SUBLIEM

Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

EVENEMENTEN

Najaarsmeeting	7 september 2003 Borgloon (België)
	LET OP: in de vorige SublieM stond per abuis 27 september vermeld!!!
Zuid-Frankrijk trip	9 en 12 oktober 2003 Lussan (Frankrijk)
CitroMobile	1 en 2 mei 2004 Veemarkthallen Utrecht
Internationale SM Meeting	28, 29 en 30 mei 2004 Genoa (Italië)

Voor hulp bij de organisatie van 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 & evenementencoördinator Theo van der Burg: telefoon: 070 - 399 51 69 of mail hem op t.v.d.burg@zonnet.nl.

SNELLE MEDEDELINGEN

Nieuwe leden in het nieuws
Hebben wij een ledenwerfactie gehouden? Geven wij het eerste jaar lidmaatschap van onze club cadeau? Krijgen nieuwe leden een paraplu? Niets van dat al! Maar de hoeveelheid nieuwe leden die de afgelopen maanden onze club versterken doen anders vermoeden, leest u maar...

De heer W. van Geel uit Bergen op Zoom meldde zich aan als nieuw lid. Hij bezit een originele Nederlandse SM met chassisnummer 23! De kleur is Vert des Tropiques of in gewoon Nederlands: blauw.

Per 1 april is de heer Jan Andreae uit Blaricum lid geworden. Hij bezit een van oorsprong Amerikaanse SM, kleur Rouge de Granade.

Hans Wortman uit Harderwijk is ook op 1 april lid geworden van onze club. Hij heeft een geïnjecteerde Italiaanse Brun Scarabee uitvoering uit 1972. De modificaties betreffen een electronische ontsteking en een hydraulische kettingspanner.

Per 1 juli is de heer Karel Kolkman lid geworden. De heer Kolkman, chirurg van beroep, heeft nog geen SM. We gaan er dus vanuit dat zijn toekomstige SM met chirurgische precisie wordt afgesteld.

Ook per 1 juli is de heer Bart Kocken uit Oude Leije lid geworden. Hij bezit een witte originele Nederlandse SM die in 1973 geëxporteerd is naar de VS. In 1993 zag zij haar moederland weer terug. Het is een Europese carburateur met leer en airco én heeft nog een originele Continental Edison radio. Bart Kocken is restaurateur gespecialiseerd in Citroën Chapron modellen dus de vraag is of het dak er op blijft zitten...

En nog een nieuw lid, ook per 1 juli aangemeld, is de heer Leo Claessens uit Venray. De heer Claessens bezit nog geen SM maar oriënteert zich er op.

De heer J. Maasdam uit Moordrecht heeft een grijze SM afkomstig uit Michigan (USA) en is per 19 augustus lid geworden van onze club. De auto kent een kilometerstand van 27.000 mijl, is een 2,7 liter carburateur en bezit leer, airco en een originele radio. De auto is uitgevoerd met een Amerikaanse neus.

Per 20 augustus heeft een Spaanse SM onze club versterkt. De carburateurversie uit 1971 heeft de kleur Sable Metallisé en kent als eigenaar de heer J.H. Meek uit Hoevelaken.

Per 28 augustus is de heer P.R.M. Beerten uit Boxmeer lid geworden. Hij heeft een SM uit 1972 met carbu motor, simili bekleding en airco. De kleur is Sable Metallisé. De heer Beerten heeft onder andere als hobby contrabas spelen en uiteraard de Citroën SM. We zijn benieuwd of beide hobbies tegelijkertijd verenigd kunnen worden. Zou het passen?

En per 8 september is de heer F.E. van Dam uit Den Helder lid geworden. Hij heeft een Amerikaanse SM die momenteel van een Europese neus wordt voorzien. De SM heeft een stoffen interieur en heeft een 2,7 liter carburateur met handgeschakelde bak.

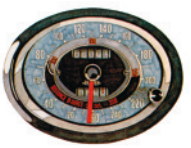
Heren, allen van harte welkom bij onze club!

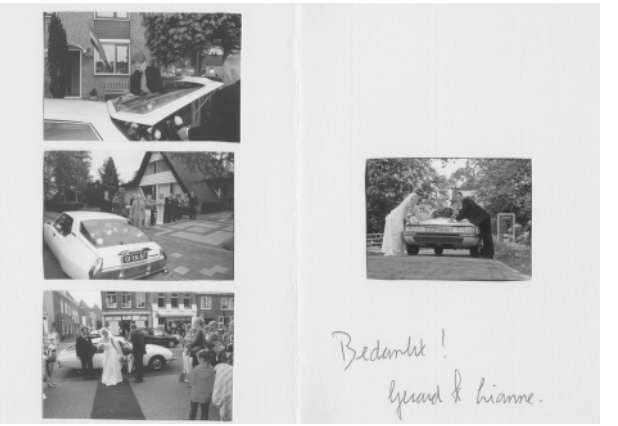
SM in de pers
Het Franse blad Citropolis wijdt in nummer 37 (maart/april) een zeer uitgebreid artikel aan de SM. Maarliefst 24 pagina's inclusief interview met Robert Opron, onbekende foto's, tips, historie, een stuk over de Franse ambassadeur-SM in Bonn, etc.

SM in de pers 2
Het mei-nummer (5) van De Onschatbare Klassieker publiceert een artikel over de SM; nu eens geen opsommingen van kleurnummers en verhalen over afgezaagde Maserati 8-cylinderblokken maar relevante technische informatie over het onderhouden van een SM. Waar moet je op letten, wat is onderhoudsgevoelig, etc. Absoluut de moeite waard om te lezen.

Nederlands tintje aan de C3 Pluriel
Is de C5 grotendeels getekend door een Nederlander, via clublid Gijs de Jonge werden we geattendeerd op het feit dat de ingenieuze dakconstructie van de C3 Pluriel (de nieuwe 2CV?) ook van Nederlandse afkomst is. Inalfa Roof Systems uit Venray ontwikkelde in drie jaar tijd deze puzzel om het wagentje tot hatchback, cabriolet, spider of pick-up te doen veranderen. Nog leden die een SM Mylord willen nabouwen? Ga eens praten in Venray over een fraaie kap!

Nieuw SM magazine
Semantics, de Engelse Citroën SM Club, vond voor wat betreft schrijfsels over haar club, tot nu toe onderdak bij de Citroën Car Club. Voorzitter Brian Cass en consorten hebben echter niet al te veel redactionele ruimte om hun leden zo goed mogelijk te informeren en daarom hebben ze besloten een eigen magazine op te zetten. Voor de Engelse markt maar ook de Amerikaanse en Australische markt kunnen hiermee bediend worden. En dan zwijgen we nog maar over het Europese continent want ook dat zal genoeg gegadigden hebben om dit magazine periodiek te ontvangen. Wij houden u op de hoogte.





Trouwen
Uiteraard worden er nog steeds huwelijken gesloten waarbij bruid en bruidegom zich laten rijden in een SM. U zult als bezitter van een SM ongetwijfeld ook meer dan eens de vraag hebben gekregen of u als chauffeur wenst op te treden. Zo ook bestuurslid Theo met zijn trouwwitte SM. Het door het bruidspaar zelf gefabriceerde dankbriefje willen wij u niet onthouden…

Jubileum
Directeur Public Relations van Citroën Nederland jubileerde maandag 2 juni 2003. Erik Verhaest is alweer vijfentwintig jaar verbonden aan het merk met de 'double chevron' en nog steeds weet hij met veel enthousiasme zijn liefde voor het Franse merk over te brengen.

In 1978 begon Verhaest zijn loopbaan bij Citroën Nederland B.V. als correspondent bij de afdeling After Sales. Na diverse functies te hebben doorlopen, onder andere als commercieel trainer, werd Verhaest in 1988 hoofd van de dienst Public Relations en Persvoorlichting. Een jaar later werd hij tot directeur PR benoemd.

In zijn loopbaan maakte hij al veel bijzondere dingen mee. De rally Parijs-Moskou-Parijs met de Traction Avant bijvoorbeeld, de successen van de ZX Rally Raid en de Operation Dragon met de AX, maar ook de XM als Auto van het jaar en de door hemzelf geïnitieerde tentoonstelling 'Citroën 75 jaar toekomst'.

Erik staat binnen Citroënkringen bekend als iemand die anderen altijd voor 'zijn' merk weet te enthousiasmeren. Hij is een echte levensgenieter en aan zijn zijde bijna altijd 'zij', de Citroën DS Décapotable. Begin dit jaar beloonde het Franse Verkeersbureau Erik Verhaest met een zilveren medaille (Medaille d'Argent du Tourisme) vanwege het feit dat hij bij Citroën ook dat heerlijke, typisch Franse gevoel uitdraagt.

SublieM nummer 44
september 2003
Een uitgave van de
Citroën SM Club Nederland
Opgericht op 22 april 1993

Inhoud

Een druk eerste half jaar, zo kunnen we de afgelopen periode zeker kenmerken. Met name de organisatie van SummuM 2003 vergde veel tijd van enkele bestuursleden en natuurlijk de organisatiecommissie maar een succes was het! En dan hadden we ook nog een afgebrande SM, nog wel van onze voorzitter, tijdens CitroMobile. En een pittig ingezonden stuk uit België over chantage en Maserati's. En het verlies van Jean Giret. Kortom, voldoende interessante artikelen...

Evenementen.....2

Snelle Mededelingen.....3

Inhoud.....7

Van de voorzitter.....9

SummuM 2003 - Superieure Manifestatie.....10
door Gies Aalberts

Over het op waarde schatten van een Citroën SM - De verzekerde waarde van uw SM.....14
door Peter Pijlman

Brief uit België - 2.7 én 4.9 !.....18
door George Giorgi

CitroMobile 2003.....31
door Roland van der Spek

Schroot Man! - Relaas van een eigenwijze hobbyist - 5.....32
door Gert-Jaap Span

Sans Merite - De SM in de Rallye de Monte Carlo van 1972.....34
door Peter Derks

Techniek is niet eng - Sans Monnaie.....37
door Joris Bogaard

SM: Spaar- of Spil-Mobiel? - De SM voor 365 dagen per jaar.....38
door Paul Paijmans

Mooi Schagen - Voorjaarsevenement 2003, zondag 13 april jl.....43
door Joris Bogaard

Je me souviens - Jean Giret.....45
door Peter Pijlman

Clubshop.....50

Op de omslag een foto genomen tijdens de eerste dag van SummuM 2003. Het regende een beetje maar dat geeft soms mooie foto's. De foto op de middenpagina is ook gemaakt tijdens SummuM 2003, op de kombaan. Een aantal SM's rijdt keurig achter elkaar of ontwaart u nog een ander merk en/of type (antwoord per mail naar de redactie - subliem@citroensmclub.nl -, onder alle goede inzenders verloten we een paraplu)?

van Rootselaar technic

Specialist in autotechniek

- 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...

INDOSS EUROPE

specialist in computernetwerken

telefoon: 0344 - 65 44 22
telefax: 0344 - 65 47 37
internet: www.indoss.nl

Novell PartnerNet Business Partner

Microsoft Certified Solution Provider

COLOFON

Eindredactie & 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:

december 2003

Oplage:

200 exemplaren

Van de voorzitter

Aannemende dat u tot dusver de Europese zomer hebt weten te trotseren, gaat mijn belangstelling allereerst uit naar uw SM. Het moet een feest geweest zijn om in de stralende zon en bij temperaturen waar die heetgebakerde Maserati motor zich in zijn element voelt langs de wegen geflaneerd te hebben. Als bestuur zijn we heel benieuwd naar uw ervaringen. Was het inderdaad een feest? Trok de airco het nog een beetje? En hoe is het de injectiemotoren vergaan met hun door de firma Bosch in de jaren 70 al zo vakkundig geconstrueerde "deksel", waardoor soms de motorwarmte wel erg grondig wordt vastgehouden? Ik hoop, dat u uw ervaringen eens op papier zet en dan liefst met fraaie foto's naar Roland van der Spek, onze eindredacteur, wil opsturen. Dan wordt ook het kringetje van auteurs, die dit schitterende blad volschrijven, niet zo angstig klein.

