van de order volgde een reactie van Citroen. Citroen was blij verrast met de eerst order, maar gaf direct toe een kleine rekenfout te hebben gemaakt bij de aankondiging. Men was vergeten de marge voor de importeur en voor de dealer in de prijs te verwerken! De bakkelierte telefoon werd gegrepen (rode sterretje voor de buitenlijn) en er werd te verstaan gegeven dat de prijs stond en een deal een deal is. Schoorvoetend ging men accoord, maar de wraak was zoet.



Toen de auto in aantocht was, werd door de importeur medegedeeld dat deze niet naar Bussum zou komen maar op het Stadionplein zou worden afgeleverd door de heer Ganzenvoort, toenmalig algemeen directeur van Citroen Nederland en later vervangen door een Fransman. De roddel ging al snel dat hij het oprichten van de leasemaatschappij Citer te vroeg wereldkundig had gemaakt.

Met veel pers en champagne werden de sleutels van de eerste SM de heer Van ‘t Hart in handen gedrukt.

Drie maanden ‘rijplezier’

Wat een DS wel kon, maar de SM veel minder,

was in de vijfde versnelling door Bussum rijden zonder de maximum snelheid te overschreiden. Van 't Hart, en ondergetekende trouwens ook soms nog, had moeite met de Italiaanse bak. Van 't Hart loste dit soepel op en schakelde liefst snel op naar de vijfde versnelling.

Binnen een maand brak de eerste SM-nokkenas-ketting van Nederland waardoor Van 't Hart ook de primeur had om de eerste driecylinder SM van Nederland te mogen berijden. De prestaties waren nog steeds bijzonder te noemen want een top van

benen te schuiven en leunde met de schouders nogal zwaar tegen zijn hipgevormde kuipstoel. De fantastische Franse, maar uiteraard nog niet op automotieve spec's geteste, uitvinding van kogelgelagerde stoelrails begaf het direct en terwijl Van 't Hart vanaf de achterbank probeerde zijn Diva in bedwang te houden vlogen de kogels om zijn oren.

En zo is het gekomen...

Toen Van 't Hart de rempedaal eenmaal had gevonden vanuit zijn benarde positie op de



120 werd nog bereikt! Het ongelooflijke geluk was dat geen klep door een zuiger sloeg. Helaas was de eerste monteur Pim Veen nog niet opgeleid in de wondere wereld van de Italiaanse espresso masjienes, maar kreeg toch een nieuwe nokkenas-ketting ingebouwd. Een kleine week en een paar duizend gulden in speciaal-gereedschappen verder en het motortje liep weer als een zonnetje.

Drie maanden na de champagne probeerde Van 't Hart zijn lange jas tijdens het rijden onder zijn

achterbank en hij onbedoeld de rembekrachtiger had getest waardoor hij zo dicht bij de ovale klokken was beland dat hij geen leesbril meer nodig had om de kilometerstand te kunnen zien was zijn besluit genomen. Voor dit Femme-fatal werd hij echt te oud! Met witte knokkels stuurde hij, op zijn tot kruk verworden kuipstoel, zijn droom de werkplaats in, stapte uit en heeft daarna nooit meer het genoegen gehad de overige Franse noviteiten te testen. Hij was het zat en met dezelfde voortvarendheid werd het avontuur afgesloten door de sleutels te ruilen tegen die van

de net gepoetste DS 21 Pallas met leer. Zijn eigen dus.

Ik zal nooit vergeten hoe mijn vader mijn moeder en mij (vijf jaar oud) ophaalde van de fietsenmaker in de SM-van-meneer-Van 't Hart. De indruk ontstond niet door de Diva maar meer door het geklungel van mijn vader om de net aangeschafte driewielskelter in de kofferklep te krijgen. Nooit eerder had ik mijn vader zonder krachttermen iets hopeloos zien uitvoeren. Daarbij stond hij nog minnelijk aan mijn moeder uit te leggen dat de auto ook best veel voordelen had als gezinsauto. Iets dat net zo kansloos was als het in de achterbak proberen te wurmen van de skelter.

De indruk van mijn eerste keer raak ik, zoals velen waarschijnlijk, nooit meer kwijt. Ik zie mijzelf nog op de middenarmsteun zittend, de lange neus voor mij en een glunderende vader die straalde alsof hij een nieuwe skelter voor zijn verjaardag zou krijgen. De skelter stond overigens op de pagagiersstoel en pas later begreep ik dat het huwelijk op het spel had gestaan die dag. Jong heb ik geleerd dat de Diva altijd tussen partners in een goed huwelijk zal blijven staan.

Mijn vader heeft de SM van meneer Van 't Hart drie maanden als pronkstuk in de showroom gehad, terwijl hij bijna iedere morgen haar even moest laten poetsen omdat hij het toch niet kon nalaten haar 's avonds even uit te laten. Meneer Van 't Hart heeft zich drie maanden niet laten zien en de roddel ging dat hij koffie bij de Renault dealer had gehaald.

Ieder nadeel heb z'n voordeel (J. Cruiff)

Mijn vader besloot de Diva uit liquiditeits-overwegingen en een dreigende boedelscheiding snel te verkopen met minder gunstige voorwaarden. Hij bezwoer nooit meer een SM te verkopen, iets dat vele andere dealers overigens ook reeds hadden bedacht. De potentie in het Gooi was groot maar toch. Het voordeel van deze verkoopsteking is dat onze Liefde dus exclusief is gebleven.

Die eerste keer poets je toch niet uit je geheugen en pas toen ze uit het

gezichtsveld was verdwenen wist ik dat ik iets miste. Vanaf mijn 5^e tot aan mijn 14^e heb ik het moeten doen met de, overigens prachtige, poster die ik van mijn vaders kantoor had gebietst, het plastic model uit de showroom, werkplaatshandboeken, één overgebleven folder en wat miniatuurtjes. En toen..... toen hoorde ik van een Diva die in Hilversum werd aangeboden. We hebben gekeken, mijn ouwe heer en ik. Vijftienduizend gulden moest de 25-25-RP opbrengen. Mijn vader was resoluut. Te veel. Door stom toeval, of heeft het zo moeten zijn, stond een van de 'fun auto's' in Naarden die dag. Namelijk een MGB met plastic bumpers, en een afgrijselijke oranje kleur. Toch viel de huisdrukker op deze auto en vroeg of ie te koop was. Nog voor dat ik iets kon uitbrengen, deelde mijn vader mee dat deze eigenlijk niet te koop was. Nog voor dat de drukker kon aandringen meldde mijn vader dat alleen fl. 15.000,- hierin verandering kon brengen. De drukker zei ja en die zelfde middag gingen twee kleine jongens van 14 en van 38 jaar op stap om hun nieuwe skelter te kopen.

L'Histoire se repete

Hoe het met de 44-87-PF verder is afgelopen kan ik de lezer helaas niet vertellen. De 25-25-RP rijdt nog als een zonnetje maar is ernstig toe aan de algehele facelift en net zoals mijn vader of mijn overgrootvader met zijn Hispano Suisse moet ik even het moment zorgvuldig kiezen om boedelscheiding te voorkomen.



Speuren naar Meer

Door Roland van der Spek

Inhoud, kopij, vulling, zo maar wat termen die mij veel bezighouden nu eindredacteur Peter Pijlman ons land heeft verlaten en zo zachtjes aan zijn redactionele werkzaamheden meer en meer aan mij overlaat. SublieM moet gevuld! Dus speuren we naar nieuwe informatie over onze Diva en dat gebeurt in mijn geval, in dit digitale tijdperk, veel middels internet.

SM-remlicht

Dus op een zekere dag startte ik mijn zoektocht naar iets dat niets met de SM te maken heeft (al doet de inleidende tekst anders vermoeden): een lamp van vormgever Verner Panton. Misschien kent u ze wel, van die paddestoelvormige jaren zeventig lampen of, om uw inlevingsvermogen te prikkelen, een SM-rempedaal op statief. Zoeken met sleutelwoorden als 'art' vond ik wat ik zocht en uiteraard kon ik het niet laten om ook nog even 'citroen' en 'sm' toe te voegen aan mijn zoektermen. Natuurlijk trof ik direct het boek van Peter Pijlman "Robert Opron, l'automobile et l'art" aan (en dat verbaasde mij niets) maar verbaasd en enthousiast was ik, toen ik een website vond waarop een kunstwerk te koop werd aangeboden van de SM. Het bleek om een litho te gaan van kunstenaar Peter Breevoort uit Rotterdam die samen met Henk van Veelen een initiatief is gestart onder de naam "Citroën Classic Print". Dit initiatief bestaat uit het vervaardigen en verkopen van litho's van Citroën-modellen.

Inrichting

Zoals onze voorzitter al in zijn inleidend artikel schreef, heb ik onlangs een nieuwe woning betrokken (en dat is één van de redenen waarom SublieM "wat" later verschijnt de afgelopen tijd, dit heeft uiteraard niets te maken met de verkenning van het nachtleven in mijn nieuwe woonplaats) en een ander type huis vraagt om een ander type inrichting! En voor mij is het modische woord daarbij 'design' en dan vooral uit de zeventigerjaren. Niet zo verwonderlijk als je al een SM bezit... En nu ik het licht van Panton gevonden had om daaronder SublieM te kunnen, in mijn geval, nalezen, werd het tijd om ook de muren te decoreren. Minimalistisch weliswaar. Welk een genoegen om dan te stuiten op een litho van de SM!

De kunstenaar

Via internet was het kunstwerk te bestellen dus

dat heb ik direct gedaan. Gelijk heb ik daarbij informatie ingewonnen (want dit moest natuurlijk een SublieM-artikel opleveren) over de litho. Zoals gezegd, deze is gemaakt door Peter Breevoort. Peter Breevoort is sinds 1989 werkzaam als beeldend kunstenaar en hij maakt voornamelijk grote figuratieve schilderijen, en als lid van de projectgroep "expoHenk" heeft hij ook grootschalige installaties en folies op zijn naam staan. Daarnaast maakt hij grafiek. Een ontwikkeling in de grafiekkant van zijn werk is dat hij hierin is gaan samenwerken met digitaal beeldontwerpster Suzy Ann. Een voorbeeld van hun samenwerking is de serie kleurrijke digitale linoleumdrukken van diverse Citroën-modellen (Traction, DS, SM, C3 en C6). Breevoort zelf rijdt al jaren Citroën en heeft een voorliefde voor de als avant-gardistische ontwerpen bekendstaande Citroën-modellen, met name die modellen die inmiddels als klassiekers bekend staan.

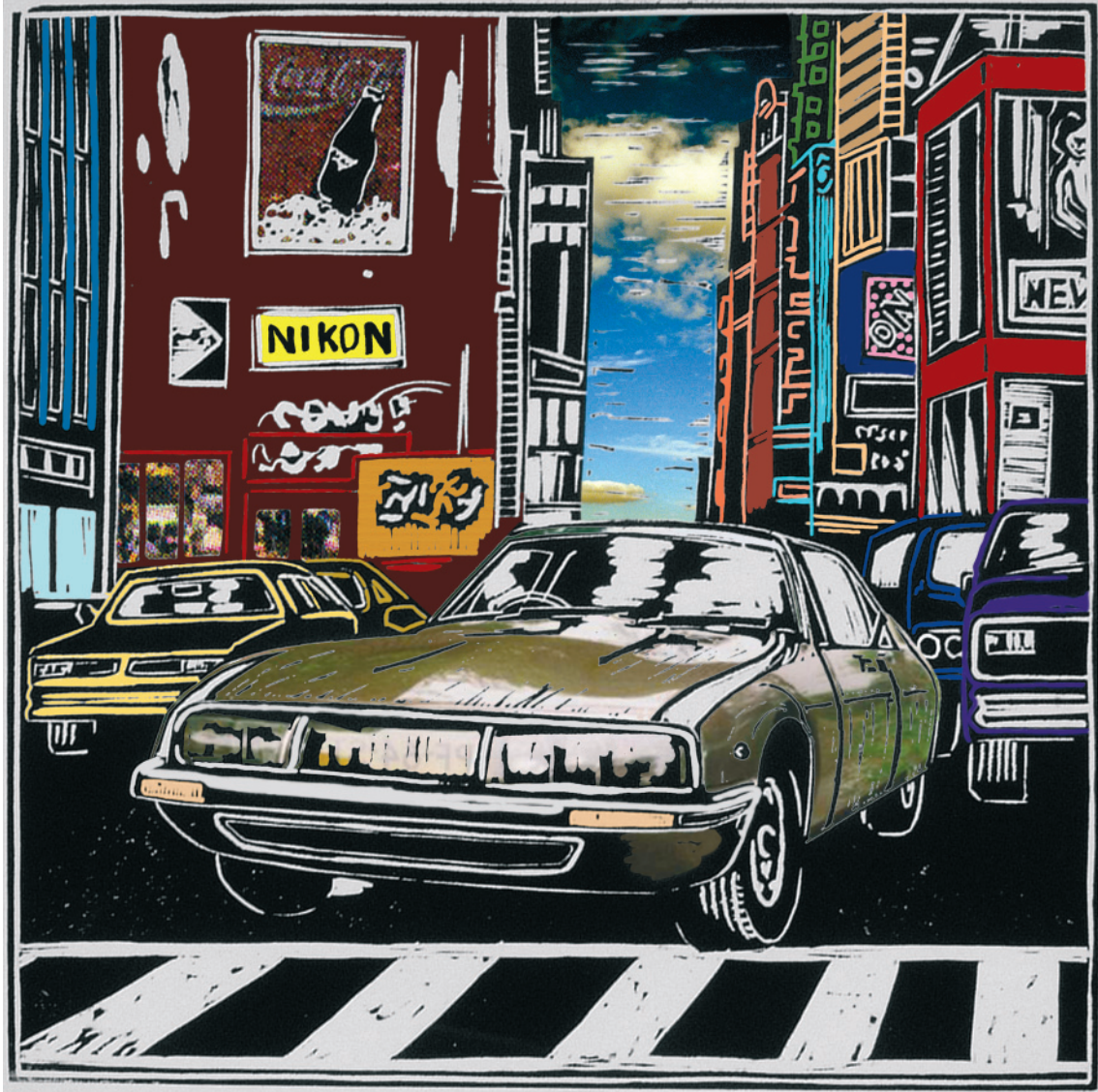
Prints

Breevoort verzamelt foto's van Citroën-modellen en plaatst deze in een achtergrond. Vervolgens wordt de tekening overgezet op linoleum en handmatig uitgesneden. De plaat wordt daarna handmatig afgedrukt op papier. Het resultaat is een zwart-wit afdruk van 50 x 50 cm. Deze wordt gescand en in de computer gezet. Suzy Ann voegt vervolgens de kleur toe, waarbij soms fotografische details zichtbaar zijn. Zo ontstaat er een beeld dat enerzijds het ambachtelijke, handmatige van de linoleumdruk heeft en anderzijds de kleurrijkheid en het hedendaagse van de steeds veranderende technische mogelijkheden vertegenwoordigt. De SM is geplaatst in een New Yorkse straatscène, met kleurrijke uithangboorden en neonreclames.