Aan een kant is het jammer, dat ons internationaal evenement SummuM 2003 in mei niet van onze superzomer mocht profiteren. Het was denk ik zo'n beetje het laatste weekend waarin de temperatuur niet boven de 20 graden wilde komen. Gelukkig waren alle programmaonderdelen zonder uitzondering hartverwarmend. Een topprestatie van het organisatiecomité, daarbij geholpen door vele leden, sponsors en niet te vergeten een gevarieerd en geanimeerd gezelschap van buitenlandse SM-bezitters. Maar ook de Nederlandse clubleden zijn in ruime mate op komen zetten en hebben op voortreffelijke wijze een stukje gastheerschap ingevuld.

Uw voorzitter heeft helaas afscheid moeten nemen van zijn SM. Amper een maand na een grondige motorrevisie, waarbij tevens een schitterende nieuwe laklaag (natuurlijk in de eigen kleur: Vert des Tropique, vrij vertaald: blauw!) werd aangebracht, heeft het kreng zichzelf in brand gestoken, 4 mei en vlak voor de deur van CitroMobile in Utrecht. Voor de carburateur bezitters: aan de voorkant van elk carburateurhuis zitten twee boorgaatjes, van fabriekswege dichtgestopt met een loden kogeltje of zoiets. Het is de bedoeling dat die er 100 jaar in blijven zitten (volgens de firma Weber), maar bij mijn SM is er een uitgevallen, waarna een leeglopende vlotterkamer met een fraai boogje benzine liet stromen op het uitlaatspruitstuk. Een verdwaald vonkje was voldoende om de zaak vlam te laten vatten, een brandblusser was niet voldoende om het vuur te doven, zodat de brandweer eraan te pas moest komen. Resultaat: van voorbumper tot de voor-portieren uitgebrand.

De dubbele betekenis van de afkorting SM lijkt me derhalve geen toeval: naast het financiële masochisme, dat ons tot het SM eigendom drijft, heb ik het emotionele sadisme mogen ervaren van het voor je neus afbranden van je geliefde.

Enfin, ook dat trauma ligt alweer enkele maanden achter ons, ik kan er vrij over schrijven en ben toch weer op zoek gegaan naar een nieuwe – nou ja nieuwe – SM om geboeid naar te kijken, om heerlijk in rond te toeren, om lekker aan te prutsen, kortom: om van te houden.

Ik hoop, dat uw SM u de komende tijd met het nodige temperament (maar niet zo vurig als mijn ex) terzijde wil staan.

Paul Paymans

Superieure Manifestatie

Door Gies Aalberts

Adel verplicht. Toen Peter Snoeker en zwager vorig jaar het door de Zwitserse club georganiseerde internationale evenement verruilden voor het regenfestijn ter ere van Robert Opron viel een belangrijk besluit. ''Wij doen dit beter.'' Over hoe SummuM de internationale top werd die het bestuur zich wenste…

Organisatie van een internationaal evenement is één ding, maar de combinatie met het tienjarig jubileum van de Nederlandse Citroën SM club maakt het geheel tot een stukje koorddansen. En dan doel ik niet alleen op het hoge niveau waarop een en ander dient plaats te vinden, maar vooral op het wankele evenwicht. De echte plattelander immers buigt zich met een broodje kaas in de hand onder andermans motorkap, waar onze Franse collega´s eerst en vooral een goed maal gebruiken, terwijl de ras-Italiaan bij voortduring wenst uit te proberen of hij een schijntje van het talent van Giancarlo Fisichella bezit. Voeg daarbij onze gewaardeerde zuiderburen die een smeltkroes vormen en derhalve van alle markten thuis zijn…

Internationale top

Het bestuur neemt de zaken dus nauwgezet ter hand. Er dient een programma te komen dat het eenieder naar de zin maakt. Overleg met sponsors, hotels, restaurants en potentiële bezienswaardigheden. Gekozen wordt uiteindelijk voor rust en ruimte in de polder. We zullen alle buitenlandse bezoekers eens een poepje laten ruiken en van onze internationale top een onderwaterontmoeting maken. Voorjaar 2003 vormt een eigen website de voornaamste stroom van informatie en inderdaad schrijven de eerste gegadigden zich in. Toch komt die inschrijving als vanouds maar langzaam op gang, en zo blijft lang onzeker hoeveel rallyschilden er besteld dienen te worden. Alles komt natuurlijk weer op z'n pootjes terecht, want op vrijdag 23 mei staan uiteindelijk bijna 80 SM's mooi te wezen op het parkeerterrein van Hotel Van der Valk in Emmeloord. Het dealerbedrijf Dijkstra bestiert voor Citroën de polders en

fungeert als sponsor. Niet alleen zorgt Dijkstra voor 'dépannage' bij zijn garage ingeval van tijdelijk ongemak, hij heeft ook gezorgd voor een overweldigende aanwezigheid van vlaggen die het parkeerterrein volop allure geven met een hoog 'double chevron'-gehalte. Ook staat de prille C3-Pluriel er blikken te vangen en de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dit kekke karretje zelfs een liefhebber van de SM doet reikhalzen.

Europese eenwording

Om een uur of zeven schuift eenieder opgefrist aan bij het aperitief dat na verloop van tijd dankzij het internationale geroezemoes iets wegheeft van een Poolse landdag. Erik Verhaest, directeur Public Relations, weet namens Citroën Nederland het gezelschap tot bedaren te brengen. Smeuïg bedient hij het internationale gezelschap in Frans, Engels en Nederlands dat hij schijnbaar moeiteloos aaneenrijgt in zijn woord van welkom. Vervolgens laat Peter Snoeker zich van zijn multi-linguïstische kant zien (ik geloof dat hij alleen het Esperanto nog niet onder de knie heeft) als hij de toehoorders door het programma loodst. Het gekakel verstomt gedurende de toespraken van Verhaest en Snoeker, om weer in volle hevigheid los te barsten op weg naar een vorstelijk maal. Vorstelijk bij Van der Valk? Jazeker, het kan. Van tevoren had ik mij wel achter de oren gekrabd bij de keuze voor Van der Valk. Ik liet mij pas vermurwen toen ik zeker wist dat de vestiging in Emmeloord niet beschikte over een in eigen beheer gebouwd parkeerdek. Maar ook wat de kwaliteit van onze verblijfplaats betreft, kreeg de organisatie het gelijk aan haar zijde. De nazit na de maaltijd houden wij kort om op onze hotelkamer ons bij de ontvangst aangereikte verrassingspakket door te nemen. 'Let's make things better', en Mijnheer Philips voegt de daad bij het woord door een setje Vision Plus lampen weg te geven. Het wordt toch nog laat als ik mij verkneukel met het geschenk van dealer Dijkstra: PostCARds Citroën DS, een heerlijk boekje met prachtige, sfeervolle, nostalgische plaatjes van die andere liefde van mij. Ik val ermee in slaap en droom die nacht van PostCARds Citroën SM …

Van Urk naar Lemmer

Op zaterdagochtend voltrekt zich een logistieke operatie waar ik vooraf zo mijn twijfels over had: het internationale gezelschap wordt ruw in twee groepen verdeeld die allebei hetzelfde programma ondergaan en elkaar ook nog eens bij de lunch ontmoeten. Toch verloopt ook hier weer alles volgens goed doorwrocht plan. Wij van groep 1 mogen eerst een fraaie tocht maken door het polderland. We kijken onze ogen uit, vooral naar schier oneindige zwermen muggen. Alsof Alfred

Hitchcock het scenario heeft geschreven; tot op de dag van vandaag kom ik nog muggenlijkjes tegen. De lunch wordt gebruikt in Urk en is geheel in stijl gelardeerd met visgerechten. Niks uitbuiken na de lunch, maar onmiddellijk een indrukwekkende tweemaster beklimmen om het IJsselmeer op te varen. Van nature ben ik geen schipper, maar moedig houd ik mij staande met Berenburg en goed gezelschap. Hitchcock en zijn muggen houden zich gedeisd. Veilig bereiken wij tegen vijven vaste wal.
Het avondmaal wordt gebruikt in Iselmar en wordt sfeervol aangekleed met een mannenkoor van stoere schippers (het zullen wel Friezen wezen). Iedereen heeft volop praats, menigeen lijkt een beetje hyper voor de dag van morgen: het circuit!

Een SM krijg je niet overstuur
Op het RDW-circuit heeft Prodrive Training van oud-rallycoureur Paul Maaskant (hij heeft nota bene rally's gereden in een Visa) een aantal proeven uitgezet om onze stuurmanskunst te testen. Hoewel sommigen vooral uitzien naar een snelle ronde op de kombaan, blijken de proeven op superglad wegdek buitengewoon instructief en bovendien een unieke ervaring. De ongeëvenaarde wegligging van de SM drijft instructeurs bijna tot wanhoop. Bij de elandproef moet aanvankelijk met een gangetje van zo'n 60 km/u worden uitgeweken. Doorsnee auto's gooien daarbij hun achterwerk wild van links naar rechts, terwijl de bestuurder wanhopig pogingen doet de auto weer in het rechte spoor te doen belanden. De instructeurs stellen van alles in het werk om de SM overstuurd te krijgen (''Draai es harder aan het stuur'' of ''Probeer het es met 90 km/u'') maar de SM geeft geen krimp en is niet overstuur te krijgen. Ook op de gladde cirkel laat de SM zien dat zij ondanks haar leeftijd beschikt over zeer eigentijdse rijeigenschappen. Paul Maaskant: ''Ongelooflijk, en dat voor een auto van dertig jaar oud!'' Natuurlijk mag iedereen tot slot ook nog even over de kombaan raggen. 130 km/u en de handen losjes aan het stuur, de verleiding is groot om de gelegenheid aan te grijpen haar top eens vast te stellen. Het mag niet en dat is begrijpelijk.

Maaskant was niet de enige met een verzuchting. Te vroeg is het feest afgelopen. Met tegenzin zetten deelnemers na een eenvoudige lunch op Lelystad Airport koers op huis aan. Naar Italië, Engeland, Frankrijk, Duitsland en niet in de laatste plaats Nederland. Weet u wat de overtreffende trap is van top? SummuM!

Waar was jouw SM?
Afgezien van enkele zonderlingen die ons onze auto van harte toewensen, maar zelf liever kosteloos wegdromen, stellen de meeste clubleden het op prijs het evenement met hun SM te bezoeken. Ook ik was graag met de mijne gekomen voor wat haar hoogtepunt van het jaar had moeten worden. Het mocht niet zo zijn. Haar APK-bewijsje haalde ze niet, vanwege een kleine ondichtheid in haar ashoes, die door de dienstdoende keurmeester oneerbiedig als een 'gat' werd betiteld. Soit, maar erger was een behoorlijke incontinentie van het rubbertje waarmee de kabel van de snelheidsmeter (DIRAVI !) in de versnellingsbak wordt geleid. Dat was écht ondicht, waardoor er LHM in de bak kwam. LHM staat niet bekend vanwege zijn smerende werking. Nieuw rubbertje dus. Maar dan start zij plots niet meer. Dynamo kaduuk. Gereviseerde dynamo gemonteerd. V-snaar klapt. Nieuwe V-snaar gemonteerd. Starten, lopen, rijden. We schrijven vrijdag 23 mei. Wij wenden haar neus richting Lelystad en zij snort als nimmer tevoren. Oranje lampje, dynamolampje brandt. Wij schrijven nog altijd 23 mei als wij haar steven nogmaals wenden om haar teleurgesteld op haar beschutte plekje te parkeren. Inmiddels voorzien van nieuwe spanningsregelaar wacht zij haar nieuwe hoogtepunten af.