Service Magnifique

Mijn bestelling werd persoonlijk afgeleverd en ik bleek ook nog eens de allereerste besteller te zijn (helaas is de litho niet gesigneerd of genummerd dus ook u kunt met een dergelijke eer gaan strijken). Een fraai resultaat in een mooie passe-partout en dito lijst. Het geheel met lijst kost 150 euro en dat is niet gering als je ook een SM op de weg probeert te houden maar, de muren kunnen niet kaal blijven...

Wilt u ook een exemplaar: kijk achterin SublieM want het wordt verkocht via de clubshop!



Dit is Gran Tourisme!

Door Peter Pijlman*

Dit is een - bijna – waar gebeurd vakantieverhaal. Het kan u op slechte gedachten brengen. Maar 'slecht' is een relatief begrip.

Je hebt alles wat je hartje begeert, tot en met een smetteloze, witte SM. Alleen, hij doet het nog niet. En je twijfelt of je hem een andere kleur wilt geven. Je bent al jaren getrouwd en hebt zowat de hele wereld afgereisd. Dan kan de volgende vakantiebestemming soms een probleem worden. Misschien een idee voor uw volgende vakantie in La Douce France.

Siberisch wit, AC 088

Je hebt wildwater gevaren op de Ob, toen Rusland nog tot de Unie van Socialistische Sovjet Republieken behoorde. Langs de oevers van de rivier smolt langzamerhand de sneeuw weg en het groene voorjaar ontblootte zich. Maar daar was het jouzelf nog te koud voor. Ja, het was bar en boos ... en spannend tegelijk. Je dronk wodka tegen de klippen op, om warm te blijven en je fantasie te prikkelen. Want Siberië is saai. En eindeloos, zoals de rivier de Ob. Je denkt na enkele glazen van die nationale Sovjetdrug: waarom is 'ie eigenlijk niet groen? We hadden van Chyparse een jerrycan LHM mee kunnen nemen. Lekker goedkoop

Je wist dat Breznev een groene SM cadeau had gekregen en hoopte dat je hem langs de oever van de rivier voorbij zou zien racen, maar je keek tevergeefs en belandde door je verkeerde gedachten met je vlot tussen twee rotsblokken en zat dagenlang vast totdat de geheime politie je uit je benarde positie bevrijdde. Thuis gekomen besloot je in ieder geval je SM *niet* groen te laten spuiten, maar origineel Blanc Meije te laten. Zoals de barre winters in Siberië. Mooi!

Dalai Lama oranje, AC 329

Je maakte in je jonge jaren als hippie een reis naar Tibet. Te voet, over brokkelige berggeitenpaadjes. Je dacht af en toe aan de Croisière Jaune van Citroën, en zag voor je hoe die rupsbandenwagens gestut moesten worden om niet van de smalle richels af te donderen. Eén keer moesten ze zelfs helemaal gedomonteerd worden en onderdeel voor onderdeel over een ingestort deel van het pad worden getild, om ze daarna weer in elkaar te schroeven en verder te rupsen. Maar intussen hoopte je stilletjes dat de Dalai Lama bij z'n bezoek aan Parijs óók een SM als relatiegeschenk had gekregen. Wellicht scheurde hij daarmee langs de afgrond van het onpeilbare ravijn aan de andere kant van jouw 'track'. Zou mooie plaatjes opgeleverd hebben voor SublieM.

Had Pijlman niet ooit in Zuid-Duitsland een originele oranje SM met oranje stoffen interieur gezien? Maar helaas, je was vergeten dat de Lama inmiddels al jarenlang in ballingschap vertoefde en wist niet dat hij helemaal niet van Gran Tourismewagens hield maar zich liever zingend en dansend met tamboerijn én volgelingen voortbewoog. In oranje gewaden. Als de

Dalia van de Franse regering een SM cadeau had gekregen, dan was het ongetwijfeld een oranje exemplaar geweest. Jouw auto zou nooit Orange Ténéré worden.

Gorilla zwart, AC 200

Je bent al tig keer op Safari geweest. Uiteraard in Kenia. Mooie beesten daar! Nijlpaarden. Sumatraanse tijgers. Chinese biggetjes. Indische olifanten. Kalahari leeuwen en miljarden Wadlopertjes. En 's nachts die geluiden! In één woord geweldig was het. Per reis nam je wel duizend dia's mee terug naar het goede vaderland en daarna organiseerde je voor vrienden en familie héél gezellige avondjes in het donker. Na de zesenzeventigste dia hoorde je de Keniaanse oerwoudgeluiden om je heen opnieuw: duister snurkende gorilla's en smachtende hindes. Je raakte trouwens op die manier vrij gemakkelijk wat overbodige contacten kwijt. Vrienden die toch niet echt in je avonturen geloofden en trouwe maar saaie familieleden die het na de tweede voorstelling wel voor gezien hielden.

De investering in zulke meetings leverde je meteen de nodige spaarcenten op voor een volgende trip; voorlopig kreeg je geen bezoek, dus geen dure flessen openrukken, zoutjeszakjes openscheuren, zwarte kaviaar uit de vriezer trekken en ga zo maar door. Ha, er bleef geld over voor de broodnodige reparatie van je Maseratimotor! Kon je eindelijk eens een spectaculaire reis met je SM maken. Was er tot nu toe nooit van gekomen. Veel met het vliegtuig weggeweest, en die luchthavenbelasting, die brandstof toeslag en nu weer die terrorisme toeslagen. Die vakanties hadden allemaal veel te veel geld gekost. En zwart is niet je kleur. Jullie SM blijft wit.

Zandgeel, AC 318

Nee, vaak was het weer de Costa Brava, Costa del Sol, Costa Rica, Costa.... Hé, André Costa!? Was dat niet die man die met de Coralie-SM de desert doorcrosste? Dat leverde ooit een geweldig, driedelig reisverslag op in l'Auto-journal! Menig clublid is al jaren naarstig op zoek naar die nummers! Jij had ze. En er werkelijk van genóten! Maakte pas echt de begeerte naar een eigen SM bij je los. Die stond inmiddels al jaren te wachten op een goeie beurt. Maar ja, toen kwamen de georganiseerde Safari's in de mode en je kon beslist niet achterblijven. Je ging gewoon méé, in de vaart der volkeren. Zo heet dat. En je motorrevisie, ach die kwam later wel. Dat zandgeel van de woestijn of de beach? Dat is misschien wat voor je auto. Feuille dorée misschien, of beter Sable métallisé.

Wadgrijs, AC 095

Wadlopen. Had je ook al gedaan. Leuk hoor. Pietersburen, zeehondjes. Schiermonnikoog *nét* niet gehaald want hoogwater komt altijd op de verkeerde momenten. Net zoals een gebroken kettingspanner, maar dat even terzijde. Nee, wadlopen was wel leuk, maar resulteerde in te weinig en vooral eentonige dia's,

en dientengevolge te korte avondjes voor het restant van je vrienden en familie. Leverde op termijn gesproken dus te weinig op. Dus die ene vakantie in eigen land, daar bleef het bij. Hoewel..., je zou bijna vergeten te vertellen dat je nog een weekendarrangement in een Veluws pensionnetje had geboekt. Maar toen bleek, dat de Citroën SM Club Nederland voor haar technische meeting (verbollen gooien, grabbelen in een ton met zaagsel en onderdelen, wie het snelst z'n accu kon verwisselen) óók een aantal kamers had gereserveerd, toen zag je dat helemaal niet zitten. Je was weliswaar al jaren lid van die club, maar had nooit acte de présence gegeven omdat je SM nog niet in rijdende staat vertoefde. Beetje schaamte is je niet vreemd, dus toen had je maar afgeboekt. En de kleur van het wad, is dat wat? Mmm, Gris nacré misschien.

Idi-oot rood, AC 424

Daarom was je naar de Soedan afgereisd. Meteen goed aanpakken, niet meer dat halve werk. Het was geweldig geweest! In één woord. Het was de vakantie van je leven geworden. Het had hem je bijna gekost, maar achteraf had je die vakantie nooit willen missen. Wat je dáár had meegemaakt, was nou echt iets voor het magazine van de SM club. SublieM! Ongelofelijk. En dia's natuurlijk. Véél dia's. Je weet nog precies waarom je ze maakte. Idi Amin in z'n rode SM! Daar had ooit wel een verhaal over in SublieM gestaan, maar de plaatjes die als bewijs konden dienen, die hadden ze er nooit bij afgedrukt. De tekst klopte wél, zo ongeveer. En uitgerekend toen jullie naar de Soedan gingen, kwam Ome Idi opnieuw langsscheuren. Compleet in veldherentenu. Niet achter het stuur, maar ernaast! Z'n chauffeur chauffeerde! Uiteraard, daar zijn ze voor. Maar wát voor chauffeur! Een chauffeuse. Je had er ooit iets over in het clubblad gelezen. Het was geen concours d'élégance, welnéé! Een echte autorace! En Idi won opnieuw de wedstrijd! Of eigenlijk was zij het die hem won. Je hebt het zelf op dia vastgelegd. En aan je vrienden laten zien. Nou ja, eerlijk gezegd aan die éne vriend die je nog over had na al die duistere dia-avondjes. En uitgerekend op het moment dat de rode SM met Idi Amin over de finish streeppte, was die laatst overgebleven vriend in slaap gevallen. Maar jij hebt het bewijs in handen. Idi Amin had een rode SM. De jouwe blijft toch maar wit. En na al die fantastische vakanties sta je voor de beslissing: wat zullen we nu weer eens gaan doen?

En dan krijg je een lumineus idee. Je hebt eigenlijk alles al gedaan in je leven. Er is geen kerkinterieur aan je aandacht ontsnapt. Je reisde over toendra's en langs lianen door de regenwouden. Je hebt een ruimtereis geboekt met de Challenger, maar je staat voor 2030 gepland. Je kent Toscane op je duimpje en eerlijk gezegd vind je dat langzamerhand een beetje gewoontjes. Sint-Petersburg en de Hermitage heb je inmiddels al drie keer gezien en de Rembrandts van dat museum zijn binnenkort in Amsterdam in een dépendance opnieuw te bewonderen. Incatempels in Guatemala? Pft, een hoop stenen en klimop en je fantasie over mensenoffers is

allang bevredigd in de binnenlanden van Papua Nieuw Guinea; bovendien herhalen ze die offerandes elke drie maanden op Discovery Channel. Gewoon in je luie stoel, op de buis. Dromen over de kleur van je SM.

Gendarmeblauw, AC 637

Nee. Je weet beter gemaakt. Dit keer gaan we SM's bekijken! We gaan naar Frankrijk! We kopen 'La Vie de l'Auto', 'Automobila', 'Rétroviseur', 'Gazoline' en 'AutoRétro' en elke week kunnen we er minstens tien bekijken. En berijden natuurlijk, want altijd is de 'moteur refait', en zijn de 'batterie, pneus, échappement, sphères neufs'. Geen centje pijn dus. Heerlijk! We laten onze eigen SM thuis. We gaan gewoon elke keer opnieuw proefrijden! Niet zomaar even het dorp op en neer. Nee, we nemen de Autoroute du Soleil. Een flink stuk, want je moet zo'n ding tenslotte warmdraaien want dan pas weet je of de lagers niet rammelen, de zuigers niet kantelen, de radiateur niet verstopt zit en de koel-slangen niet zijn verteerd, de vijfde versnelling niet is afgebroken, de airco het doet, de remmen niet versleten zijn, de rechtuitloop in orde is, de trekkracht voldoende en ga zo maar door. Een flink eind raggen dus. En: op kosten van de verkoper. Heerlijk! Wat een vakantie!

Risiceloos toeren maken in een SM! Geen benzinekosten, geen blikken groene olie inslaan, geen reservemotorolie. Geen gedonder met het inpakken van die onmogelijke kofferbak. Geen bandenslijtage, want die joekels van een XWX-sloffen zijn tegenwoordig bijna onbetaalbaar geworden. Van Lille naar Beaune en terug. Dan even een stukje afzien met de BX en dan van Dyon naar Avignon en terug. Van Montelimar naar Perpignan. En terug. Die oude Gendarmeristen die ooit in SM's surveilleerden, die knijpen wel een oogje toe als het even ietsje te hard gaat.

Dat is een goed idee: Bleu de Brégançon. Iets om over na te denken na de vakantie.

Dit is Gran Tourisme! Proefrijden in SM's.

En sparen voor de motorrevisie!

**Met dank aan Jacques en Marguerite Hackenberg voor het échte verhaal, dat overigens niet over SM's ging en ook niet op hun eigen vakantiebestemmingen slaat!*



Zo'n auto moet je koesteren...

Het KNAC Classic Car lidmaatschap en de
voordelige en uitstekende KNAC Classic Car verzekering!
Persoonlijk, comfortabel en compleet.

De KNAC Classic Car Verzekering voor Classic Carleden:

- WA premie van € 57,20 per jaar
- Casco deel 1% van de taxatiewaarde, taxatie eens in de drie jaar
- Of: 1,1% van de waarde, taxatie niet nodig
- Na schade geen hogere premie
- Gratis rechtsbijstand verzekering
- Ook dekking bij deelname aan FIVA rally's
- Premiekorting bij 3 of meer klassiekers
- Premiekorting voor klassiekers met een bouwjaar van voor 1950

Het KNAC Classic Car Lidmaatschap € 94,50 per jaar o.a.

- Uitgebreide hulpverlening in binnen- en buitenland voor alle auto's waarin u rijdt (i.s.m. de ANWB Wegenwacht en de Alarmcentrale)
- Gegarandeerde repatriëring van uw klassieker bij calamiteiten in het buitenland
- Uniek: óók hulpverlening bij deelname aan FIVA rally's
- Vervangend Vervoer in binnen- en buitenland
- Eenmalig: een zwaar metalen historisch KNAC autoschild
- ... en nog veel meer

Voor meer informatie: www.knac.nl of bel tijdens kantooruren: 070-383 16 12

KNAC, WANT VERSCHIL MOET ER ZIJN!

www.knac.nl



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







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

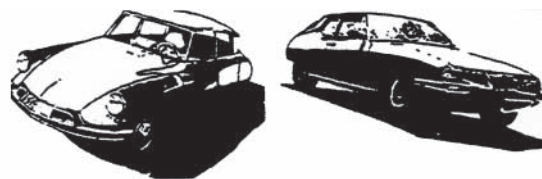


bedrijfseconomisch advies
interim management
detachering
evenement organisatie

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

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

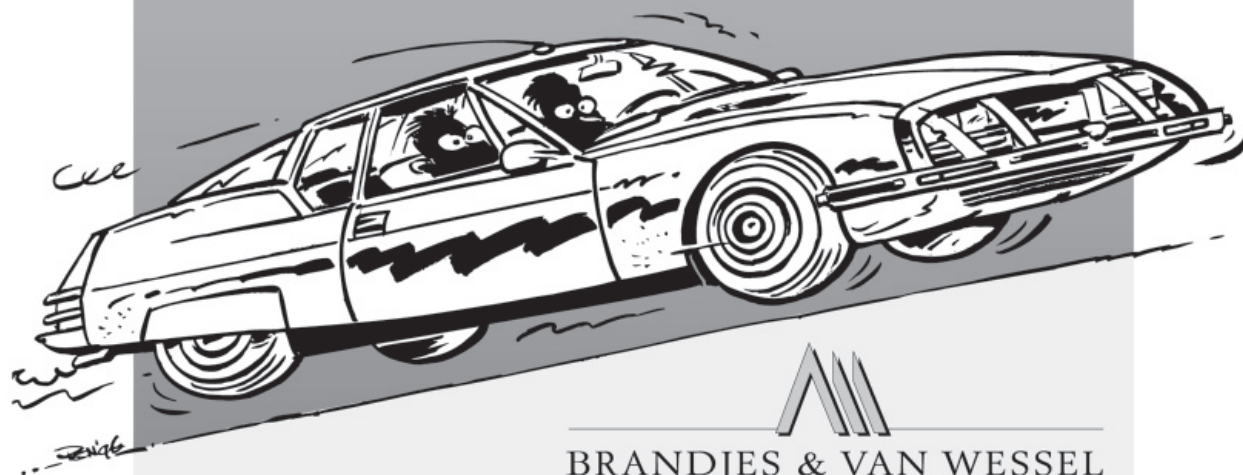
Zaterdag:
10.00-14.00 uur

Veerbollen nieuw	225,-	Elektronische ontsteking Lumenition	690,-
Veerbollen gereviseerd	135,-	RVS uitlaat compleet	2.885,-
Veerbollen vullen per bol	25,-	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.	
HD-pomp met nieuwe lager en pomphuis	515,-	SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
Hoogteregelaar	105,-	SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
Hoogtedrukregelaar	150,-	SM instructieboekje (herdruk)	75,-
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-	SM 1970-1975 Les Archives du Collectionneur	55,-
Remschijven set	150,-	T-shirt SM	20,-
Handremblokken	75,-		
Remblokken	125,-		
Textar remblokken	240,-		
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-		
Wielagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-		
Wieldraagarm L of R	535,-		
Spoorstang L of R	255,-		
Motorsteun	145,-		
Koppelingset (3 delig)	380,-		

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

DE BESTE HOOGTE- REGELAARS VOOR UW PENSIOEN

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL
PENSIOENADVISEURS

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

Onze gezonde zucht naar sensatie

Door Peter Pijlman

Je moet altijd kiezen, en soms kies je verkeerd. Ik heb lang gearzeld over deze titel, maar uiteindelijk staat het er en ik sta er pal voor. Binnen afzienbare tijd houd ik het voor gezien, al dat geschrijf voor de club. Dan zit er tien jaar redactie- en vooral schrijfwerk op. Weet u wat dat betekent? Vier keer per jaar ervoor zorgen dat er een vol clubblad ligt, met artikelen in vele variaties, voor elk wat wils. En daar zit de pijn.

Het begon met een clubblad...

Het begon in 1993 met de vraag: welke naam moet het clubblad van de Citroën SM Club Nederland hebben? Het toenmalige bestuur koos voor 'SublieM'. Dat lag voor de hand. En De Telegraaf gaf ons de SMoes om eindeloos veel artikelen te publiceren. Die krant kopte namelijk destijds: 'Over SM wordt het liefst gezwegen'. Nou, we hebben dat taboe helpen doorbroken. Maar toen wisten we nog niet wat we nu weten: dat er een winkel met dezelfde naam in Rotterdam bestaat waar je lak, leer en rubber kunt aanschaffen. Origineel zijn is moeilijk. Het eerste blad werd gratis verspreid onder potentiële leden van de opgerichte club.

en toen kwamen de artikelen vanzelf...

SM. Citroën SM. SublieM. Waar ga je zo'n blad elke drie maanden mee vullen? Dat vroeg de vormgever van de eerste drie nummers mij. Immers, 'al die SM's zijn toch hetzelfde?'. Dat viel mee. En toch vreesden we hetzelfde: er bestonden al twee boekjes over onze auto, en het aantal varianten is beperkt. Maar het leed onder de leden bleek aanzienlijk. Dus ontstonden daaruit SelfMade en SMart Talk, de technische rubrieken. Met de regelmaat van de klok, en zeer succesvol want deze rubrieken geven veel leden nuttige informatie. Dankzij verschillende auteurs, maar vooral dankzij Peter Derks.

soms met een leuke vondst die beklijft...

Over onze Suzanne Mirable kunnen we kort zijn. Ze was een vondst. Haar wederwaardigheden vulden drie artikelen plus een fors hoofdstuk in een nieuw boek over de SM. Zij is inmiddels de pin-up girl van heel SM minnend Europa. Zelfs in Australië kent men onze Diva, zo bleek via internet. Ze had ook iets tragisch, die dame. En leed verkoopt. Speciaal van Snelle Meiden.

maar dan ontspoor je voor een tijdje...

Ze werd kortstondig opgevolgd door Sabine Mercieux, die Solange Mirabelle bleek te heten en uiteindelijk door de mand viel als Sophie Marceau. Of Morceau, daar zijn we nog niet over uit. Sophie is inmiddels even inspirerend gebleken te zijn als haar beroemde moeder, Marlène Cotton. Daar hebben we nooit meer iets van gehoord, maar dat verandert in de toekomst. Toch maar weer eens aanbellen op de Spoorlaan in Heiloo. Want daar schijnt onze Sophie te wonen. Of was het Suzanne Mirable? Het is niet meer bij te houden met al die dames.

en sterven sommige ideeën een vroeg dood...

SpeurMan leefde kort, de arme ziel. Hij was een soort Opsporing Verzocht, maar kennelijk weten we alle SM's in ons land te traceren. Sinds kort echter kennen we twee SM-eigenaren die verwoede pogingen doen haar identiteit vast te stellen. Want ze willen een kenteken. En dus zijn er nu twee SpeurMannen met een Sof Moment in hun leven. Maar wél SoptiMisten die hemel en aarde bewegen om hun Diva wakker te kussen. Houd moed, Sterke Mannen!

Maar we blijven levensgenieters...

Séjours Magnifiques schijnen er alleen maar in de eerste jaren van de club te zijn geweest, want de rubriek stierf een eenzame dood. Veel van onze leden leven zo blijkt maar weer eens in

'ScheurMokkels?'





het verleden, want Special Memories is regelmatig teruggekeerd. Gevuld met Sappige Momenten (hé, nog niet gebruikt!) in het opwindende liefdesleven van u, lezers! Speciale Momenten is in diezelfde categorie de absolute topper en dat stemt ons optimistisch! Dat die er echt steeds weer zijn, bewijst onze hoop op steeds weer nieuwe piek-ervaringen. We blijven levensgenieters.

Snelle Mededelingen worden plotseling nog sneller...

SM Mededelingen werden al vrij gauw Snelle Mededelingen, maar het zijn meer 'korte' mededelingen geworden, want omdat ze maar 1 x per 3 maanden verschijnen, zijn deze mededelingen niet erg actueel. Gelukkig hebben we daar nu onze website voor. Daar verschijnen onze SMail Circulaires. En die leveren veel reacties op. E-mailen is kennelijk Super Makkelijk.

en evenementen keren met de regelmaat van de klok terug...

SMullen op Texel deden we maar één keer, maar was wel heel succesvol en het zette een trend. Sindsdien hebben vele auteurs hun herinneringen aan een evenement opgeleukt met een fraaie titel. SMart '97 was in vele opzichten de absolute topper. Men heeft het nog steeds over deze - tweede - internationale meeting in Nederland. Steeds Méér Séclin Memoires kwamen er na twee

edities niet: dit evenement is onder bezoekers van beurzen gemeengoed geworden. Saumur Mémoires, Sortie Mémorable, Super Machine(s) in Toulouse en later SpeedMachines verhaalden over het evenement rond de Concorde. De Salon Mauvais ging over het exorbitant dure Rétromobile, een beurs die je tenminste éénmaal in je leven bezocht moet hebben, net zoals de Club Med. Sallands Mooiste, Slimme Mokkels in Rotjeknor, SMoesjes d'Amore, Searching More, Service Mémorable, Sightseeing Members en de Suidelijkste Meeting: het kon niet op. En er zal geen eind aan komen zolang onze leden samen met onze evenementenboij de moed erin houden.

terwijl ook techniek altijd scoort...

Terug naar de techniek van onze auto's. Solution Magnifique, Serieuze Methode, SMOel, Serieuze Moeilijkheden, Serieuze Misser, Schakelen Maar, Super Makkelijk, Snelle Manoeuvre, Super Motorolie: ze maakten het u makkelijker uw SM te onderhouden. Maar Sans Monnaie kreeg de meeste reacties. Kunst, met zo'n kostbaar Super Mokkel in handen van Nederlanders. Ons ben zuinig.

en seks het altijd goed doet...

Seks doet het altijd goed. Het spijt me niks. Superbe Model was een centerfold-schilderij van Krabbé in maart '95 met in de hoofdrol een SM.





Super Mooi en Super Mokkel. Volgens onze penningmeester en vele anderen mag Sophie Marceau niet verdwijnen en daar peinzen we dan ook niet over. Miss Sugarly Mopper en Candy SMulfer deden verwoede pogingen om de stylisten van Citroën op andere gedachten te brengen, en met succes, maar verdwenen wel in het duister van de Stille Middeleeuwen uit ons bestaan. Toch zijn hun kritische noten over Citroën niet vergeten: sindsdien zijn de Double Chevrons weer mooi en het ijzersterke beeldmerk van Citroën wordt niet meer misbruikt. We zijn met kritiek op de modellen van Citroën gestopt, niet omdat ze Super Mooi zijn tegenwoordig, maar we krijgen het gevoel dat ons merk weer lef krijgt.

hoewel we ook wel eens een foutje maken...

Snelle Missers hadden we er vele. We grossieren er in. SMart, diepe SMart!, Super Miskleun, Sof/Suffe Momenten, helaas, telkens gingen we weer de fout in. Maar dat geven we volmondig toe. Dat maakt het niet minder ernstig, maar wel weer leuk.

Maar dat moet kunnen: we blijven spelende mannen (en 2 vrouwen)...

Spelende Mannen. Tja, met de wisselingen in het bestuur is dat er een beetje bij ingeschoten. We worden serieuzer, en hoewel SMogram,

SublieMaatje, Serieus Moment, Stil Millennium, Se Mirer, en Onze SMogoloog u als lezer aan het denken proberen te zetten, blijven we toch vooral zoeken naar Stoute Mémoires, Super Mirakels, Special Movies, Spectacle Mauvais, Super Magique, Super Mitrailleuse, en Sensuele Meesteressen. En: SMall is beautiful! Oók voor twee dames-clubleden.

en het zal nooit ophouden...

Maar we hebben méér fantasie dan u denkt. Alleen: die moet wél omgezet worden in artikelen. En dat is een probleem. De redactie van uw clubblad stond er dit nummer behoorlijk alléén voor om deze Sjieke Maagdelijke bladzijden te vullen. En dat kan echt niet. Want dan krijg je allemaal van die artikelen als dit.

tenminste: als u ook gaat schrijven!

Daarom een dringend beroep op u als lezer: word schrijver! Vul ons blad! We geven u wat suggesties. Seulement Manger (of hoe goed het leven is met een SM)? Sélection Mirable (uw culinaire ervaringen). SfeerMaker (de SM als trouwmobiel?). Sjieker Mobiel (uw eigen accessoires). Sof Moment (spreekt voor zich). SukkelMans (eerlijkheid loont; ik had beter kunnen weten). Strictly for Men (zonder toelichting, met toespeling). SodeMieterop (u bent haar nu echt zat!). Slome Moeder (de voorgangster van uw SM). Slimme





Man (uw voordeligste aankoop). Slechte Man (uw slimste verkoop). Stoere Man (uw bochtenwerk)! Slikken, Man! (pijnlijke miskoop). ScheurMokkel (moet ik dat echt uit de doeken doen?). ScheurMeubel (over gescheurde stoelen en achterbank), Lekker ScheurMokkel (over uw geliefde SM)! Scheur Momenten (idem, maar dan mét snelheidsbekeuring), ScheurMachine (idem, en dan is er ineens een kapotte motor).

Afijn. Aan u als consument nu het woord. Word producent! Kopij kan aangeboden worden aan Roland van der Spek. Zie colofon.