De verzekerde waarde van uw SM

Tijdens de najaarsmeeting hield Peter Pijlman een inleiding op het thema 'de waarde van een Citroën SM voor de verzekering'. Bovendien taxeerde hij in aanwezigheid van ruim vijftig leden van onze vereniging een willekeurige SM. Op de brug van het Wegenwachtstation. 'Dus zonder erin te rijden?', zult u zich afvragen. Ja, zonder erin te rijden. Hieronder volgt een samenvatting van het besprokene en het getoonde.

De 'waarde'
Een Citroën SM vertegenwoordigt een zekere waarde, ook als deze in zeer slechte of onvolledige staat verkeert. Over de waarde van een SM worden heel verschillende zaken geschreven en vooral: er wordt heel verschillend over gesproken en gedacht. Daarom eerst maar eens iets over het begrip 'de waarde van een SM'.

Verschillende 'waarden'
Er zijn vast en zeker nog andere te noemen, maar de belangrijkste soorten 'waarde van een SM' zijn de museale waarde ('kunstwerk'), de gevoelswaarde (wat voor emoties en gevoelens roept de auto speciaal voor de eigenaar op?), de verkoopwaarde (wat brengt het apparaat op als het - al dan niet gedwongen – wordt verkocht?), de koopwaarde (wat heeft een koper voor deze speciale SM over en betaalt hij of zij er voor?), en last but not least de taxatiewaarde (welk bedrag moet de verzekering aan de verzekerde uitkeren als deze SM totaal verloren gaat door brand, diefstal of een total loss verklaring wordt afgegeven?). Niet besproken werd de 'sloopwaarde', maar hieronder wordt er aan het slot alsnog iets over geschreven.

Museale waarde
De museale waarde is een bedrag dat een museum over heeft voor het opnemen van de SM in haar collectie. Dat het budget, de eigen kwaliteitscriteria (alleen een mooi uiterlijk? Of een naar de huidige inzichten ook technisch optimale SM?) en de specialisatie van het museum (alleen GT's?, Franse topmodellen, uit oogpunt van design? Etc.) nogal bepalend zijn voor wat men wil aanschaffen, c.q. aankoopt en betaalt, moge duidelijk zijn.

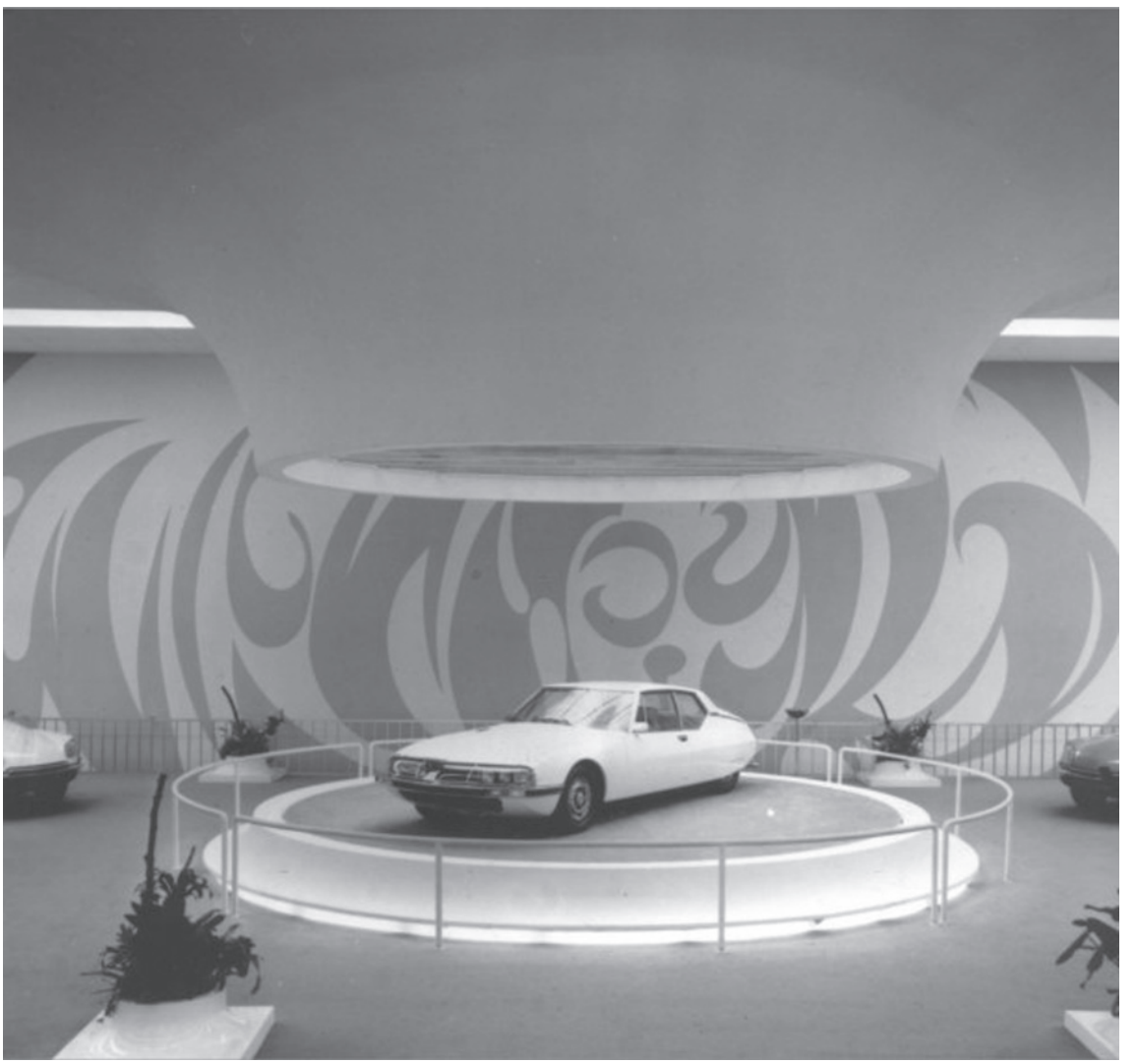
Gevoelswaarde
De gevoelswaarde is een teer onderwerp. De één heeft er een ton (oude guldens) voor over om z'n gevoelsleven te bevredigen, de ander zou dat ook wel willen, maar heeft een klein te besteden budget. Dat bepaalt in aanzienlijke mate het antwoord op de vraag wat een koper voor een SM over heeft. Heeft een eigenaar z'n auto van top tot teen zelf rijklaar en mooi gemaakt (vooral 'mooi' is een relatief begrip en wordt in dit geval door de eigenaar zelf bepaald), dan zal het bedrag waarvoor hij er e v e n t u e e l afscheid van neemt, aan de hoge kant zijn. En dan zijn er natuurlijk de mensen die vooral uit nostalgische overwegingen een hoge waarde toekennen aan hun SM: de man die zich de auto herinnert als de wagen waarin z'n vader altijd reed bijvoorbeeld.Het gaat in al deze situaties om de vraag wat de eigenaar of de koper beleeft aan een SM. En dat is nauwelijks uit te drukken in een bedrag, al zijn er natuurlijk altijd mensen die op de vraag 'is uw auto te koop?' beweren: Mijn SM te koop? ALLES is te koop. Anderen zullen met tranen in hun ogen en een brok in hun keel afscheid nemen van hun wagen… En talloos zijn de verhalen die eindigen met de wanhoopskreet: Had ik haar maar nooit weggedaan!

Verkoopwaarde
De verkoopwaarde wordt al een stuk minder emotioneel en vooral eenvoudiger, al moet u de kwaliteiten van sommige verkopers niet onderschatten. Er zijn er die u met hun uitstraling, hun charisma, of zo u wilt gladde praatjes, desnoods eigenhandig in een Citroën SM tillen en zelfs dan heeft menigeen nog steeds niet in de gaten, dat ze weliswaar in het koetswerk, c.q. de vormen van een SM zijn terechtgekomen, maar dat dat helemaal nog niet wil zeggen dat die vormen ook een rijdende, liefst goed rijdende SM, vertegenwoordigen. Aan het slot van dit artikel zal staan, dat een uitstekend gereviseerde, betrouwbare en optisch originele (in de zin van: heel dicht bij het uiterlijk van een SM zoals ze destijds nieuw verkocht werden) Citroën SM rond de 40.000 euro mag opbrengen. Of dat ook gebeurt (ja het gebeurde), is van vele factoren afhankelijk: heeft de verkoper geld nodig, of kan hij rustig wachten totdat zich een serieuze koper aanmeldt? Heeft de koper het geld er voor over? Zo kunnen we nog even doorgaan, maar omdat het onderwerp van de najaarsmeting de taxatie van een SM betrof, laten we het hierbij.

Koopwaarde
Nee, toch niet. Want toch valt er nog wel iets meer te zeggen over de verkoopwaarde in relatie tot de koopwaarde van een SM. Meestal (niet altijd) wordt zij voornamelijk bepaald door aanbod en vraag. De vraag is op dit moment groot, het aanbod is ook groot. In Frankrijk koopt u een op

het eerste gezicht fraaie Citroën SM tussen de 7.000 en 12.000 euro. In Nederland komt dat ook voor, maar dan is de (vooral optische) kwaliteit vaak aanzienlijk minder. Kijk en luister je naar de huidige eigenaren van een SM, de mensen die niet zelf aan hun auto werken, maar hem laten onderhouden en laten restaureren, dan is het duidelijk dat door de prijzen van de onderdelen en het arbeidsloon, een SM in prima staat (zoals eerder omschreven) tenminste 25.000 euro kost. Met dit minimumbedrag moet een nieuwe koper die zijn SM veelvuldig en zonder veel trammelant wil kunnen gebruiken, rekening houden. En dan hebben we het niet eens over topexemplaren.

Overigens komt het zelden voor dat een koper een waardetaxatie door een expert laat voorafgaan aan zijn koop. Een aankooptaxatie komt dus zelden voor al valt er sterk voor te pleiten en… zitten er veel haken en ogen aan die een apart artikel waard zouden zijn!



Taxatiewaarde

Dan de taxatiewaarde voor de verzekering van een Citroën SM. Eerder verscheen er al van de hand van Peter Pijlman een artikeltje over een concreet geval van een taxatie die zijns inziens te laag was en vooral onprofessioneel was uitgevoerd. Bij de taxatiewaarde gaat het om het bedrag dat eigenaar

en verzekeraar overeenkomen en dat uitgekeerd dient te worden door de verzekering als de auto verloren gaat door diefstal of verlies (total loss, volledig uitgebrand, niet meer te herstellen binnen het waardebedrag). Afhankelijk van het verzekerde bedrag wordt een premie vastgesteld en meestal moet de auto om het jaar of om de twee of drie jaar opnieuw gekeurd worden door een door de verzekering of de eigenaar aan te wijzen taxateur. Daar liggen een paar gevoelige punten. Is de waarde hoog, dan is de premie naar rato hoog. Is de verzekeraar bonafide, dan zal de uitkering van het overeengekomen bedrag snel worden uitgekeerd. Is er sprake van een restwaarde, dan kan dat veel gehakketak opleveren over de hoogte van het uit te keren bedrag. Ging de eigenaar akkoord met een laag verzekerd bedrag (zien hij en de taxateur, en daarna de verzekeraar de waarde niet of niet goed), dan zal bij diefstal of verlies het uit te keren bedrag naar rato zijn: laag dus. Het scheelt in de premie, maar dus ook in de uit te keren som geld. Als de eigenaar van tevoren weet dat hij toch geen nieuwe SM zal aanschaffen, is dat onderdeel van de 'deal'. Dat is de praktijk die voorkomt en het betekent een keuze die goed overwogen gemaakt kan worden. Hier spelen zakelijke en emotionele overwegingen een rol, kwesties die voor iedere eigenaar anders liggen.

De taxatiewaarde kan ook omschreven worden als vervangingswaarde, zo moge duidelijk zijn. Wat is nu een reële vervangingswaarde? Die wordt – zoals eerder al geschreven – voornamelijk bepaald door de markt van aanbod en vraag, van aankoop- en verkoopprijzen, van onderdelenprijzen en van arbeidsloon. Gaan we uit van een eigenaar die niet zelf sleutelt aan zijn auto en alle onderhoud uitbesteedt, gewoon z'n auto wil kunnen starten door het sleuteltje in het contactslot om te draaien en zonder problemen – als ware het een hedendaagse auto – wil rijden, dan zult u schrikken van de hoge waarde die een SM vertegenwoordigt.

Enkele andere criteria
Laten we nog eens enkele criteria noemen die de taxatiewaarde van een SM verder bepalen: hier gaat het om de staat waarin de auto verkeert. Die heeft te maken met originaliteit, vooral qua uiterlijk, maar zeker ook van de gebruikte onderdelen. Voorts de restauratiekwaliteit of de professionaliteit waarmee de auto is onderhouden of in originele staat is gebracht/gehouden. Daaraan gelieerd is de reparatiekwaliteit: is dat wat er aan de auto is gerepareerd, ook goed, conform de destijds geldende aanbevelingen van de fabrikant of zelfs beter uitgevoerd? Het oordeel over de kwaliteit van verbeteringen en – vooral technische - modificaties aan de auto is, zoals zoveel zaken die een taxatiewaarde betreffen, vaak een kwestie van smaak, voorkeur en/of deskundigheid op een bepaald terrein. De een zweert bij een rvs-uitlaat, de ander vindt het geluid maar niks. Zeker is dat een rvs-uitlaat langer meegaat. De een zweert bij een originele ontsteking, de ander bij een elektronische van een bepaalde fabrikant. Nieuwe geharde uitlaatkleppen of originele natrium-gevulde exemplaren? De een vindt een dikke, transparante laklaag schitterend en rijk staan, en bovendien veel duurzamer, de ander houdt meer van een flinterdunne, scherpe lak, zoals destijds gewoon was. Enzovoort. Een originele kleur of een spetterende nieuwe modetint? De originele kettingspanner monteren of een ander systeem van spanner toepassen? Tectyleren? Meestal doen we dat in dit kikkerlandje, maar hoe is het gedaan en met welke middelen?

De deskundige
De vraag wat de uiteindelijke taxatiewaarde van een specifieke SM bepaalt, wordt beantwoord door een deskundige, soms in samenspraak met de eigenaar. Maar welke criteria hanteert deze deskundige? En welke deskundigheid heeft die deskundige precies? De ervaring leert, dat met name de ervaring die de taxateur met het taxeren van SM's heeft, zeer bepalend is voor het bedrag dat er uit gaat rollen! Is het dus een kwestie van mazzel of pech? Nee, want u kunt uw licht opsteken bij clubgenoten en het bestuur van de club en zoeken naar een goede taxateur.

Resten nog drie zaken die de moeite van het overdenken waard zijn.

Ten eerste
Allereerst de marktwaarde (het bedrag dat verschillende SM's in gelijkwaardige staat van kwaliteit in het afgelopen jaar/de afgelopen twee, drie jaar bij een transactie tussen koper en verkoper hebben opgeleverd). In december 2000 schreven we in SublieM dat iedere SM uiteindelijk en op z'n minst 45.000 gulden zou kosten. Topexemplaren kostten toen 50 tot 60.000 gulden. Een enkele leverde de verkoper 70.000 gulden op, maar dat was een uitzondering en een beetje overtrokken.

En nu? Slechts twee jaar later, met forse prijzen voor arbeidsloon en vooral verschillende onderdelen, zijn bedragen van 70 tot 80.000 gulden echt geen uitzonderingen meer. Bovendien is een factor dat de SM midden in de belangstelling staat, vooral van liefhebbers van design. De in Nederlandse klassiekerbladen aangegeven waarde van een SM is zonder meer te laag, ook al gaat het in die bladen om de verkoopwaarde oftewel de transactiewaarde.

Ten tweede
Als je het redelijk bekijkt. Maar de markt is niet redelijk. De populariteit van een auto is een emotionele factor; de vraag en het aanbod gaan niet naadloos samen met de wens van een koper om NU een auto aan te schaffen. Bovendien: de verkoopprijzen liggen vaak lager dan de taxatiewaarde voor de verzekering. Gekscherend, maar met een serieuze ondertoon gezegd, levert een SM in onderdelen meer op dan een complete SM. Echter, zie die onderdelen maar binnen een redelijke termijn te verkopen en bedenk al het gehannes daaromheen, de tijd die het kost en de rente die je misloopt…, de opslag van al die zooi, …
Maar bedenk bij het sluiten van een verzekering (en dus ook bij de taxatie van de waarde voor verlies of diefstal) wat het kost om uw SM direct na verlies te vervangen door een in alle opzichten gelijkwaardig exemplaar. Want daar ging het in het verhaal van Pijlman over.

En tot slot ten derde
Toen al die kwesties royaal of terloops waren aangestipt, ging het gezelschap naar de garage van de Wegenwacht. Daar maakte iedereen eerst z'n eigen taxatie-op-het-oog van een SM op de brug, gewoon door er langzaam omheen te lopen. Zo doen de meeste taxateurs dat trouwens ook... De meningen waren zeer verdeeld. Toen de details van de auto aan inspectie onderworpen waren en Pijlman opnieuw vroeg wat men zoal dacht over de taxatiewaarde voor de verzekering, waren degenen die zich daarover uitspraken het al aardig eens geworden: de verschillen waren niet zo groot meer. Maar het aardige was, dat niemand – behalve de eigenaar, de garagist waarbij de auto in onderhoud was en die ook de revisie van de auto had uitgevoerd -, niemand er nog in had gereden. Nou ja, Pijlman had er naar eigen zeggen ook in gereden. En niemand had de facturen gezien die redelijkerwijs zouden kunnen aantonen wat Pijlman over de technische kwaliteit van de auto vertelde. En dat feit leidt tot de laatste kanttekening: de meeste taxateurs rijden niet met de te taxeren auto. Ze bekijken het uiterlijk van de auto en luisteren naar de eigenaar; soms vragen ze inzage in de facturen. Prima zaak als beide partijen het met deze gang van zaken eens zijn. Maar u kent ze net zo goed als de schrijver van dit verhaal: auto's die er werkelijk schitterend uitzien, maar als krantenbakken rijden! En laten we het serieus bekijken: is zo'n verzekeringstaxatie reëel te noemen? Misschien wel, misschien niet. Als u straks een net zo 'gaaf' rijdende SM wil hebben als vóór de brand, de total loss aanrijding of de diefstal, ga dan bij uzelf na of u een premie wilt betalen voor niet alleen de buitenkant van de auto maar ook de rijkwaliteit, c.q. de technische kwaliteit.

Zou de club (zoals bij sommige andere klassiekerverenigingen) zelf verzekeringstaxaties moeten gaan uitvoeren? Het is maar een vraag hoor! Het kan in ieder geval wel.

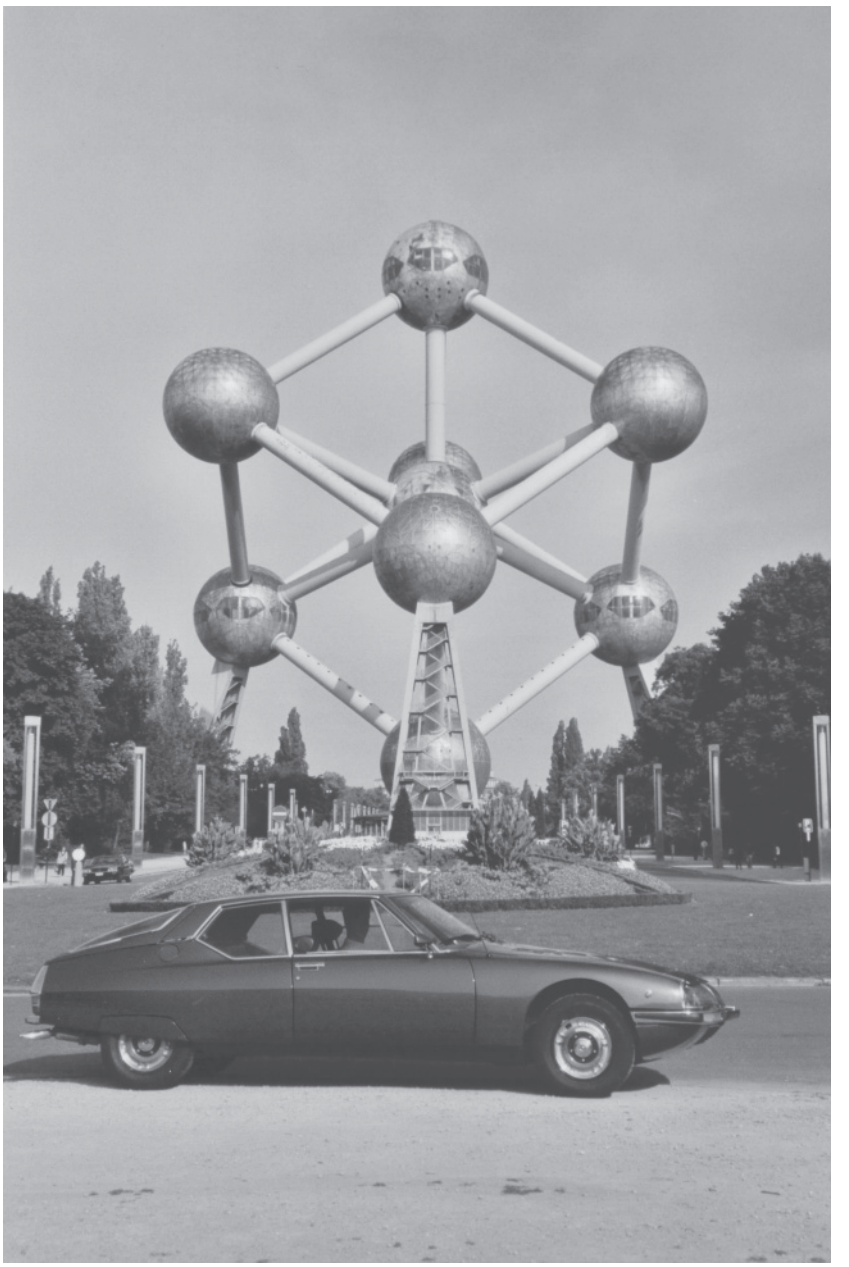
2.7 én 4.9 !

Door George Giorgi

Dag iedereen. In het laatste clubblad stond weer van alles waar ik op wilde reageren, en ik zal mijn opmerkingen beperkt houden tot drie stuks, waarvan er twee korte, maar daarom niet minder krachtige, en een lááánge bijdrage.