Misschien had ik toch als titel voor dit stukje niet moeten kiezen voor 'ScheurMokkels', maar voor SchrijfMomenten. Een kop is echter maar een kop. En die moet aandacht trekken. We hebben nou eenmaal een gezonde zucht naar sensatie. Maar die moet nu wel omgezet worden in producten. Succes!

Met dank aan die vele auteurs die ons in het verleden hun Superbes Mots leverden. En nog wel Sans Monnaie!



Relaas van een eigenwijze hobbyist - 4

Door Gert-Jaap Span

Verrassing! Het zal u wellicht niet ontgaan zijn, deze uitgave komt vrij snel na het vorige. Ik heb mij er een beetje door laten verrassen.

Normaliter moet ik een tijdje na het uitkomen van het clubblad zorgen dat er weer enige tekst en foto's op het papier komen. Zo ook nu, was mijn gedachte. Waar ik geen rekening mee houd, is dat als er een uitgave aan de late kant is, dat het volgende nummer wel op de geplande datum uit moet komen en niet pas drie maanden na uitgifte

een beetje uit de duim gezogen zijn. Alhoewel??? Wellicht dat sommigen het toch niet zouden herkennen. Geeft niks, maar degene die wat meer inhoudelijke kennis heeft, zou mijn verhaal onderuit kunnen halen en dat wil ik toch graag voorkomen. Bij deze beloof ik u dat in het volgende deel alle facetten aan bod komen die ik heb meegemaakt met het motorblok, tot zover als dat het dan is. Het blok is als u dit leest echter nog niet klaar. Er is nog een heleboel niet klaar. Sterker nog, ik denk dat ik na het volgende artikel real-time moet gaan schrijven. Ik heb dan het verleden zover beschreven dat ik in het heden terecht ga

Schroot Man!



van het vorige. Normaliter had ik u willen trakteren op een inhoudelijk verhaal over de ervaringen die ik heb opgedaan met het motorblok. Hierbij dan ook alle technische gegevens, maatvoeringen, gevoelens, beslistmomenten, beslisgronden en wat er verder nog maar gezegd kan worden. Maar het eerder aangehaalde verrassingseffect gooit roet in het eten.

Voor bovenstaand artikel heb ik even rust nodig en een aantal dagen de tijd om het beschrevene te herkauwen en natuurlijk goed te checken of alle technische gegevens goed op papier staan. U hebt er als lezer tenslotte niks aan als de waarden maar

komen. Het zal dus kunnen gaan voorkomen dat ik een uitgave moet overslaan omdat ik niks gedaan heb in tussentijd (kun je meteen zien of ik wel lekker doorwerk).

Contacten

Maar zover is het nog niet, er zijn nog een paar lichtvoetiger delen die ik onder de aandacht wil/kan brengen. Het zal de meesten wel bekend zijn dat de elektriciteit een GROTE FACTOR speelt in de SM en de elektronische besturing in het bijzonder. Vele problemen worden veroorzaakt door slechte contacten. Eerdere artikelen in het clubblad hebben dit reeds aangegeven.

Leuk gezegd maar wat doe je er dan mee?

Er bestaan in de handel van die contactsprays en contactcleaners die wonderen beloven. Helaas is mijn ervaring dat als je de contacten weer eens inspuut, je weer die bekende oplosmiddelgeur ruikt en dan weet ik het wel weer. Deze ontvet alleen maar, maar dat wil ik niet. Ik wil de oxidatie (roest) verwijderen. Er moet iets etsen. Net als op die fietsframes bij mij op het werk. Als er vlieg-roest op zit, moet dat eraf voordat de lak erop komt. Het etsen van metalen doe je echter niet met oplosmiddelen maar met zuren. Zoutzuur,

De volgende dag eruit gehaald, schoongespoeld met water en waarachtig, het glanzende gele metaal schittert je tegemoet. Ze deden het ook nog. Als 2^e test dus maar wat stekkertjes van de losse kabelbomen erin gehangen. Legde ik de stekkertjes de ene dag tegen de multimeter aan, dan was er geen contact, na een nachtje in de prut en een spoelbeurt hoefde de multimeter er maar naar te kijken en de weerstand was al nihil.

Deze test heb ik ongeveer een half jaar geleden uitgevoerd en de contacten blijven goed. Dus heb



fosforzuur, salpeterzuur (heel gemeen spul) of iets dergelijke.

Kijkende in de kast met verzameling aan potjes met middeltjes, heb ik een potje staan van Turtle Wax met de naam RUST EATER. De naam zegt het al, opeten van roest. Bevat fosforzuur en zoutzuur, veroorzaakt brandwonden, wordt in de hobbyzaak verkocht dus zal wel niet al te sterk spul zijn. Spul in een potje, beetje water erbij, daar wordt het vaak net iets sterker van, en er als proef een paar koplampen ingehangen die zover geoxideerd waren dat ze in de fitting niet functioneerden maar bij stevige controle toch goed bleken te zijn.

je wat geduld en wil je niet allemaal nieuwe stekkertjes monteren, dan kan ik dit aanraden. Ik moet erbij vermelden dat het effect op vertinde contacten wat minder is. Voor degenen die het ook echt gaan proberen, is er nog het volgende te vermelden: bepaalde stekkers (ronde hulsjes) bevatten een rubberachtig omhulsel, deze hoef je niet van tevoren te verwijderen want de structuur wordt niet aangetast. Ze zitten echter aan het contact vast(gelijmd??) en die verbinding kan wat week worden. Zorg wel dat je de contacten goed schoonspoelt anders blijven er zuurresten achter met alle gevolgen van dien.

To be continued...

Hare Majesteit of Sado-Maso?

Bewerking: Peter Pijlman

In de garage van clublid Jacques Hackenberg in het diepe zuiden van Frankrijk vond ik een uitgave van Oldtimer Praxis van 11 november 2000. Onder de titel 'Grande Complication' schreef Stefan Heins in de rubriek Wunder der Technik een leuk artikel dat hieronder in verkorte en bewerkte vorm wordt weergegeven. In de vertaling is geprobeerd het Duitstalige karakter van het verhaal zoveel mogelijk te behouden.

Klokkenmakers noemen tot op de dag van vandaag hun meest geavanceerde meesterwerkjes 'Grande complication'. De mensen van Citroën die verantwoordelijk waren voor de creatie van de SM waren pragmatischer toen ze hun meest gecompliceerde schepping als doopnaam 'SM' meegaven. Sommige vrienden van deze extravagante auto maakten er zélf 'Seine Majestät' van; sommige reparateurs spreken echter tot op de dag van vandaag liever spottend over 'Sado Maso'. Wij vroegen iemand die het weten kan, welke van deze twee namen aan deze eigenzinnige auto écht recht doet.

Oliecrisis in Europa, financiële crisis bij Citroën, zenuwcrisis in de werkplaats: de moedigste, geniaalste en meest gecompliceerde automobiel van zijn tijd legt na een glorieuze start op onnavolgbare wijze het loodje. Heel snel belandt de 'Koning' in ballingschap, na deze genadeloze en fatale coupe.

Mensen, die de zegswijze 'de Vorm volgt de Functie' begrijpen, zijn onmiddellijk verliefd op de SM. Vanuit welke hoek je hem ook bekijkt, je ontwaart telkens een nieuwe, geraffineerd in scène gezette nuance in de vormgeving die je de adem doet stokken. Welke indruk moet deze automobiel anno 1970 hebben gemaakt, toen de wijkverpleegster nog in een Kever reed en de patser in een Audi 60? Een voorbijganger anno 2000 murmelt: 'Als van een andere planeet!' De elegantie van de SM is ongrijpbaar. Z'n ogenschijnlijk eenvoudige carrosserievorm met de lange neus en de korte kont roept door z'n verwarring schepende details een onweerstaanbare spanning op. Aan de voorkant ziet hij eruit alsof hij het asfalt wil opzuigen; z'n achterkant doet vermoeden dat hij zich daar op een gegeven moment van zal losmaken en weg zal vliegen.

Citroën zelf bestrijdt de oorsprong van de vorm-

geving: niet de creatievelingen rondom Jacques Né (sic!) waren voor de vorm verantwoordelijk, maar de wind. Met een door Citroën opgegeven Cw-waarde van 0.32 was de SM in 1970 ongeveer waar de overige automobielbouwers anno 2000 zijn uitgekomen. Wolfgang Kentner rijdt zo'n dertig jaar SM en bekijkt de zaak nuchter: 'Als ik de radioantenne omhoog heb, ontstaat er windgeruis; anders niet.'

Grote deuren gunnen je een blik op het interieur en het dashboard en dat ziet er nog steeds uit alsof het voor een auto in de toekomst gemaakt is. En maak je de motorkap open, dan openbaart zich het tweede deel van het verhaal. Het aluminium V6-motorblok van Maserati, met fraai vormgegeven kleppendecksels, ligt verscholen onder een berg van slangen en leidingen. Wolfgang Kentner wekt het wonderapparaat tot leven. Het opstijgende geluid van de zes cilinders is nauwelijks adequaat te omschrijven; ik noem het maar 'schönböse'. Diep aanzuigegrom vermengd met uitlaatgerommel en daar overheen zacht, maar continu present, metalig gehamer van het hoogwaardige Italiaans mechaniek.

De hogedrukpomp perst leven in de vijftig meter lange, met vloeistof gevulde leidingen. 175 Bar zorgen voor het niveau van de auto en voor een eenvoudige bediening. Eerst stijgt de achterstevan omhoog, daarna heft de SM z'n lange neus op. Kentner lacht: "De SM is een 'Kopflastiges Automobil', niet alleen in overdrachtelijke zin". Op de weg komt deze eigenschap nauwelijks in negatieve zin naar voren: foutloos scheert de anderhalve ton wegende Coupé door langgerekte bochten..., als de piloot tenminste ervaring heeft. Is dat niet het geval, dan gaat het zig-zaggend over de weg. Ook de werking van de rem vereist gewenning: iets te hard op de remknobbel drukken, en de SM lijkt van achteren op te stijgen. In werkelijkheid echter blijven de vier wielen steeds met het wegdek in verbinding.

Waar komen die talloze ellendeverhalen over de motor vandaan? "Veel ervan is helaas waar", zegt Meister Kentner. "Het begint allemaal met een niet optimale kettingspanner. Abrupte veranderingen in belasting verdraagt deze V6 niet. Op een gegeven moment verspringt een ketting over een tandwiel en dan is het 'Feierabend'! Jammer, dat nooit iemand dat aan de eigenaar verteld heeft, want het is natuurlijk al lang bekend. Daar kwamen onderhoudsproblemen bovenop die te maken hebben met niet nadenken en onkunde:

het spreekt vanzelf dat de aluminium motor warmgedraaid moet worden, anders gaat hij onherroepelijk olie verbruiken. Iedere andere olie dan 20W50 leidt tot slijtage aan de klepzetels". En hoelang houdt de V6 het uit, een zorgvuldige rijwijze vooropgesteld? "Dat valt moeilijk met zekerheid te zeggen, maar tamelijk lang als iemand gevoel heeft voor techniek. De kettingen moeten tussentijds vervangen worden, maar zuigers en cilinders gaan 200.000 kilometer mee, en het draaiende gedeelte kan meer dan een half miljoen kilometer meegaan." Hoe staat het met de onderdelen? "Nieuwe motorblokken en cilinderkoppen zijn niet meer te koop, maar aan slijtage onderhevige delen zijn goed te vinden. Citroën levert zelf niks meer, behalve een aantal onderdelen die hetzelfde zijn als bij de CX."

"Tegen alle borrelpraat in, kan er volgas mee gereden worden, behalve als er maar drie liter olie in het blok zit die bovendien 20.000 kilometer oud is, als de radiator verstopt is, en de waterkoelleidingen met kalk zijn aangekoekt, ja dan moet je zulke experimenten niet meer uithalen", zo relativeert de expert. Een andere typische opmerking verbijstert me: "Menig monteur stelt het ontstekingstijdstip op het gehoor af, en tja, als de motor dan agressief bijt, zit je al snel op een paar graden te vroege (voor)ontsteking. Het gerinkel (gepingel) horen mensen natuurlijk niet, en 'daar gaat weer een blok over de Jordaan!'."

Voor de huidige SM-eigenaar is het lastig om een gekwalificeerde monteur te vinden: "Citroën-monteurs met ervaring zijn er niet meer, en Maserati-garagisten ontvangen deze klanten meestal niet met open armen", weet Kentner. "In principe is het mogelijk om een motor voor 6000 DM gedeeltelijk te reviseren, maar omgekeerd biedt een investering van meer dan 15 duizend Mark geen garantie dat de machine vervolgens fatsoenlijk loopt. Als iemand zonder enig instinct aan het apparaat sleutelt, wordt het niks. Het begint met kleinigheden als de oliepomp, die vanzelfsprekend met olie gevuld gemonteerd moet worden, en degene die voor het eerst de oliedruk opbouwen met gemonteerde bougies, moet zich over het resultaat niet verbazen!" Conclusie: een stapel rekeningen die iemand bij de verkoop overlegt, verraadt nog helemaal niet of het allemaal geholpen heeft!"

Voor zijn kennis en zijn vertrouwen in de complexe techniek heeft de man in Hannover (red.: Kentner) veel leergeld betaald. Z'n eerste SM

Oldtimer Praxis
 nur 3,30 DM
 11 November 2000 DM 3,30
 Technik · Tipps · Termine
 ISSN 0930-1101
 4 519 518 103 304

BMW Isetta: Ganz wenig Auto, ganz viel Spaß. Steigen Sie mit uns ein und erleben Sie, was das Vergnügen ausmacht.