We zullen maar beginnen met nummer één, de klaagzang naar meer copy's, bijdrage, medewerking of solidariteit betreffende het vullen van het clubblad. Ik heb daar problemen mee (en nu kan ik twee clubbladen vullen in m'n eentje waar ik allemaal nog meer problemen mee heb, niet dat dat er toe doet of dat het te maken heeft met onze hobby, maar wat angstaanjagender is, is dat al dat slap gelul van mij of een ander nog wordt afgedrukt ook, en daar zit 't probleem want de club drukt om het even wat af als die 50 pagina's maar vol zitten, en is dat nu eigenlijk wel de bedoeling). Dan krijgen we als argumentatie voor deze roep naar meer copy, dat de provider van het vulsel voor de vorige SublieM's de handoek in de ring werpt en daar heb ik ook problemen mee, want die vorige SublieM's waren toch eigenlijk pure one-men-show van een zekere Pépé, en ze gunnen hem z'n terugtrekking maar er wordt wel tussen neus en lippen door gemompeld dat de raad van beheer van SublieM eigenlijk niet weet waarom die Pépé stopt met bijdrage te leveren omdat er geen officiële verklaring is gegeven van die bewuste Pépé op het stoppen.

Kijk, ten eerste (en er komt een ten tweede en een ten derde, en daar beperk ik mij bewust bij, want als ik eenmaal gelanceerd ben dan stop ik meestal niet tot iemand (het liefst iemand van de sterke kant van de wet) mij dwingt te dimmen): 't is een beetje net als met SM rijden, de wet verlangt van ons maar vijftig procent van zijn (of haar, maar dat is weer een andere problematiek) potentieel te



benutten, maar hoe kun je dat nu doen zonder gefrustreerd te raken. 't Is zoals seks hebben en op het moment dat bepaalde zaken zich willen bevrijden van je lichaam je er gewoon mee stopt. In bepaalde culturen beweren ze dat dát je juist naar een nog hogere extase kan brengen, maar geloof me, zo zijn wij in het westen niet opgevoed, wij willen gewoon genieten en schieten, maar ik geloof dat ik een klein beetje aan het afdwalen ben. Dus wij zeiden ten eerste doet Pépé toch zelf wat hij wil, ten tweede mogen wij zijn beslissing nooit in vraag stellen maar we moeten hem juist met roem overladen voor alles wat hij tot nu toe heeft gedaan en ten derde en laatste moeten we juist blij zijn dat hij stopt, want als je door al die oude bladen bladert, zie je steeds boven de diverse rubriekjes wiens naam staan? Pépé. Zijn wij even blij dat wij verlost zijn van zijn geneuzel, oooh ik begrijp het niet, dat was uit pure noodzaak om bladvulling te hebben, ...dus daarom werd ik steeds gepubliceerd. En dan krijg je het dreigement van de hoge raad van SublieM dat ze het formaat gaan inbinden als er niet snel meer medewerking komt van de leden van de club. Pure chantage want nu krijg je nog meer slap gelul opgestuurd gekregen dan dat van Pépé en in mindere mate van mij, en die mindere mate heeft dan betrekking op de kwantiteit van geleverd slap gelul, en de kwaliteit van het geleverde slap gelul, want wat dat betreft hoef ik van niemand iets te leren, niet dat ik daar trots op ben, maar ik kan niet beter. En in het laatste blad is mijn tweede probleem dat in de rubriek van de al geleverde diverse bijdragen ik er niet tussen sta, en een normaal mens zou zeggen, jullie hebben mij niet nodig dus bekijk 't maar, maar ik ga dus wel vrolijk verder met m'n bijdrage, tegen beter weten in en om het blad maar te vullen.

Laten we nu even gewoon doen, als jullie dit bovenstaande hebben gedrukt dan trek ik daar verschillende conclusies uit, bijvoorbeeld dat het echt pover gesteld is met SublieM en er uit pure arremoede om het even wat wordt gepubliceerd, zoals een prostituée op haar retour met te veel vlieguren op haar conto ook om het even wat doet, wat... ik dwaal af, sorry, terug bij de les, of dat er toch misschien wel heimelijk word geapprecieerd wat ik op papier zet, en daar krijg ik spontaan tranen van in m'n ogen, zoals ik soms ook spontaan een lichte erectie krijg als ik,... wat... ik dwaal af, sorry, terug bij de les, maar de enige echte conclusie is dat als wij paragraaf 3 van blad zes van SublieM nummer 41 aandachtig lezen, dit wel geschreven lijkt door de Amerikanen die een laatste ultimatum aan Irak voorstellen. Ik citeer voor het gemak even: "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 we ons beraden over een ander format, in de vorm van minder pagina's. Het is niet anders...". Nou, voor jullie is dit misschien geen dreigement, maar voor mij is dit een regelrechte oorlogsverklaring, haal de scud-raketten maar boven.

En hoe komt dit nu zo ver, omdat één man, één man ermee stopt. Die ene man had dus heel veel, misschien wel te veel macht, en we mogen boos zijn op hem dat hij ons laat vallen en ons clubblad tot een vodje van drie bladzijdes reduceert door niet meer mee te doen of we moeten een mateloze bewondering hebben voor wat hij tien jaar lang heeft bewerkstelligd voor SublieM: ik kies voor de tweede optie, Pépé verdient een standbeeld en als ons clubblad een andere vorm krijgt (misschien, het is nog niet te laat) dan is dat maar zo, het is geen schande, we kunnen daar niks aan veranderen, als Pépé er niet was, was er misschien zelfs nooit een SublieM geweest in de vorm die we nu kennen. Hier kunnen we echt iets van leren, namelijk dat we nooit mogen onderschatten wat sommigen geheel onbaatzuchtig doen voor anderen en dat is zo voor alles en iedereen. Nu zien we pas wat een werk dat telkens is geweest om een interessant clubblad vier keer per jaar uit te brengen en wat we tot nu toe hebben bereikt is prachtig, zeker vergeleken met die vier andere reuzen in de SM wereld, namelijk Frankrijk, Duitsland, Italië en Groot-Brittannië. Ons clubblad mocht gezien worden en ik hoop toch stilletjes dat dat zo blijft, dus bij deze een dringende oproep: klim in de pen, etc. etc. etc. En dit is wel een dreigement.

Wat we ook zeker niet als vanzelfsprekend mogen beschouwen is dat de Internationale Meeting, SummuM 2003, van 23 tot 25 mei wel goed komt. Als het al goed komt (en het komt goed), is dat de verdienste van een heel klein groepje vrijwilligers (en we weten wie ze zijn) die zich echt uit de naad hebben gewerkt om SummuM tot een goed einde te brengen en daarom bij deze weer een dringende oproep : klim in de p... neeee, niet in de pen klimmen maar massaal aanwezig zijn op 23 tot 25 mei. En dat is wel een dreigement. In het belang van de club en uit respect voor de organisatoren, het is een kleine moeite die drie dagen aan de SM club van Nederland te geven en het zal ons motiveren door te gaan, anders gaan ze zich nog een keer beraden over

een ander format en dat is dan voor de eerste keer een terecht dreigement. Laat de organisatie niet vallen. Ikzelf kan niet komen want ik heb te veel werk, geintje, Mumu en ik zijn er zeker bij.

Natuurlijk heb ik ook iets leuks te melden en het voorgaande was ook leuk, maar dan in een ander perspectief. In dezelfde laatste SublieM no. 41 staat op blz. 36 een bewerking van diezelfde Pépé, je komt hem ook overal tegen, van een artikel uit het Duitse Oldtimer Praxis van 11 november 2000. Het verhaaltje leest lekker weg, de diverse passages over volgas met een SM rijden kan ik enkel maar bevestigen, die wagens gaan daar inderdaad niet stuk van.
En op het laatst van dat artikel beweert die Wolfgang, de auteur en techneut dat hij wel van de 'raubeinigen Charme' van de Maserati Quattroporte houdt, en dat hij er eentje heeft staan maar er niet zo vaak mee rijdt. Leuk is dat, dacht ik, ik heb er ook eentje staan, maar rij er wel vaker mee dan met de SM en daar wil ik jullie even iets over vertellen.

Op een dag lees ik een advertentie waarin een Maserati Quattroporte te koop wordt aangeboden. Ik bel en de man legt uit dat hij de eerste eigenaar is en met pensioen gaat en de auto niet meer kan houden wegens te duur. Het feit dat hij de enige man is die met die auto heeft gereden bevalt me wel en na de prijs te hebben gehoord, had ik hem al bijna via de telefoon gekocht, maar de man legt mij nog uit dat die interessante prijs komt omdat de auto overgespoten moet worden. Toch maak ik maar een afspraak om de auto te bekijken in het weekend daaropvolgend. Hij vraagt nog naar wat ik in het leven doe en ik leg hem uit dat ik een klein hotel-restaurant met mijn vrouw uitbaat en al 18 jaar in een SM rijdt, maar hij bleek niet erg onder de indruk, van die SM dan want hij antwoordt mij droogjes: 'Ooh, dat is fijn voor u, maar een SM is geen Quattroporte'. Ja, dankjewel, zo kan ie wel weer, ik weet ook wel dat dat niet hetzelfde is, het is anders, maar niet hetzelfde, maar dat leg ik jullie wel een andere keer uit.

De drie dagen dat ik op het weekend moet wachten, haal ik uit mijn archief alle artikelen die ik kan vinden over de Maserati Quattroporte, nou en dat valt tegen want wat er in de geschreven pers is verschenen over de Q-porte is in vergelijking met de SM twee artikelen op 100. Ik heb een paar vrienden die met internet overweg kunnen, ik kan het wel maar ik wil het niet, maar ook zij kwamen met een zeer magere buit thuis. Och, arme twee A4 velletjes met een beetje info, maar voor mij was het wel interessant genoeg. Zo kwam ik te weten dat er een 4.2 liter en 4.9 liter bestaat van respectievelijk 254 pk en 320 pk (ik bel die vent dezelfde dag nog op om te weten welke motor erin zit en als hij mij zegt dat het de dikke motor is, koop ik hem toch bijna weer via de telefoon maar ik houd mij in en wacht braaf het weekend af) en dat de productie liep van 1976 tot 1986 (ik die man weer bellen en ja hoor het was een bouwjaar 86, ik weer blij) en in die periode hebben ze er 1930 stuks van gebouwd. Kun je je dat voorstellen, 193 auto's per jaar, da's wel weinig vergeleken met de bijna 3000 stuks per jaar van onze SM of heel, heel weinig vergeleken met de gemiddelde productie van 300 stuks per dag van een Peugeot 206, VW Golf of Lada Samara (bestaat dat nog ?!?). Dan hebben ze bij Maserati nog 53 stuks Quattroporte Royale (zelfs bij Maserati kunnen ze u niet het verschil uitleggen tussen een gewone Quattroporte en een Royale) gemaakt tot 1991 (toe maar, 10 auto's per jaar, het blijven Italianen hè, liever lui dan moe) die dan bijna uitsluitend voor de Verenigde Staten en Saoedi-Arabië bestemd waren. Bijna alle Q-portes zijn uitgerust met een automaat, een situatie die je kunt vergelijken met de Ferrari 400 en 412, de auto's met een gewone versnellingsbak zijn over het algemeen iets meer waard.

En dan is het eindelijk zaterdag en bel ik de eigenaar op om te zeggen dat we komen kijken. 'Nou meneer' begint ie, 'doet u maar geen moeite, ik heb hem al verkocht'. Holy shit, dacht ik, hij heeft mijn auto verkocht. 'Had u mij niet eerst

kunnen bellen?' probeerde ik nog. ' Kijk' zegt ie. 'u heeft een restaurant, niet. Nou dan moet u hard werken voor uw geld en u weet niet waar u aan begint met zo'n auto' en hij begint weer over dat overspuiten en dat een nieuwe voorruit bijna 4000 euro kost, alsof dat m'n dagelijkse bezigheid is, voorruiten vervangen, maar goed, 't leed is geschied en teleurgesteld hang ik op. Twee weken later brengt het kamermeisje (ja, we hebben een kamermeisje, dachten jullie dat ik anders nog tijd had om deze poëzie te creëren misschien) mij een autoblad dat een klant in z'n kamer had laten liggen en waar valt mijn oog op? Juist, een Maserati Quattroporte te koop. Ik bel en het betreft dezelfde auto, wat ik dus afleid uit het feit dat de handelaar me vertelt dat de auto van de eerste eigenaar is en hem verkoopt omdat hij met pensioen gaat en dat de auto overgespoten moet worden enz. Ik maak direct een afspraak en aangekomen bij de handelaar weet ik al direct dat ik 'm wil hebben, de auto hè, niet de handelaar. We maken een testrit en ik doe alsof ik van de auto niks weet en vraag hem waar de auto vandaan komt. De handelaar zegt dat de auto nog maar een week bij hem is en dat hij er nog niet zelf mee gereden heeft maar dat de geschiedenis van 't voertuig hem heeft overgehaald hem aan te schaffen en dat hij 'm misschien voor zichzelf houdt als de auto niet snel genoeg verkocht wordt. Buiten 't overspuiten is er niet veel werk aan de auto dus ik vraag een paar dagen bedenktijd. De handelaar probeert de deal nog dezelfde dag af te sluiten door te zeggen dat er nog mensen komen kijken maar Mumu wil het even laten bezinken. Ik zweef natuurlijk maar mijn vrouw is nuchter genoeg om de auto uit m'n hoofd te praten. 'We rijden al zo weinig met de SM dus met die Q-porte erbij wordt het wel heel mager' en gelijk heeft ze, ik rij niet genoeg met de SM dus besluit ik de auto niet te kopen en ik doe een beetje teleurgesteld zelfs geen moeite om die handelaar te verwittigen dat de deal uiteindelijk niet doorgaat.

Na drie dagen belt die handelaar ons op en vraagt of ik de auto nog wil hebben maar ik zeg hem dat hij hem aan iemand anders mag verkopen, het was het juiste moment niet om zo'n auto aan te schaffen voor ons. De handelaar sputtert nog dat ik er toch mee gereden had en dat ik er spijt van zou hebben als ik 'm nu niet zou nemen maar 't was nee en 't bleef nee. Hij hangt op en ik zeg tegen Mumu: 'ik weet niet of ik zo'n kans nog ooit krijg in m'n leven maar die auto zijn we kwijt', en op dat moment, dat is dus zo'n 30 seconden later gaat de telefoon weer en 't is weer die handelaar.

'Meneer Giorgi, ik heb gezien dat u die auto echt graag wil hebben dus als ik u een bod laat doen, wil ik er wel over nadenken'. Asjemenou, hij wil die auto echt kwijt en hij heeft waarschijnlijk helemaal geen andere kandidaten en ik wil hem echt hebben, dus nu begint het spelletje echt leuk te worden voor mij. 'Ja ik wil hem wel hebben maar m'n vrouw is er niet echt voor dus laten we het liever vergeten'. 'Nee', zegt die handelaar, 'doe mij een bod' en ik haal al m'n moed bij elkaar en bied hem de helft van de vraagprijs van die eerste eigenaar. 'Ja zeg, dan breng ik hem liever direct naar de sloop, u moet wel serieus blijven, ik dacht dat u die auto wilde hebben, ik heb er meer voor betaald, enz enz.' Ja dat kan wel zo zijn maar van Mumu had het toch liever van niet dus als ik hem koop moet 't ook een echte goeie deal zijn. Ik hoor de handelaar op adem komen want zo'n laag bod had hij natuurlijk niet verwacht en op 't moment dat ik hem nog succes wil wensen met de Maserati zegt ie 'ok, u bent een liefhebber, u mag hem hebben.'

Ik geloofde m'n oren niet en met gebarentaal liet ik Mumu weten dat ik de auto kreeg voor de helft van de prijs. Mumu viel in de zetel, maar dat zal wel niet van blijdschap zijn maar meer van 'wat heeft die sukkel nou weer gedaan'. Ik zeg de handelaar dat ik heel blij ben dat hij de auto laat aan mijn bod en zeg hem dat er nog maar één obstakel is, 'hoe leg ik dat m'n boekhouder uit, want die zal ook wel content zijn als hij hoort dat er nog een auto bij komt in de firma'. En die handelaar vraagt zo van 'en u gaat me toch niet vertellen dat uw boekhouder Meneer Castan is'. Nu brak m'n klomp pas echt. 'Ja' zeg ik hem. 'Nou dan hebben we nog dezelfde boekhouder ook!'. Hier geloofde ik helemaal niks van dus toen we afscheid namen belde ik direct Castan om te vragen of hij die handelaar kende. 'Ja, dat is inderdaad een klant van mij en van alle handelaren die ik ken is hij misschien de meest eerlijke'. 'Dankuwel meneer Castan' en ik bel direct die handelaar terug. 'Zeg, wat doet u vanavond, want anders nodig ik jou en je vrouw uit om iets te komen drinken bij mij in het hotel' en een half uurtje later stond de handelaar in onze zaak met z'n vrouw. Hij was zonder de Maserati gekomen omdat hij er eigenlijk niet mee durfde te rijden. 'Ja ja, dat zal wel' maar zijn verhaal klopte wel, want de eerste eigenaar heeft de auto naar zijn zaak gebracht en ik was de enige die ermee gereden had tijdens die testrit.

Nu we elkaar door onze gemeenschappelijke boekhouder wel konden vertrouwen, vertelde ik hem dat ik ook contact heb gehad met de eerste eigenaar en dat hij die auto onder mijn neus had weggekocht en hoe hij die auto voor de helft van de prijs heeft kunnen verkopen. 'Toen ik bij de

eerste eigenaar was gaan praten zei hij dat er een restaurantbaas geïnteresseerd was in de auto en toen heb ik hem bang gemaakt door te zeggen dat als particulieren een auto aan elkaar verkopen, de verkoper verplicht is de koper drie maanden garantie te geven dus als jij de motor binnen de drie maanden in de soep draait moet de verkoper jouw een nieuwe motor betalen.' Nou daar had die man natuurlijk helemaal geen zin in dus liet hij de auto los aan de handelaar aan wie hij dus geen garantie moest geven maar die de auto dan wel meenam voor de helft van de vraagprijs. 'Ja maar, waarom verkoop je nu zo'n auto dan ook weer zo goedkoop verder ?' Er zijn ongeveer vier geïnteresseerden komen kijken maar allemaal haakten ze af omdat ze opzagen tegen dat overspuiten en met jouw was de deal vlug rond en ik verdien er gewoon heel snel iets aan, niet veel maar iets. De volgende dag haal ik de auto op maar meer dan de grijze kaart krijg ik niet. De handelaar zei dat dat alles was wat hij had van de auto. Da's jammer maar niet erg en zo fier als een pauw rij ik naar huis. Een paar dagen later bel ik de eerste eigenaar op en zeg hem dat ik de auto toch in mijn bezit heb. Hij was er toch wel een beetje verbaasd over dat ik de auto echt had en als hij had geweten dat ik hem zo graag wilde hebben dan had hij de auto toch aan mij verkocht want hij heeft maar de helft gehad van wat hij van mij kon krijgen. Toen ik hem zei dat ik niet veel meer dan de helft aan de handelaar had betaald, moest hij mij toch wel feliciteren en vertelde hij me dat hij nog allerlei papieren, artikelen en de originele gereedschapset en krik van de auto had, hij had die niet meegegeven aan die handelaar omdat die onderhandelingen hem financieel toch wel pijn hadden gedaan en hij de spullen niet aan die handelaar gunde. Sindsdien heeft hij 'zijn' auto nog een paar keer teruggezien en 't doet 'm veel plezier te zien dat de auto in handen is gevallen van een echte liefhebber en geen profiteur die er vlug een paar centen mee wilde verdienen, want dat heb ik wel beloofd, zoals de SM verkoop ik die auto nooit.

'En toch weet u niet waar u aan begonnen bent, Meneer Giorgi', ja ja, dat zal wel, maar voorlopig ben ik er toch heel blij mee. In m'n volgende bijdrage vertel ik iets meer over de verschillen tussen de SM en de Quattroporte en meer dan waarschijnlijk komen jullie ons nog wel tegen op een of andere meeting. Tot ziens en zorg goed voor jullie auto.

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

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 € 120,- 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

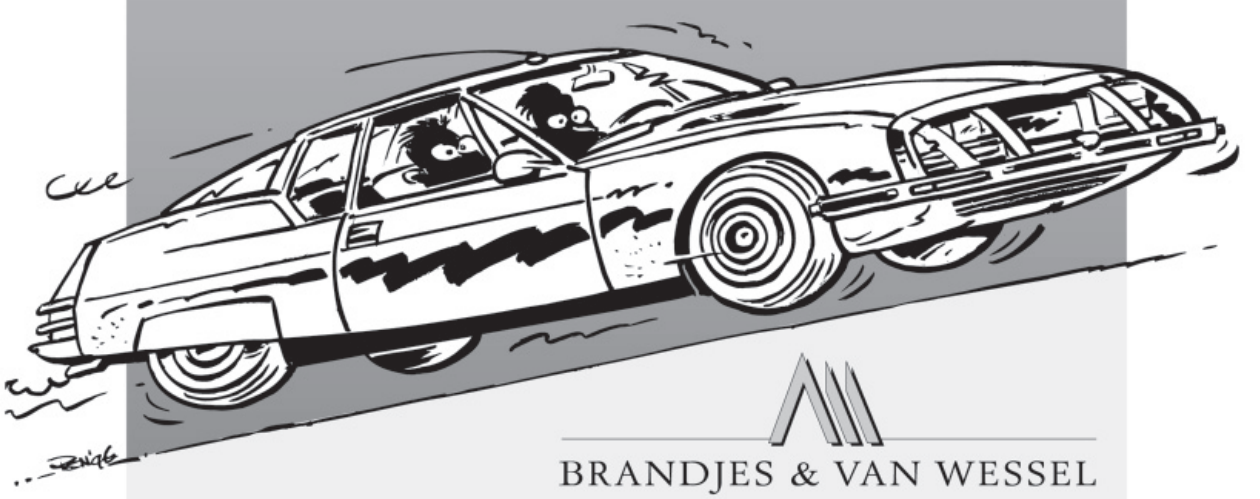
Voor meer informatie: www.knac.nl of bel tijdens kantooruren: 070-383 16 12

KNAC, WANT VERSCHIL MOET ER ZIJN!

www.knac.nl

DE BESTE HOOGTE-REGELAARS VOOR UW PENSIOEN

0229-234334



BRANDJES & VAN WESSEL

PENSIOENADVISEURS

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

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

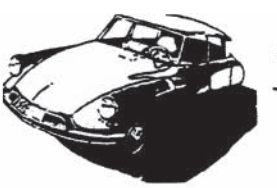
JT Eelkema

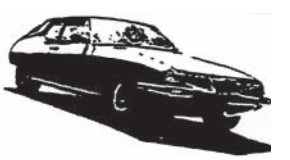
bedrijfseconomisch advies
interim management
detachering
evenement organisatie

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.