Maico M 250/B: Der Ratgeber für alle, die das wackere Bundeswehr-Krad „zivilisieren“ möchten

Neue Serie: Motorradrestaurierung
 Alle Arbeitsschritte im Detail – am Beispiel einer NSU OSL 350

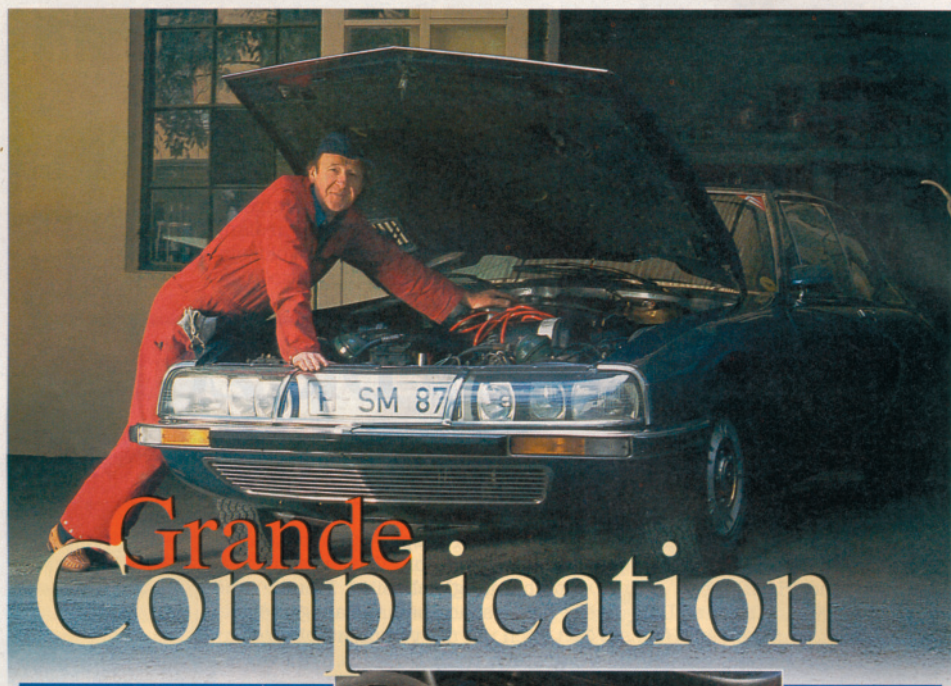
Qualität aus Hannover
Hanomag Garant

Ratgeber Technik
Die Kunst des Hartlötens

Wunder der Technik
Citroën SM

Kinderkrebshilfe-Aktion
 Drei Autos auf zwei Motorräder zu gewinnen!

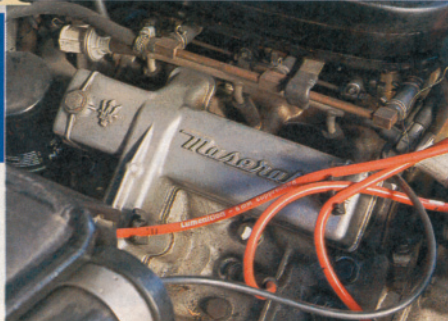
kocht hij in 1972. Als vakman had hij het idee dat hij zonder enige twijfel een "Schnappchen an Land gezogen" had: snel even een paar pakkinkjes hier, een beetje afstellen daar, en hupsakee klaar. Misgegokt. Een half jaar later begaven de lagers het. Drieduizend Mark schade. "Net zo duur als de hele auto was geweest", herinnert Kentner zich nu en toen realiseerde hij zich dat hij zich zo'n auto niet kon permitteren. "Ik heb me toen tot de verkeerde mensen gewend, en de vernieuwde lagers hielden het nauwelijks drie dagen uit. Ik kamde toen de advertenties uit en vond een zogenaamd nagenoeg nieuwe motor voor 3000 DM. En opnieuw ging op m'n snuffer." Motor nummer drie vond Kentner in een schadeauto. 'Komt u maar langs, dan haalt de tuinier de motor er met de snijbrander meteen voor u uit'. Door schade en schande wijs geworden, maakte Kentner de motor maar eerst eens open, en ja hoor, "in de eerste cilinder lag een moer, maat M8."



Grande Complication

Citroën SM – vom Leben und Schrauben mit dem Technik-Wunder

Grande complication nennen die großen Uhrmacher bis heute ihre aufwendigsten Werke. Die Citroën-Verantwortlichen in Paris waren pragmatischer, als sie ihre komplizierteste Schöpfung schlicht SM taufte. Seine Majestät machten einige Freunde des extravaganten Mobils aus dem Kürzel. Sado Maso,



Maserati entwickelte den V6-Motor, der in der Vergaserversion aus 2670 Kubik PS schöpft und sich eines sehr delikaten Rufs „erfreut“

Wind. Einen c_w -Wert von 0,32 gab Citroën an und war damit ziemlich genau dort, wo sich der Automobilbau im Jahr 2000 befindet. Wolfgang Kentner fährt seit knapp 30 Jahren SM –

niert in Szene gesetzte Nuance eines Designs, das einem heute noch den Atem stocken lässt. und sieht die Sache nüchtern: „Wenn ich die Antenne ausfahre,“

De bij dit artikel afgebeelde auto was een gelukstreffer. “De kwaliteit van de afwerking wisselde destijds sterk. Soms zat er na drie jaar al roest op alle felsranden en in alle holle ruimtes. Enkele vooruitziende geesten onder de eerste eigenaren investeerden meteen in een conserveermiddel en voorzagen hun auto van een laag dinitrol. Zulke auto’s zijn veel beter.” Deze blauwe SM kocht Kentner voor weinig geld van een Citroënmonteur die na drie keer een andere motor te hebben ingebouwd, het voor gezien hield, zo om en nabij 1973. Tijdens de oliecrisis waren grote auto’s goedkoop en de prijs van een gebruikte SM was door z’n slechte reputatie al langere tijd in een vrije val geraakt. ‘Slechts 2000 DM, neemt u ‘m alstublieft mee!’; zo ongeveer ging het bij de meeste handelaren. Een waardevermindering van 80 procent in twee jaar was geen uitzondering en werd voor lief genomen, als het ding maar weg was. Kentner herkende de tekenen des tijds en al snel stond z’n binnenplaats vol met

SM’s.

Hoe staat het eigenlijk met de hydrauliek? “De membranen van de veerbollen zijn aan slijtage onderhevig, maar de rest is geen enkel probleem als de leidingen maar dicht zijn”, aldus Kentner. De blauwe SM leed aan lekkages, maar hij heeft de leidingen vervangen door bronzen leidingen uit de scheepsbouw. Dat kostte wat tijd omdat de auto vol zit met drukventielen en retourleidingen maar het loonde de moeite. Daar waar normaal gesproken een reserveblik

hydrauliekvloeistof hoort te zitten, is het bij Kentner leeg: “Bijvullen doe ik niet meer”, grijnst hij. “Een kleine lekkage pas repareren als het niet anders meer kan en intussen gewoon door blijven rijden, is een grote fout. Dan is er aan de aggregaten allang schade berokkend. Een tweede doodzonde die steeds vaker voorkomt, is het bijvullen van de motor met een olie met een verkeerde

viscositeit.” U ziet: aan mogelijkheden om een SM het hoekje om te helpen, geen gebrek. ‘Intelligenz auf Radern’, zoals Citroëns reclameslogan luidt, vergt wel intelligentie aan het stuur, én bij de onderhoudsmonteur (red.: ‘Blaumann’, zegt het artikel...).

Kentner rijdt nu al zo’n 100.000 kilometer met de auto. Z’n eerste ‘officiële’ (‘ambtliche’) handeling betrof het aanbrengen van een trekhaak! “De SM is door z’n stabiele hoogteregeling zeer geschikt als trekker mits men er niet teveel gewicht aanhangt.” Direct na deze klus en – verrassing! – een motorrevisie ondernam hij met echtgenote, caravan en voortent een proefrit naar de Noordkaap. De blauwe auto liep als het spreekwoordelijke uurwerk, totdat ergens in de vallende duisternis voorbij de poolcirkel een licht gerommel de overgevoelige oren van de chauffeur bereikte en ongemak aankondigde. “Vast een kleinigheid”, sprak de meester en hij maakte zich

op om het probleem van een verstopte stationairsproeier te omsingelen. Die sproeier ontsnapte echter aan z'n vingers en viel tussen de twee cilinderbanken. "Dat het weinig zin zou hebben om in Noorwegen naar een stationairsproeier te vragen, was me wel duidelijk", herinnert de Hannoveraan zich, dus moest de zwarte aanzuigtrommel op de carburateurs verwijderd worden. De sproeier werd direct gevonden, maar liet zich niet meer monteren omdat een afdichtingrubber uitgezet was en niet van zins was zich weer op z'n plaats te laten terugzetten. Een beetje Pattex voorkwam ellende op de terugreis. Terug in Duitsland werden nieuwe pakkingen van de aanzuigtrommel gemonteerd en de carburateurs gereinigd. Dit verhaal zegt veel over het wezen van de SM: wie er halfhartig aan rommelt, krijgt de rekening gepresenteerd, zonder omwegen, snel en grondig.

En hoe zit het met het doorzettingsvermogen van de auto? "De radiator heeft een extra rij koelribben gekregen en sindsdien kun je absoluut volgas blijven rijden. Voordien moest je beslist je ogen op de temperatuurmeter geconcentreerd houden!" De door sommigen voor extra koeling aangebrachte luchtsleuven in de carrosserie vindt Kenter ongepast en onesthetisch, en op de vormgeving komt het hem nu eenmaal aan. Dat hij desalniettemin een wedstrijduitvoering van de SM heeft gebouwd, komt voort uit andere overwegingen. "De SM heeft één zwakte: de lange wielbasis beperkt de hanteerbaarheid van de wagen." Uit pure wanhoop bouwde hij van een wrak een replica van de ingekorte sportversie van de SM, met glazen achterzijde en verbrede spatborden. De Citroënliefhebber toont zich over zijn ervaringen met de - overigens positief verlopen - keuring voor de (Duitse) Rijksdienst voor het wegverkeer, en de onverbiddelijk negatieve reacties op de knaloranje gespoten auto zeer aangedaan. "De korte auto gedraagt zich veel beter in bochten, zonder dat de rechtuitloop negatief wordt beïnvloed!" Een nieuwe verkorte versie is in voorbereiding en daarna volgt een originele replica van de cabriolet SM.

'Alleen als men urenlang snel rijdt, begrijpt men de diepere zin van de SM', gelooft Wolfgang Kentner. De Citroën SM is een echte Gran Turismo die in de stad altijd een beetje als een gekweld dier aanvoelt. In de praktijk van korte bochten achter elkaar veraangenaam je het rijden door je eigen normen voor veilig en wettelijk

toegestane snelheden een beetje in te tomen en de eigen rolbeweging van de auto te benutten. Net zoals het vaak 'Losbreken' van het gewicht van de auto, is het permanent gebruik maken van de remmende werking van de motor aan te bevelen, zo doceert de technicus. Als je het telkens wisselen van de krachten op de motor een beetje in de hand houdt, dan verleng je de levensduur van de motor aanmerkelijk, zegt hij.

Is er dan werkelijk geen auto die in de buurt van de SM komt? "Ik hou wel van de 'raubeinigen Charme' van de Maserati Quattroporte", glimlacht de Citrofiel. Hij heeft er eentje staan, maar rijdt er niet veel mee. En dan draait hij zich weer om naar z'n SM en zegt dat het zo langzamerhand tijd wordt de carrosserie opnieuw te spuiten. Zo komen we aan bij de laatste ronde: wat, als hij geen SM meer zou kunnen rijden? Met moderne auto's heeft hij niet veel. Zoals hij daar zit, met twee vingers losjes op het stuur, en op kamersterke sprekend bij een snelheid van 140 km/uur, bestaat er geen twijfel over dat deze uitspraak serieus bedoeld is.

In de vierde versnelling heft de machtige neus van de SM zich op, een hitsig geroffel klinkt door de geopende zijramen, en de SM schiet er door de invallende duisternis pijlsnel vandoor. De laatste vraag stel ik maar niet meer, want het antwoord geeft de motor zelf, die op dat moment met gedempt stampen het einde van het toerental op de meter aankondigt: ja, op deze manier kunnen we makkelijk naar Palermo, naar Marseille, Barcelona of Lissabon rijden. En daarvoor werd hij tenslotte gebouwd, Citroëns koninklijke SM. Wat zijn tenslotte dertig jaar voor 'de Auto van de Toekomst'?

TITEL

Originalitätsverfechter natürlich schick und wegen der Unausweichlichkeit angestrichter Reibstufen im beschleunigten Gang. Inaktive Ventile zeigen sich der Citroën-Liebhaber dann auch sehr angenehm. „Die kurze Auto geht viel besser an die Ecken, also das ist ein Grundvorteil bei manchen Strecken.“ Eine weitere Kuriosität ist die Art der, ein einzigartiges Cabriolet. Um das nicht anzukündigen auf dem Programm. Für Tage können nicht er demontieren. Ein SM-Original von „Nur, wenn man standhaft schick fährt, beginnt man die Citroën-Liebhaber SM, glaubt Wolfgang Kentner. Die Citroën ist ein wahres Auto-Talente, der sich in der Stadt immer ein wenig erhebt wie ein gepolter Tiger. Im Kurvenbereich macht sich Kenter durch Vorziehen von Drehmomenten vorzeitigem Eingreifen, denn schon der geringste Rollüberhang verhindert die Ausfahrt sichtlich.

Die Adresse
Wolfgang Kentner
Petersstraße 3
30449 Hannover

Text: Stefan Heins
Fotos: Stephanie Beck/W. Kenter

Sans Magique

Door Peter Derks

Start van een nieuwe reeks: ontrafel de geheimen van de elektrische installatie van de SM. We noemen dat dan maar Sans Magique, want voor veel mensen is elektriciteit nog steeds een beetje zwarte magie, en we zullen ons best doen u in te wijden in deze magie, zodat zij haar magie voor u verliest, maar ook zodat u wint omdat uw SM er baat bij heeft.

M'n eigen puzzelwerk

De restauratie van de 00SB0003 was een echte katalysator voor deze nieuwe serie: 30 jaar onderhoud door op z'n minst 10 verschillende bedrijven hebben met name op de elektrische installatie hun sporen nagelaten. Relais waren toegevoegd, extra schakelaars aangebracht, en voor de radio een complete nieuwe bedrading naast de bestaande gelegd. Ook waren in de loop der jaren extra draden aangebracht die laten niet meer gebruikt werden. Etcetera. Toen ik dan ook bij het monteren van de carrosserie de draden weer op de "originele" manier aan wilde sluiten, werkte er van alles niet. Dat werd dus puzzelen. En daar kunnen de leden baat bij hebben.