Openingstijden:

Dinsdag t/m vrijdag:
9.00-17.00 uur

Zaterdag:
10.00-14.00 uur

Voor de SM levert CHYPARSE onder andere:

Veerbollen nieuw	225,-
Veerbollen gereviseerd	135,-
Veerbollen vullen per bol	25,-
HD-pomp met nieuwe lager en pomphuis	515,-
Hoogteregelaar	105,-
Hoogtedrukregelaar	150,-
Stuurhuishoezen (set van 3)	275,-
Remschijven set	150,-
Handremblokken	75,-
Remblokken	125,-
Textar remblokken	240,-
Achterremblokken 1e of 2e type	140,-
Wiellagerblok met nieuwe fusees L of R	550,-
Wieldraagarm L of R	535,-
Spoorstang L of R	255,-
Motorsteun	145,-
Koppelingsset (3 delig)	380,-

Elektronische ontsteking Lumenition	690,-
RVS uitlaat compleet	2.885,-

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 pas-vorm en tegen breuk en corrosie bij normaal gebruik. Direct uit voorraad leverbaar.

SM werkplaatshandboek (Ned. talig)	50,-
SM onderdelen boeken, 2 delen	130,-
SM instructieboekje (herdruk)	75,-
SM 1970-1975 Les Archives du Collectioneur	55,-
T-shirt SM	20,-

prijslijst op aanvraag, prijswijzigingen voorbehouden

...egon het met het maken van ... de studentes, Seval Okyay, denten (vier van de vijf is vrouw) vinden de maatregelen echter on- de HMD kon niemand commentaar geven. Chrit Wilshaus

UITGEBRAND

WILLAM HOOGTEYLING/ANP

De Citromobile, de jaarlijkse beurs voor de citrofile, wordt dit weekeinde gehouden in de Utrechtse veemarkthallen. Maar de beurs verliep niet voor iedereen goed. Deze SM9Citroen/Maserati uit 1972 brandde een paar honderd meter voor de ingang uit.

Politie Suriname ontmantelt

CitroMobile 2003

Door Roland van der Spek

Schokkende foto's. Een gedesillusioneerde voorzitter voor zijn uitgebrande SM. De brandende SM in de krant. Telegraaf. Spits. Utrechts Nieuwsblad. En CitroMobile moest nog beginnen…

Natuurlijk was onze club ook dit jaar aanwezig op CitroMobile. Voorzitter Paul zou samen met penningmeester Jan-Tjerk op zaterdag de eerste bemanning van de stand voor zijn rekening nemen. Evenementengoeroe Theo en ik de zondag. Verbaasd was ik dan ook toen Paul mij op zaterdagochtend rond de klok van negen uur wakker belde. Zou ik me vergist hebben en voor zaterdag-ochtend ingepland zijn?

Noodlot

"Goedemorgen Roland, bel ik je wakker?", vroeg Paul nog redelijk monter. Een vraag waarop hij het antwoord al wist. "Vertel Paul, wat is de reden dat je mij, nog bijna midden in de nacht voor mij, uit m'n slaap belt?", antwoordde ik slaperig. "Mijn auto staat in brand, de brandweer is zojuist gearriveerd en is druk met blussen, ik heb de clubshopartikelen achterin de SM liggen maar daar is het vuur niet gekomen maar de auto is absoluut niet meer bruikbaar en ik kan Jan-Tjerk momenteel niet bereiken en hij zou vanmorgen ook…" Ik onderbrak Paul met de vraag of hij ongedeerd was en meldde dat ik Jan-Tjerk wel zou proberen te bellen zodat Paul z'n zaken verder kon gaan regelen (bekomen van de schrik, afsleep regelen, vervangend vervoer, verzekering inschakelen, etc. etc.). Wat een begin!

Nieuwswaarde

Om een lang verhaal kort te maken, Jan-Tjerk heeft de gehele zaterdag voor zijn rekening genomen en dat heeft ie geweten. Het leek wel of iedere bezoeker linea recta naar onze stand kwam om te informeren of het waar was dat er: 1) een SM was ontploft, 2) een SM in de brand gestoken was, 3) een brandende SM was gebruikt voor een aanslag op een benzinestation (alwaar de SM van Paul inderdaad vlak in de buurt vlam vatte), 4) door de SM club een opvallend vlammende ledenwerfactie werd georganiseerd, 5) door TNO brandwerende tests op een SM uitgevoerd werden, 6) blablabla… Ook de zondag was er een extra grote toeloop op onze stand waarneembaar en ook toen wilde iedereen er het fijne van weten. Enfin, alle Indianenverhalen erover zijn uit de wereld geholpen.

En verder

Het weer was fantastisch, de bezoekers bleven dan ook liever buiten op het parkeerterrein (waar een toegetakelde SM op een oplegger te koop werd aangeboden, zie de foto op deze pagina) dus met de drukte van bezoekers in het algemeen viel het een beetje tegen. Toch is er weer een redelijke omzet geboekt door de clubshop en konden we een aantal nieuwe leden bijschrijven. Helaas kon Theo door omstandigheden zondag niet aanwezig zijn maar met de hulp van clubleden Arjo de Jong en Theo van der Laan jr en (wanneer wordt hij nou eens lid) Rens Wolters, waarvoor alle dank, is alles goedgekomen. Voor de club was CitroMobile al met al zeker de moeite waard hoewel de treurnis om het verlies van een SM blijft…

Relaas van een eigenwijze hobbyist - 5

Door Gert-Jaap Span

Nou, dat lekker doorwerken zit er dus niet in. In de hal waar de wagen staat is het verrekte koud en dus geen pretje om er aan het werk te zijn. Gelukkig ben ik er achter gekomen dat er toch nog wel een aantal punten zijn die ik de revue kan laten passeren en heb denk ik toch nog voldoende in de pen om u ook de komende uitgaven te voorzien van ervaringen, weetjes, denkjes, moetjes en meer van dat soort zaken. En daarom hierbij de ervaringen van het blok. Waar sta ik nu. There's only one way to find out!!

Schroot Man!

Meten

Het voordeel is dat ik fysiek werk in de buurt van de Technische Dienst. Het voordeel is dat zo'n afdeling gereedschappen heeft die een gewone sterveling niet tot zijn eigendommen kan rekenen. Alhoewel ik al eens op een beurs een micrometer en statief heb gekocht ontbeer ik zaken als beugelmicrometers en een diameterbinnenmeter. Zo niet de Technische Dienst. En zodoende was het voor mij mogelijk om een beugelmicrometer en een 2-punts diameterbinnenmeter tijdelijk in bruikleen te verkrijgen. Zo ben ik maar aan het meten geslagen. Ik ben begonnen met de losse onderdelen, de zuigers. Het meten heb ik op meerdere punten gedaan. De hoofdmeting moet echter gebeuren ter hoogte van de pistonpen haaks op de pistonpen (90 graden verdraaid). Dit is namelijk de richting waarin de zuiger kan kantelen en er dus ook krachten opkomen en dus de meeste slijtage zal plaatsvinden. Verder heb ik echter ook gemeten aan de onderzijde van de zuigers, als je eenmaal bezig bent kun je beter teveel meten dan te weinig nietwaar? Hieronder de bevindingen volgens mijn metingen. Voor de helderheid, de zuigers zijn van het type A.

zuiger	algemene indruk	t.h.v. pistonpen (IST) mm	Onder (IST) mm	SOLL mm
1	Goed, ribbels aanwezig	86.92	86.90	86.950-86.960
2	Ribbels versleten, verticale slijtsporen	86.92	86.92	Idem
3	Redelijk, verticale slijtsporen aanwezig en ribbels gedeeltelijk weg	86.93	87.05	Idem
4	Goed, ribbels aanwezig	86.91	86.87	Idem
5	Lichte verticale slijtsporen	86.90	86.83	Idem
6	Redelijk, ribbels aanwezig maar lichte verticale slijtsporen	86.91	86.90	Idem

Zoals u ziet zijn alle zuigers reeds 0.03-0.05 mm kleiner op diameter geworden. Opvallend is echter dat een van de zuigers een waarde heeft van 87.05 mm. Als je bedenkt dat de theoretische doorsnede van de cilinderbus 87 rond is zou hij er niet eens inpassen!!!!! Wellicht is deze zuiger een keer gevallen op zijn flanken en is daardoor vervormd??

Vervolgens de cilinderbussen gemeten. In de diverse bussen zitten reeds stootranden dus dat voorspelt niet veel goeds. Het meten heeft plaatsgevonden op ongeveer 1-1,5 cm vanaf de bovenzijde van de cilinderbussen, even onder de stootrand. Ook hier weer 90 graden tov van de pistonpenpositie. Om de ovaliteit te meten heb ik ook de maat genomen in de lengterichting van de pistonpen zoals die er normaal in zou zitten.
Ook hier zijn reeds opvallende waarden te zien die soms verre liggen van wat het zou moeten zijn.

Cilinder	Haaks op piston (IST) mm	Lengte piston (IST) mm	SOLL Mm
1	87.013	87.017	86.990-87.0
2	87.030	87.016	Idem
3	87.025	87.042	Idem
4	87.020	87.018	Idem
5	87.024	87.038	Idem
6	87.030	87.027	Idem

Interpretatie

Persoonlijk vind ik dat bovenstaande tabellen er al zeer indrukwekkend uitzien en ik denk menigeen met mij. Al die getalletjes, WOW!! Het lullige van dit alles is dat ik nu weet wat de waarden zijn van bovenstaande onderdelen, maar ja wat betekent dit nu? Is dit te ver versleten of niet? Kan ik bepaalde delen weer gebruiken of niet? Kijk, dat bij nieuwwaarde de theoretische zuigerspeling tussen de 0.03-0.05 mm moet liggen is leuk maar ik denk dat er in Nederland meerdere SM's rondrijden met een grotere tolerantie zonder dat het problemen geeft. Conclusie: meten is weten maar ik heb er geen donder aan want ik weet nog niet wat ik moet doen. Eén ding weet ik nu wel en dat is wat de waarden zijn van deze onderdelen, geen mens die mij over de gemeten waarden een oor aannaait.

Toch niet geheel overtuigd van mijn eigen kunsten heb ik echter een afspraak gemaakt bij een bedrijf dat vaker SMotoren onder handen heeft. De opdracht: meten van de diverse spelingen van

zuigers, cilinders en de krukas en een oordeel geven. Dit werd keurig uitgevoerd en tot mijn blijdschap kwamen dezelfde waarden naar boven. Dit in tegenstelling tot degene die gemeten had, hij verbaasde zich erover dat ik zelf waarden had die ook bleken te kloppen. Ik heb uitgelegd dat ik weliswaar in de technische hoek zit maar niet dagelijks dit soort zaken meet en dus liever heb dat het gecontroleerd zou worden. Meest opvallende was dat de krukas reeds geslepen bleek te zijn en die gaf de volgende waarden:

	IST	SOLL (3e ondermaat)
Drijfstanglagertappen	56.88 mm	56.856 - 56.866 mm
Krukaslagertappen	75.93 mm	75.931 - 75.941 mm

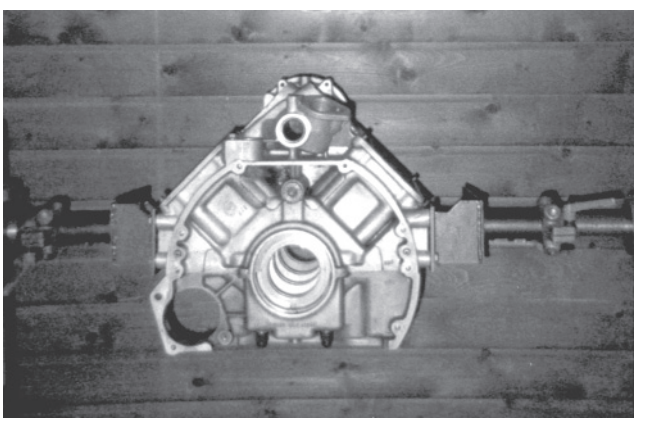
Al met al was er reeds behoorlijk aan geslepen (waarom niet geslepen naar de 2e ondermaat?). Opmerkelijk was dat de drijfstanglagertap groter was dan de in de boeken aangegeven waarde bij revisie. De krukaslagertap leek goed.
Maar goed, wat nu te doen met het blok. Het is inmiddels wel duidelijk geworden dat het terugplaatsen van de oude zuigers, veren, lagerschalen etc. geen optie is. Dus daar moet wat anders voor komen. Laat ik er overmaatzuigers in plaatsen en de bestaande bussen opboren of vervang ik bussen en zuigers? En voor welk type dan, wat is er nog te krijgen, kan het een met het ander? En wat te doen met de tussenas? Revisiematen van de tussenas worden in de boeken niet gegeven. Waarschijnlijk gemaakt voor de eeuwigheid?