Betrouwbaarheid vergroten

Een tweede reden voor de serie is het verhelpen van allerlei kleine storingen en zaken die de betrouwbaarheid van de SM ten goede kunnen komen. Veel van de SM's zijn al eens opnieuw in de lak gezet, het interieur is opgepoetst, de motor en versnellingsbak zijn misschien gereviseerd, de wielophanging is mechanisch in orde, en nog steeds is uw SM niet echt betrouwbaar. Als u stil komt te staan is dat meestal niet te wijten aan "grand malheur" maar aan kleine, vooral elektrische storingen. Daarnaast heeft een SM een zeer uitgebreide uitrusting, en m'n vader heeft me altijd voorgehouden dat "wat er niet aanzit ook niet kapot kan gaan". Het lijkt voor de SM wel het omgekeerde: alle extra uitrusting gaat naar verloop van tijd gebreken vertonen. Dat is trouwens zeker niet uniek voor de SM; leg uw oor maar eens te luister bij mensen die Maserati's, Mercedessen en Jaguars restaureren of bezitten. Roest, en we noemen dat dan oxidatie van de elektrische contacten, is een van de meest voorkomende oorzaken van storingen.

Eerst de basis

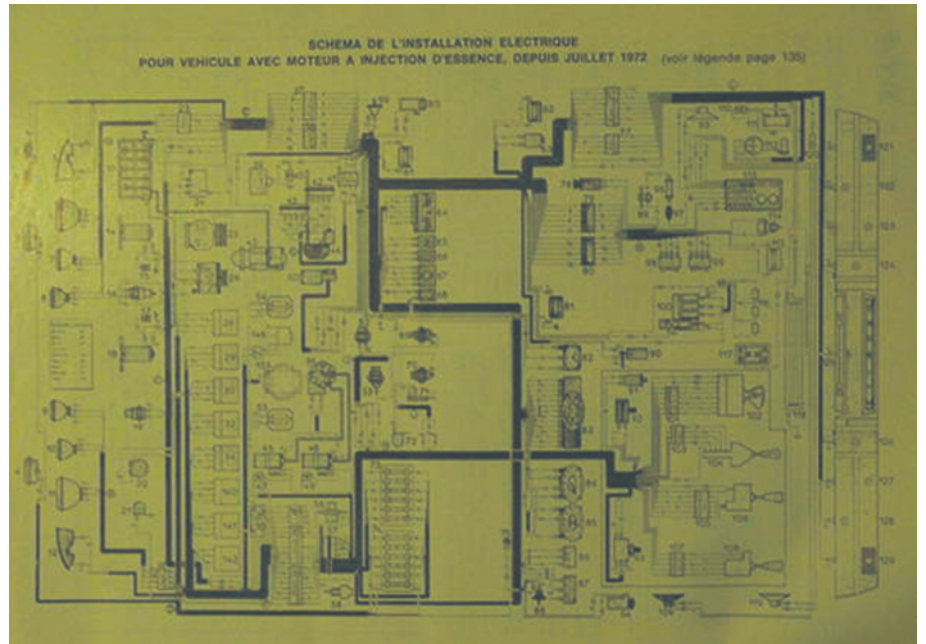
Aan het werk dus. In dit eerste artikel gaan we in op de basisonderdelen; daarna komen diverse

andere onderdelen van de elektrische installatie aan de orde. Doel is om u in de elektrische spaghetti enigszins wegwijs te maken, zodat u bij storingen weet wat er aan de hand is, en eventueel deze zelf kunt verhelpen. Voor de doorzetters onder u gaan we later in op het aanbrengen van veranderingen in de elektrische installatie, maar dan zodanig dat u en anderen later nog terug kunnen vinden wat u veranderd heeft. Daaronder vallen onder andere het monteren van extra relais om schakelaars te ontlasten, het monteren van een waarschuwingsknipperlichtinstallatie en het aansluiten van een radio en luidsprekers.

De magie van de elektriciteit

Mocht u al kennis hebben van en gewend zijn te werken met elektrische installaties, dan is het volgende hoofdstuk voor u meer vermaak dan lering. Als u in uw jongere jaren nog wat opgestoken hebt van de natuurkunde les of de lessen in elektriciteitsleer, dan helpt dat ook voor het begrip. Voor de anderen zal ik proberen de basisbegrippen uit te leggen zonder veel voorkennis te vereisen. Als u nog nooit iets begrepen heeft van stroom en spanning, en de uitspraak dat de "stroom loopt van plus naar min" u niets zegt, dan leggen we eerst de basisbegrippen uit. Als u in tegenstelling tot dit al weet dat de elektronen feitelijk zich van min naar plus bewegen, dan is het volgende niet aan u besteed, maar misschien leest u verder om het anderen eens uit te leggen. Het begrijpen van elektriciteit heeft alles te maken met begrijpen wat energie is, dat wil zeggen elektrische energie. Vergelijk het maar met stromend water: als het water op een hoog punt staat dan kunnen we er een waterrad mee laten draaien, en als er veel water aanwezig is, of het snel van grote hoogte stroomt, dan kan er meer energie uit gehaald worden. Bij elektriciteit is het geen water maar zijn het ladingdeeltjes die stromen. Ze stromen van plaatsen met een hoge energie naar plaatsen met een lagere energie. Als dat gebeurt komt er energie vrij die nuttig besteedt kan worden of "verloren gaat", dat wil zeggen meestal in warmte omgezet wordt. (Soms wordt elektrische energie expres in warmte omgezet bijvoorbeeld om water te verwarmen). Wat betekenen in dit geval Volt en Ampère, dat wil zeggen de eenheden van spanning en stroom. Meer Volt wil zeggen een hogere energie en meer Ampères wil zeggen een grotere elektrische stroom. Dan bestaat er nog zoiets als gelijkspanning en wisselspanning. Dat kunt u het beste

Schema van de Elektrische Installatie:
 In dit schema vindt u alle componenten, en hoe ze aan de kabelbomen zijn gekoppeld. Ook de kabelbomen staan erop, en als u op het echte schema kijkt ziet u zelfs de nummering van de stekers. Dit is de elektrische installatie zoals gemonteerd na september 1972, zowel injectie als carburateur. Voor de Injectieversies is er nog een additioneel schema dat alleen het Bosch D-Jetronic gedeelte beschrijft. Die D-Jetronic Injectie zullen we in een later stadium behandelen, we nemen eerste de "eenvoudiger" componenten onder de loep.

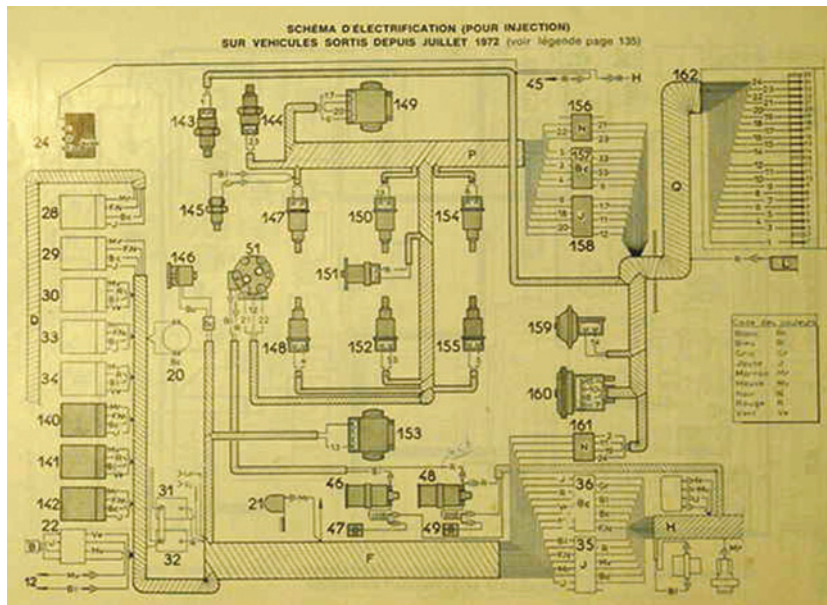


zo zien: bij gelijkspanning stroomt de elektrische energie voortdurend dezelfde kant op. Bij wisselspanning wisselt de spanning snel van hoog naar laag, waardoor de stroom voortdurend van richting verandert. Bij water zou dat niet mogelijk zijn, maar elektriciteit heeft geen gewicht en kan dus relatief snel van richting veranderen.

In de SM (en andere auto's...)

In onze majesteit wordt een elektrisch systeem van 12 Volt gebruikt. Dat wil zeggen er is een systeem dat probeert het energieniveau standaard

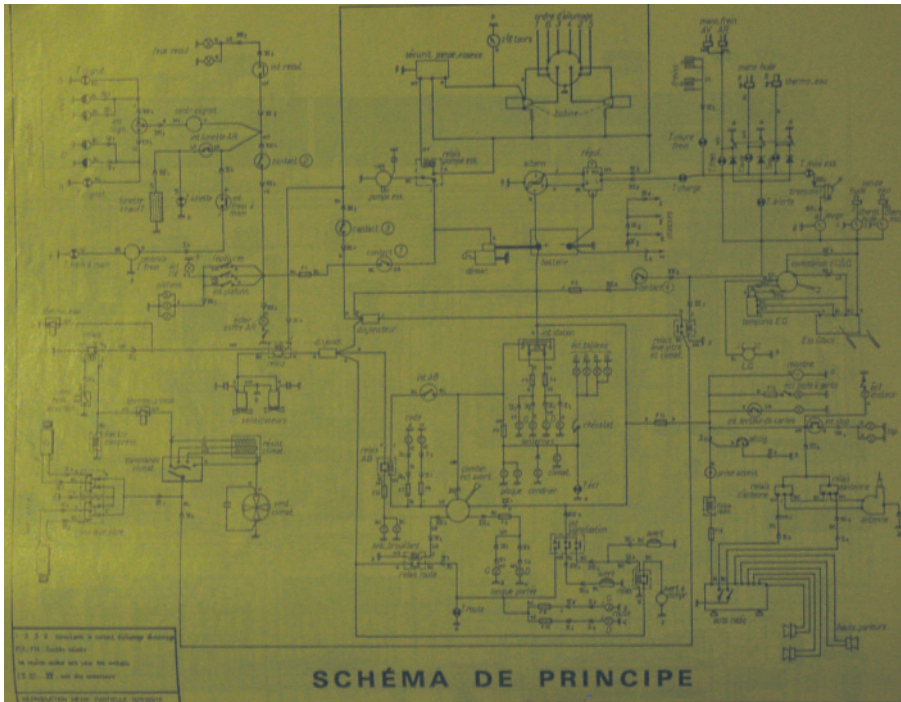
op 12 Volt te houden. We hebben dan ook een opslag van elektrische energie, dat is de Accu (opslag van energie), een apparaat dat de elektrische energie maakt (de Dynamo), en een leidingstelsel (de bekabeling) die de stroom van de Plus naar de gebruikers laat stromen, en na gebruik weer via de bekabeling naar de Min stroomt. Stroom is namelijk een gesloten circuit: wat er aan de ene kant instroomt, komt er in principe aan de andere kant uit (tenzij het halfweg opgeslagen wordt). De energie kan onderweg verloren gaan, maar de stroomeenheden zelf niet, dat wil zeggen de "stroom" kan wel haar energie verliezen, maar wat aan de ene kant de kabel ingaat, komt er aan de andere kant weer uit.



Voor de echte deskundigen...

Even een korte opmerking aan de echte experts onder u: ja, de elektronen stromen in het echt van min naar plus, en de "coulomb per seconde" van de ladingdeeltjes is geen echte stroom maar alleen een verplaatsing van de ladingen. Maar als u allemaal een graad in elektrotechniek had, dan en heeft u dit artikel niet nodig, en kunt u mij zeker helpen in een vervolgartikel om dat

Schema van de componenten van de Injectie



Schema de Principe: In dit schema staan zowel de componenten als de verbindingsdraden aangegeven, maar dan alleen in "theoretische" vorm. Dat wil zeggen HOE de onderdelen verbonden zijn, niet waar welke draadbomen lopen. Met beide schema's (dit en het Schema van de Elektrictische Installatie) samen krijgen we een goed overzicht van de totale installatie.

nog eens echt met de puntjes op de "i" uit te leggen.

De 'gang van zaken'

Wat gebeurt er nu in onze SM's, en in de meeste andere auto's? Er wordt elektriciteit opgewekt, tijdelijk opgeslagen, gedistribueerd en dan gebruikt. De dynamo wekt de elektriciteit op, de accu slaat de energie tijdelijk op, en de gebruikers zijn bijvoorbeeld de startmotor, de verlichting, de ontsteking en de benzinepomp. De elektriciteit wordt gedistribueerd met behulp van de bedrading, samengevat in kabelbomen, die gekoppeld zijn met veelpolige connectoren. De verbruikers zijn aan de bekabeling aangesloten, direct of met behulp van relais en schakelaars, en worden zo van stroom voorzien. Als iets niet werkt, dan moeten we dus de hele keten kunnen begrijpen om te vinden waar iets niet werkt, er van uitgaande dat u zelf wel kunt controleren of er bijvoorbeeld een lamp defect is. De vervelendste storingen komen echter meestal uit het "distributiesysteem", dat wil zeggen de zekeringen, de kabels, de connectoren die ze verbinden, de relais etc, want bij onze SM's - die nu meer dan 30 jaar oud zijn - heeft niet alles de tand des tijds goed doorstaan, waarbij het ook nog zo is dat u de roest aan de buitenkant van de carrosserie wel ziet, maar aan de stekerverbindingen meestal niet.

Metten is weten, over Volt, Ampère, en Watt

Waar beginnen we mee? Met de Accu en de Dynamo, want zoals gezegd, we moeten eerst de Elektriciteit opwekken, en opslaan, en dan kunnen we deze gebruiken. Dan komen we meteen bij een belangrijk onderwerp: meten, want zoals de technici terecht zeggen "meten is weten". Hoe meten we nu in de elektrische wereld? Ik denk dat u al begrijpt dat je elektrische stromen niet met het oog kunt zien (tenzij het zich openbaart als bliksem, want dat is niets meer of minder dan een "grote ontlading"). Daarvoor gebruiken we meestal twee meters: Een Spanningsmeter, meestal Voltmeter genaamd, naar de eenheid van Spanning, Volt, genoemd naar de Italiaanse Graaf Alessandro Volta (1745-1827), en een Stroommeter, de Ampèremeter, genoemd naar de Fransman André-Marie Ampère (1775-1836). Wat heeft u nodig? Een eenvoudige digitale multimeter volstaat. Een multimeter is een meetapparaat met meerdere functies: u kunt er meestal gelijkspanning en wisselspanning, en weerstand en stroom mee meten. Het belangrijkste is dat u spanning kunt meten, een weerstandsmeter (Ohm meter) is handig, en een stroommeter is ook welkom, maar het meten van stroom is niet altijd even gemakkelijk. Het belangrijkste voor de auto is een meetbereik van 0-20 Volt! Voor sommige specialistische metingen is een analoge meter aan te bevelen, maar een digitale meter is veel gemakkelijker te gebruiken!.

Waar praten we over: Volt is de eenheid van spanning zoals gezegd. Als we praten over Ampères, dan spreken we altijd over een eenheid per seconde. Als we dan Volt en Ampère combineren, krijgen we het elektrisch vermogen. Dat wordt weergegeven in Watt, en als we dat vernieuwvuldigen met de tijd, krijgen we de totale energie. Dat gaan we later nog gebruiken!

De dynamo

We beginnen maar met de Dynamo: dat is het apparaat dat de stroom opwerkt, zowel voor de gebruikers als voor het opladen van de Accu. In de SM zijn twee typen dynamo's gemonteerd, beide constructief hetzelfde en van het merk Paris-Rhône.

- Tot september 1971 de A13R92, met een maximum laadstroom van 57 Ampère.
- Na september 1971 de A13R116, met een maximum laadstroom van 70 Ampère.

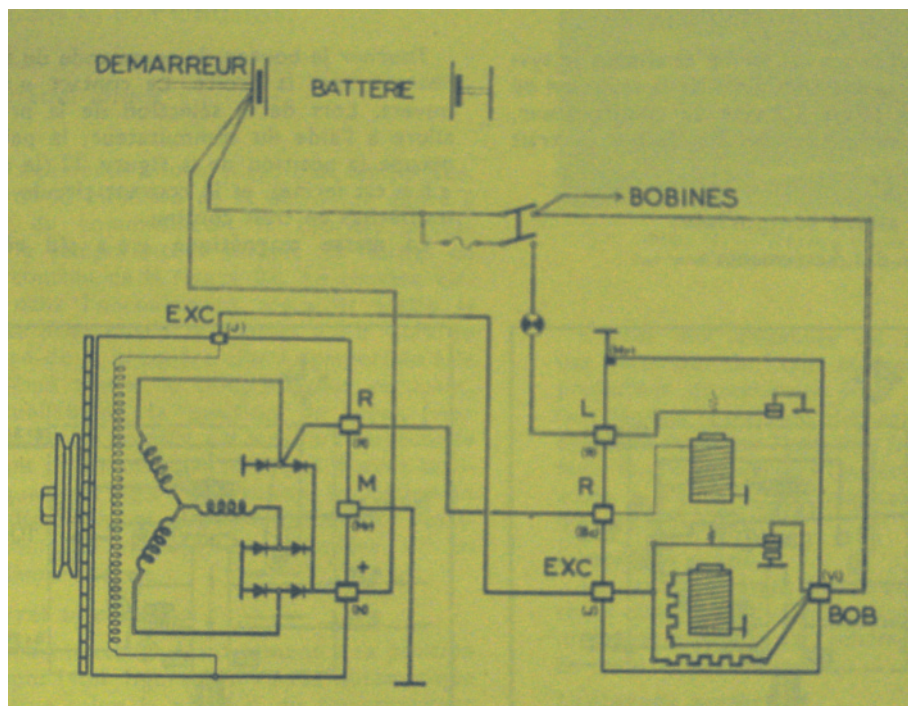
Beide Dynamo's worden gestuurd door een "Spanningsregelaar", ook van het merk Paris-Rhône, type AYD212, dezelfde voor beide dynamo's.

Hoe werkt een Dynamo? Da's een beetje moeilijk uit te leggen zonder al te diep in de elektriciteitsleer te gaan, maar voor het snelle begrip: als je een magneet beweegt in de buurt van een geleider dan wek je in die geleider een stroom op, voor het eerst ontdekt en beschreven door Lorenz, een geleerde aan de Leidse Universiteit in de tweede helft van de 19^e eeuw (Ja u leest het goed, met

Lorenz, en later Kamerling Onnes op het gebied van lage temperaturen, had Nederland op de Leidse Universiteit toen al twee Nobelprijswinnaars en wereldberoemde geleerden in huis!). Terug naar de Dynamo. We wekken dus met behulp van een magneetveld stroom op in een elektrische draad. Nu vraagt u misschien hoe dat werkt zonder magneten in een wisselstroomdynamo? Simpelweg gezegd: met behulp van een beetje stroom die door de Rotor stroomt wordt van de rotor een magneet gemaakt, en die draait in de Stator, die bestaat uit een grote verzameling draden die slim aangebracht zijn, zodat er in drie groepen (dat heet 3 fasen) stroom opgewekt wordt. Dat is dan wisselstroom, dus die wordt met behulp van gelijkrichters (3 gelijkrichters gemaakt van 6 dioden) weer gelijk gericht wordt. Zodat deze bruikbaar is als gelijkspanning!

De spanningsregelaar

Dan heeft u vast wel eens de Spanningsregelaar gezien (het zwarte kastje op het rechtervoorscherm) die er voor zorgt dat de spanning die de dynamo levert op het goede niveau ligt. Hoe werkt dat? Ik heb al gezegd dat de Rotor gebruikt wordt als magneet, nou dan is het simpel: de spanningsregelaar regelt de stroom door de Rotor, en bepaalt zo het magneetveld, en de hoeveelheid stroom die opgewerkt wordt. Hoe komt de stroom vanaf de spanningsregelaar naar de rotor? Dat gaat vanaf de aansluiting onder de spanningsregelaar (rechts, met Geel gemerkt) via een draad



Schema van het laadcircuit: in dit schema staan het complete laadcircuit aangegeven, inclusief de belangrijkste onderdelen van de dynamo en de spanningsregelaar, dat leggen we dus later nog een keer in detail uit!

naar de Dynamo: daar ziet u aan de bovenkant een platte stekker in de kleur Geel. Daaraan zitten de koolborstels aangesloten die de stroom op de draaiende rotor overbrengen.

Lijkt op een Baron von Münchhausen constructie? Niet helemaal, want we beginnen natuurlijk met stroom uit de Accu, die we gebruiken om eerst een magneetveld op te wekken, en als de Dynamo eenmaal stroom oplevert gebruiken we die.

Andere dynamo?

Volgende keer gaan we in op het controleren van de Dynamo; nu alleen nog een paar woorden over het vervangen van de Dynamo door een andere.

Er zijn een paar specialisten die aanbevelen de originele Dynamo te vervangen door een modernere type uit bijvoorbeeld een CX. Dat zou beter zijn omdat die modernere Dynamo meer stroom levert, en dat ook al bij een lager toerental.

Is dat echt nodig? In de meeste gevallen niet, want het is zeker geen "uitwisseling" die in een half uurtje klaar is, en die werkuren moeten ook betaald worden!

Waarom wel? Die moderne Dynamo levert meestal meer stroom, en doet dat ook al bij een lager toerental van de motor. Ten tweede heeft die Moderne Dynamo ook een ingebouwde spanningsregelaar, wat in theorie minder storingsgevoelig is.

Waarom niet? In het kort: het is niet origineel, als er eens een storing aan uw gewijzigde systeem optreedt, weet waarschijnlijk niemand behalve de inbouwer hoe het gemaakt is, en een andere Dynamo past ook niet precies, zodat er ook een paar kleine mechanische aanpassingen nodig zijn. Dat kost vlug een paar uurtjes werk, en die moeten ook betaald worden. En als de bestaande Dynamo defect is? Iedere goede Dynamo-specialist kan uw oude Dynamo repareren, zodat hij weer als nieuw is, dat is geen zwarte magie! Waarom nog meer niet? De V-snaar die bij de Sm de Dynamo aandrijft is niet bepaald "overgedimensioneerd". Deze V-snaar moet fors op spanning gehouden worden (als u hem hoort piepen, is hij in een paar minuten verbrand, oppassen!), en is waarschijnlijk niet bestand tegen het leveren van nog meer vermogen. Waarom dan wel? Wanneer schiet de Dynamo te kort? Als u met name in de winter met alle zware verbruikers aan (koplampen, achterrau- verwarming, verwarmingsventilator,

radiateurventilatoren etc.) veel korte ritten maakt, of veel in de file staat. Dan krijgt de Dynamo niet de tijd de Accu bij te laden!

Er zijn dan twee oplossingen: of u laat inderdaad een zwaardere Dynamo monteren of... u neemt een acculader en laadt 's avonds de accu bij, zodat hij de volgende ochtend weer vol is, voor het geval u de accu gedeeltelijk ontladen heeft. Ik ga er van uit dat u een goede accu heeft; een matige accu vervangen kost geen vermogen en is de beste remedie tegen sommige elektrische problemen.

De Accu

Zo zijn we dus bij de Accu aanbeland. Die accu heeft 3 functies:

1. Opslaan van energie.
2. Leveren van de startstroom.
3. Leveren van stroom in gevallen van tekort en stabiliseren van de boordspanning.

Onze SM's gebruiken allemaal dezelfde accu: de specificaties zeggen alleen 70Ah, 300 Ampère. (later veranderd in 350 Ampère). Wat betekent dit? 70Ah zegt dat de capaciteit van de Accu 70 Ah = Ampère maal uur is. Dat wil zeggen dat bij een geleidelijke ontlading bijvoorbeeld met een stroom van 5 Ampère deze stroom 14 uur geleverd kan worden als de accu volledig geladen is. Het tweede getal is de maximale startstroom die de Accu kan leveren. U begrijpt het al meteen: dat is de stroom die nodig is om de Motor te starten. Volgens de oude Duitse DIN normen is de SM accu van het type 57024, maar wat belangrijk is, is dat u een accu heeft van de goede capaciteit EN de goede afmetingen.

Die afmetingen zijn ook belangrijk om de accu vast te kunnen zetten, want de accu's in de SM zitten met een ouderwetse klembeugel vast, die niet past op moderne accu's. Als u dus een andere accu dan het originele type monteert dan heeft u een nieuwe bevestiging nodig. Het is dus gemakkelijker een originele accu te monteren. (En voor het geval u het vergeten was: een niet goed vastzittende accu is reden voor APK afkeuring. Een loszittende accu is gevaarlijk, bijvoorbeeld omdat dan poolcontacten los kunnen wrikken, kortsluiting kunnen veroorzaken of erger een breuk in de accubak kunnen veroorzaken waarna het accuzuur eruit kan lopen. Dat accuzuur vreet niet alleen metaal aan, maar is ook extreem gevaarlijk voor mensen: Het brandt door de huid heen, het gas dat erdoor gevormd wordt kan ontploffen etc.).

De originele accu is goed berekend op z'n taak: als u een accu die meer startstroom kan leveren monteert, loopt u het risico de startmotor te beschadigen, want die is berekend op de accu die origineel gemonteerd is. Daarnaast staan onze SM's niet bekend als slechte starters (dat wil zeggen niet vanwege de accu of de startmotor). Met warme motor verzuipen ze, maar dat ligt niet aan het startstelsel!

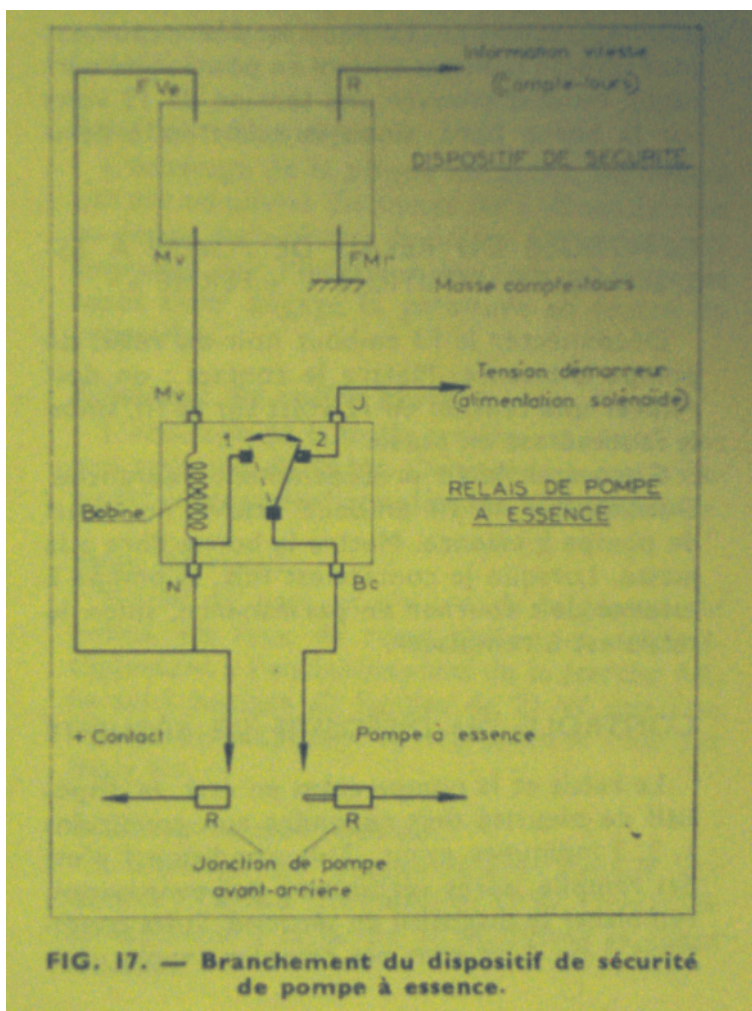
Hoe kijken we nu of een accu goed geladen is?

Dat kunt u met een zuurweger doen, maar een makkelijke methode is met de digitale voltmeter. Een volledig geladen accu heeft namelijk meer dan 12 volt Accuspanning, zo tussen de 12.5 en 12.6 volt (of meer). Da's gemakkelijk te meten! Als uw accu na goed opladen niet ver boven de 12 volt uitkomt, is hij niet in goede conditie. Als uw accu maar rond de 11 volt aangeeft, heeft u een defecte accu, waarschijnlijk met een versleten cel.

In het volgende artikelen gaan we in op de zekeringen, het startstelsel en de technische controles van het laadcircuit.

(De weergegeven schema's bij dit artikel zijn helaas niet helemaal helder leesbaar maar de schema's staan in de diverse handboeken gepubliceerd - red -)

Circuit Sécurité Essence. Als voorbeeld van een onderdeel van het elektrisch systeem het circuit dat ervoor zorgt dat de bezinepomp automatisch afslaat als de motor stopt met lopen, eigenlijk voor de veiligheid bij een ongeluk, maar ook gemakkelijk om het overstroom van de carburateurs te voorkomen als u bijvoorbeeld het contact aan laat staan.



10-jarig jubileum Citroën SM Club Nederland wordt hoogtepunt

De Citroën SM Club Nederland organiseert de internationale Citroën SM meeting: SummuM 2003 op 23, 24 en 25 mei. De Nederlandse club bestaat dan 10 jaar en dat willen we graag vieren met een groot aantal deelnemers uit binnen- en buitenland. U bent uitermate welkom!

Het programma zal zeer gevarieerd zijn en u kunt zelf grotendeels uw agenda bepalen. Het evenement duurt van vrijdag tot en met zondag, en de hele vroege vogels worden donderdagmiddag om 17:00 al met een drankje welkom geheten.

Vrijdag 23 mei bieden wij u een 'sterprogramma' aan: u kunt zelf beslissen welke plaatsen u bezoekt en op welk moment van de dag u de andere deelnemers ontmoet om gezamenlijk iets te ondernemen. Zo kunt u fraaie stadjes of een orchideeënkwekerij bezoeken, een zeehondencrèche, de Makkumer aardewerkfabriek, diverse musea, een oude scheepswerf of een poldergemaal. Voor iedere activiteit is een aparte beschrijving voorhanden met daarin achtergrondinformatie. Elk programma-onderdeel eindigt in ieder geval in hotel Van der Valk Emmeloord, waar om 19:00 uur in sfeervolle ambiance een diner start; tegelijk ook de OFFICIËLE START van de meeting.

SummuM 2003: 23 - 25 mei 2003



Zaterdag 24 mei kunt u een fraaie toertocht met uw SM maken én een boottocht op een ruim 100 jaar oud zeilschip op de voormalige Zuiderzee. We gaan in twee groepen op pad en ontmoeten elkaar tijdens de lunch in Urk, een havenstadje aan de IJsselmeerkust. Het restaurant biedt een schitterend uitzicht op het water en de eeuwenoude Hanzehavenstad Enkhuizen. 's Avonds is er in de jachthaven van Lemmer een 'Soirée Maritime': we dineren niet in gala, maar wel in stijl.

Op zondag 25 mei bezoeken we het RDW circuit te Lelystad. Daar krijgt u uitgebreid kans uw rijvaardigheid te testen en te ontdekken hoeveel onderstuur uw SM heeft. Ook kunt u met uw auto de kombaan op, een sensatie die u niet mag missen.

Iedere deelnemende equipe ontvangt (naast een bijzonder aandenken) een speciale jubileumeditie van ons clubmagazine SublieM. Bij voorbaat een collectors item. Loop niet de kans mis om liefhebbers te ontmoeten die er een bijzondere auto op na houden. Wij adviseren u zo snel mogelijk in te schrijven middels het formulier dat te downloaden is via onze website (www.summum2003.com). Wij zien uit naar uw komst en maken er graag samen met u een hoogtepunt van.

Namens de Citroën SM Club Nederland,
Stichting SummuM 2003



Dagelijks SM?

SM rijden is emotie, dat is bekend. Elke dag SM rijden doet daar nog een paar schepjes bovenop. Maar kan dat wel? En wat kost dat wel niet? Is een SM tegen het dagelijkse fileverkeer in de Randstad bestand? Wat gaat goed en wat gaat minder goed, als je elke dag, zomer en winter, 's morgens vroeg moet starten, een aantal dagen meteen kan aansluiten in de file en een uur later nog nauwelijks dertig kilometer bent opgeschoten?

Wat is dan het benzineverbruik, hoe vaak moet je naar de garage dan wel zelf in actie komen?

En hoe hard slijt je SM als je op die manier plus nog een aantal grotere binnenlandse en buitenlandse ritten in bijna drie jaar ruim 80.000 km. onder de wielen hebt gehad? Begin je dan niet te verlangen naar een auto van dertig maanden oud in plaats van één van dertig jaren?

Allemaal vragen, die in het volgende nummer van dit blad aan de orde zullen komen. Ondanks het feit dat de schrijver van dat artikel al zijn benzine- en garagebonnetjes nog moet gaan optellen om inzicht in de kosten van de afgelopen drie jaar te krijgen, heeft hij zijn conclusie al klaar (een weinig wetenschappelijke benadering, die hij dan ook alleen op zijn SM hobby loslaat): (1) elke dag SM rijden is heel wel mogelijk (2) waarschijnlijk is een SM die elke dag moet werken minder gevoelig voor storingen dan een die hooguit één maal per maand uit de startblokken mag en (3) het zal wel een paar centen kosten, maar of het nou meer kost dan elke dag rijden in een XM, Mercedes, Audi, BMW of Jaguar....? We zullen zien.

Harry Martens Limmen

ID/DS & SM

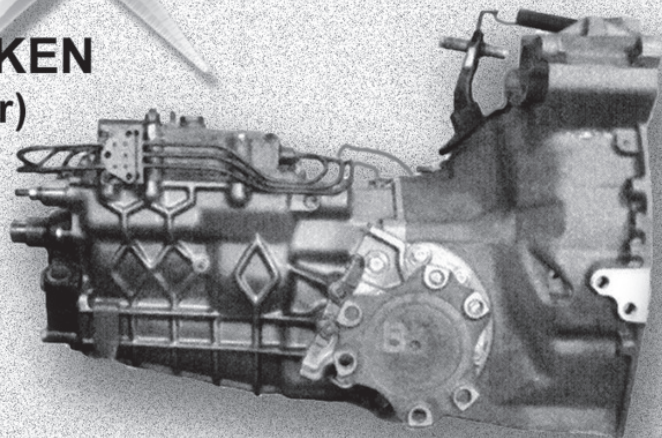
VERSNELLINGSBAKKEN

(uit voorraad leverbaar)

onderdelen

reparatie

revisie



De Wieken 22

1906 DC Limmen

072 505 55 70

www.ds-vitesse.com



Vervolg op Schoot Man?

Ook in deze SublieM is weer een artikel opgenomen van Gert-Jaap Span onder de titel "Schoot Man". Gert-Jaap kocht, zoals u ongetwijfeld gelezen hebt, een SM die behoorlijk op schroot leek maar inmiddels lijkt het erop dat hij er een plaatje van maakt. Als u zich aangetrokken voelt om hetzelfde te doen, kijk dan eens op de site van de heer Visser (<http://home.wanadoo.nl/jpvisser>).

Hij ontdekte een aantal afgedankte SM's in Italië (zie bijgaande foto's) en geeft u graag de locatie waar dit schroot zich bevindt. Dus haal er een op en... schrijf een artikel!



ALV

Noteert u alvast de volgende datum in uw agenda: zondag 2 februari 2003. Dan bent u van harte welkom in Veldhoven. Ons clublid Michel Eugster is bereid gevonden de deuren van zijn bedrijf Brabant Coatings voor u te openen. Om 11 uur wordt u verwacht aan De Run 4531, recht tegenover de hoofdingang van het Sint Joseph ziekenhuis (het ziekenhuis is op borden aangegeven vanaf afslag 32 van de snelweg A2).

Naast het officiële gedeelte van de Algemene Ledenvergadering zal het programma van deze Nieuwjaarsbijeenkomst verder bestaan uit een lunch, een (korte) rit naar Automuseum Bergeijk en een rit naar een restaurant voor de afsluitende nieuwjaarsborrel, waar we samen met u het 10-jarig jubileumjaar van de Citroën SM Club Nederland zullen inluiden. Nadere informatie over deze Nieuwjaarsbijeenkomst ontvangt u per aparte mailing in januari 2003.



De SM van Cruyff

De eerst volgende Auto RAI heeft het thema "bekende Nederlanders en hun auto". In de wandelgangen is ons ter ore gekomen dat de Cruyff SM op dit moment wordt gerestaureerd en dat deze voor de RAI gereed is. Natuurlijk om aldaar tentoongesteld te worden! En dat doet ons deugd want de Cruyff SM is toch wel een van de meest unieke SM's in Nederland...

CITROËN SM CLUB NEDERLAND

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

Membre de coeur: Robert Opron, France

BESTUUR:

Paul Paymans (Voorzitter)
telefoon: (035) 697 04 85
e-mail: ppaymans.arbo@klm.com
Theo van der Burg (Secretaris & evenementencoördinator)
telefoon: (070) 399 51 69
e-mail: t.v.d.burg@zonnet.nl
Jan-Tjerk Eelkema (Penningmeester & ledenadministrateur)
telefoon: (010) 282 94 34
e-mail: jt@eelkema.nl
Peter I. Pijlman (Public relations & eindredactie SublieM)
nog niet bekend i.v.m. verhuizing
Roland van der Spek (Clubarchief & redactie SublieM)
telefoon: (06) 53 83 72 74
e-mail: rspek@indoss.nl

CONTRIBUTIE:

Inschrijfgeld: • 12,50 éénmalig
Lidmaatschap: • 75,00 per kalenderjaar
Foreign members: • 80,00 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.

ADVERTEREN IN SUBLIEM:

4 x hele pagina (jaargang), zwart-wit • 200,00
4 x halve pagina (jaargang), zwart-wit • 100,00

Enmalig een advertentie plaatsen of een advertentie in full color kan ook. Prijzen zijn op aanvraag bij de redactie verkrijgbaar.

CLUBSHOP



• 60,-

Citroën SM "De Diva"; niet meer te koop via reguliere weg want uitverkocht. In onze clubshop nog wel enkele exemplaren. Het boek is tweetalig (Nederlands en Engels).



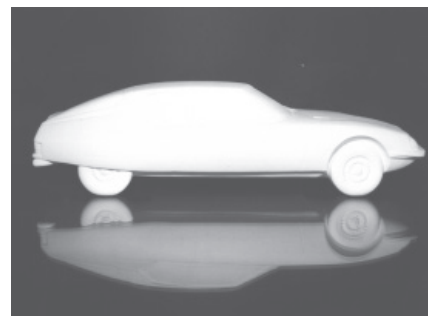
• 3,50

Mok met clublogo, wit porselein. Bij aanschaf van 6 stuks betaalt u er 5!



• 35,-

Het stuurplaatje van uw SM, perfect nagemaakt in messing, ook als sleutelhanger te gebruiken.



• 60,-

Wegens groot succes is een nieuwe serie van zwarte schaalmodellen gefabriceerd; 30 cm lang gefazuurd aardewerk



• 12,-

Verzamelbanden voor SublieM; stevig uitgevoerd en eenvoudig te vullen. Geschikt voor 10 SublieM's uit oude tijden (van vóór 1999) of 7 stuks van de afgelopen drie jaar.



• 11,-

En mocht u de verzamelbanden niet vol krijgen, geen nood; oude SublieM's zijn, mits voorradig, bij te bestellen. Bij afname van vijf of meer exemplaren krijgt u uiteraard een passende korting...

Baseballcap met het clublogo

• 4,-

Luchtfilter- of aircostickers

• 3,-

CD-rom met het onderdelenboek en de rally-promo-film "Première Sortie, Première Victorie"; alle onderdelen op nummer snel vindbaar (ideaal bij het bestellen van onderdelen).

• 25,-

Alle artikelen zijn af te halen bij de bestuursleden of op een meeting. Toezending kan ook maar daarvoor worden verzendkosten in rekening gebracht via e-mail (shop@citroensclub.nl). Nadat uw betaling op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 is ontvangen, volgt spoedige levering.



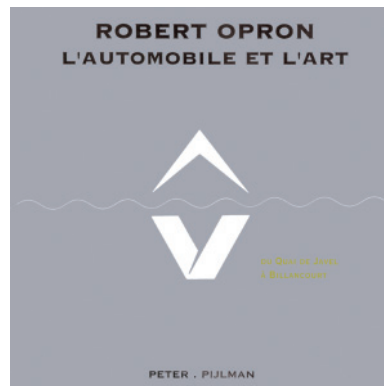
• 20,-

Schaalmodellen van de SM (1:40), in geglaazuurd aardewerk. De SM op de grote sokkel is donkerblauw, op de kleine zwart en beiden zijn ca. 15 cm. Let op: de blauwe is iets minder goedkoop!



• 57,-

Citroën SM "Sa Majesté", het tweede Nederlandstalige boek over de SM; een aanvulling op "De Diva". In Nederlands, Engels of Frans verkrijgbaar.



• 95,-

"Robert Opron, l'automobile et l'art", het onlangs verschenen boek over Robert Opron. Verkrijgbaar in Frans of Engels en niet leverbaar via de boekhandel want het betreft een gelimiteerde oplage met ruim 300 pagina's.



• 8,-

De eeuwige clubparaplu of clubparasol, tegen regen en zonneschijn; koop de plu nu voor het te laat is en wacht niet tot u ooit een prijsvraag wint in dit blad (want dan zal dit uw prijs zijn).



• 150,-

Litho van de Citroën SM inclusief passe-partout en fraaie lijst op een formaat van 50 cm x 50 cm. Dit fraaie kunstwerk mag niet ontbreken in uw huis!



• 5,-

De SM en Concorde op één poster, voor in de huiskamer.