RE: Opdoen van kennis
Gedurende de bovenstaande tijd van het zgn. meten is weten en controle ben ik druk geweest met vragen omtrent het onderwerp. Veel van de opgedane kennis en een bepaalde vorm van relativering is niet vanzelf gegroeid. Zo heb ik onder de titel van bovenstaand kopje reeds diverse telefoongesprekken en e-mailtjes gewisseld met Peter P. en Peter D., beiden zeer bekend bij de club. Aangezien ik geen navraag heb gedaan over het plaatsen van hun volledige naam zal ik met gepaste terughoudendheid gebruik maken hiervan. MAAR IK HEB WEL VEEL AAN HEN TE DANKEN!!! Zonder de relativerende woorden, oppaspunten, behulpzaamheid, enthousiasme, warm gevoel voor hobbyende clubgenoten et cetera, was ik niet zo makkelijk daar gekomen als waar ik nu ben. Bij deze, dank daarvoor. De investering in het helpen van een clubgenoot in nood (rijmt leuk maar is misschien een tikkeltje overdadig) is het echter wel waard geweest. Het heeft toch geresulteerd in het vullen van SublieM met diverse artikelen. Ach, als je elkaar een beetje kunt helpen, nietwaar?

Configuratie
De configuratie van het blok begint in het hoofd langzaam vorm te krijgen. Belangrijk is het gaatje laten boren ten einde meer smering van de primaire kettingspanner te krijgen. De kettingspanner zelf wordt er een van het verbeterde type en niet hydraulisch zoals meerderen dat hebben. Ik geloof nog steeds in materialen en bij het juiste gebruik van de motor moet dit type spanner voldoende zijn. Eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat er reeds een spanner bij het "bouwpakket" zat en ik geen behoefte heb om alles opnieuw te kopen. Er komen nieuwe primaire en secundaire kettingen in. Dit op de bestaande tandwielen die nog goed lijken te zijn. Normalerwijze zou ik kettingen en tandwielen tezamen verwisselen maar ik heb maar weinig gehoord en gelezen over verwisselen van het krukastandwiel i.v.m. de kettingen. Info over dit gat (en andere gaten) in mijn kennis is zeer welkom op mijn e-mail adres. Natuurlijk nieuwe lagerschalen van de krukas- en drijfstanglagertappen. Uiteraard mag het verzwaarde oliepompasje niet ontbreken.

De laatste aspecten zoals reeds eerder aangegeven betreft de configuratie van zuigers en bussen. Uiteindelijk heb ik als eerste gekeken naar de mogelijkheid van originele onderdelen. Die heb ik uiteindelijk gevonden maar niet in de configuratie die ik in het hoofd had. De details hiervan zullen u echter bespaard blijven tot de volgend uitgave.

To be continued...



De SM in de Rallye de Monte Carlo van 1972

Door Peter Derks*

De SM heeft een bewogen geschiedenis in de autosport, en dat heeft natuurlijk diverse oorzaken. Want na de "Première sortie, première victoire" is er weinig meer gewonnen met de SM. Citroën heeft het wel geprobeerd, maar de tijd zat tegen. In de jaren zestig had men veel ervaring opgedaan met DS'en in rally's en zelfs een keer de Monte Carlo rally gewonnen doordat de snelste auto, een Mini Cooper S, werd gediskwalificeerd vanwege niet reglementaire "dimlichten"; let wel, niet de speciale verlichting die iedereen voerde, maar de weinig gebruikte standaard verlichting was net anders dan de homologatieformulieren voorschreven. Naar de letter dus volkomen correct.

Het volgende jaar werd al duidelijk dat de DS'en in de "Europese" rally's weinig meer te zoeken hadden; ze waren te zwaar en hadden te weinig vermogen. Maar in de London-Mexico rally van 1970 deden zes DS'en mee die wél door Citroën ondersteund, maar niet officieel gesponsord werden, zodat ze elk afzonderlijk extra sponsoring hadden. De gezamenlijke sponsor was Yacco.

Naar de komst van de SM werd dan ook reikhalzend uitgekeken, want met rond de 250 pk of zelfs méér moest er wel wat te winnen zijn. Helaas haalden allerlei ontwikkelingen Citroën in: de concurrentie zat niet stil en bouwde in rap tempo speciale modellen die lichter en wendbaarder werden, zoals Porsche met de RS-modellen en Lancia met de Stratos midden en eind jaren zeventig, en begin jaren zeventig bijvoorbeeld Ford met de Escort met "Cosworth BDA"-motor, minder dan 1000 kilo en tussen 150 en 175 pk. De tijd dat de echte Gran Tourismo's (GT's) wedstrijden konden winnen in Europa was voorbij, en niet alleen voor Citroën. Voor de "raids" in Afrika lag dat anders: veel zwaardere omstandigheden, langere afstanden, en veel minder mogelijkheden voor service waren gunstig voor de GT's zoals de SM.

Voor de Rallye de Monte Carlo schreef Citroën een SM in met kenteken 3885 XT 75. Speciaal aan deze auto waren de vier binnenste koplampen die vervangen waren door ronde Cibié verstralers. Verder kwam de SM uit in groupe 1, met als belangrijkste concurrenten de Alfa GTV2000 van Guy Chassieul en de Opel Ascona van Jean Ragnotti. Groupe 1 wil zeggen 'standaard' wagens,

zodat de SM het met 180 PK moest stellen. Maar dat was nog altijd 50 meer dan de Alfa en 60 meer dan de Opel. Er was dus nog hoop. De SM was eigenlijk niet zo erg geschikt voor de 'Monte Carlo' met z'n vele smalle weggetjes en korte bochten, maar toch. Jean-Pierre Hanrioud was de chauffeur en René Trautmann de navigateur. Ze kregen alle ondersteuning van Citroëns wedstrijdafdeling, die toen onder leiding van Marlène Cotton stond.

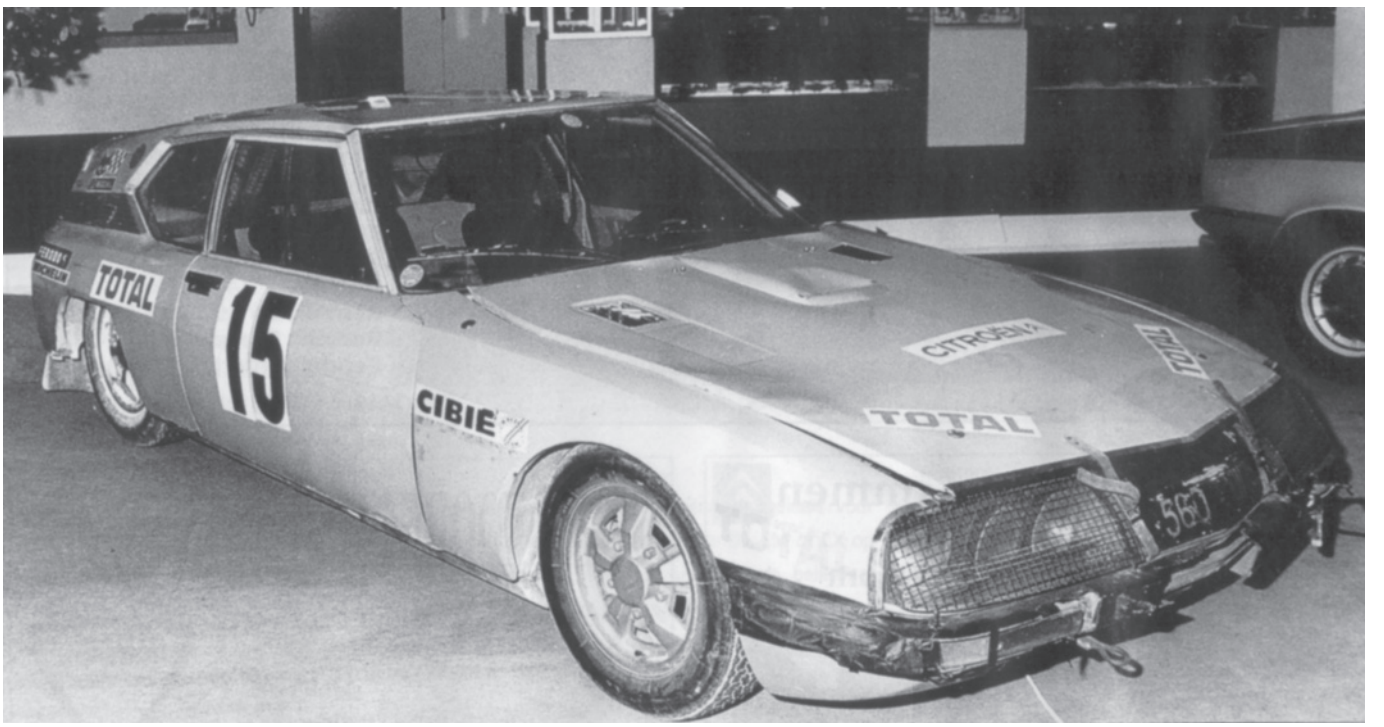
Waarom was de Monte Carlo rally voor de SM in 1972 toch geen succes? Vertrokken werd vanuit Monte Carlo, waarschijnlijk om maximale publiciteit te halen. Voor de mensen die de Monte Carlo rally van de jaren zeventig niet kennen: die bestond klassiek uit een 'aanloop' vanuit verschillende steden in Europa zoals Wenen, over de openbare weg, en dan na aankomst in Monte Carlo volgden de "speciale proeven" op afgesloten parkoersen met als hoogtepunt in de laatste nacht de "speciale" op de Col de Turini. De mensen die in Monte Carlo vertrokken deden een rondje Frankrijk en Italië, wat natuurlijk voor de publiciteit voor Citroën en de sponsors het beste was.

Na de aanloop kwam het eerste probleem in zicht dat later de uitschakeling zou betekenen: het probleem zat hem in de aandrijfassen. Bij aankomst in Monte Carlo werden de aandrijfassen al voor de eerste keer gewisseld, terwijl na de eerste dag met speciale proeven ze nog een keer gewisseld werden want ze hielden het nog wél uit tot het servicegebied. In de laatste nacht was de SM-equipe minder fortuinlijk want tijdens een speciale proef rond Saint Jean en Royan begonnen de aandrijfassen veel herrie te maken en bij het passeren van het kerkhof in Vassieux was het afgelopen. Een gebroken aandrijfas op de proef, dat betekende opladen, wat leidde tot uitschakeling. De onfortuinlijke SM werd naar Grenoble afgevoerd.

Wat was er aan de hand? Met name bij het uitkomen van de S-bochten in de Alpen hadden de aandrijfassen het zwaar te verduren, en dan met name de buitenste koppelingen. Op de gewone weg met "normale" rijomstandigheden voldeden ze goed, ook al was het ontwerp uit de jaren vijftig en zelfs bij de races met de 300 pk-modellen - zoals gebruikt tijdens de 24 uurs races op Spa in 1973 en 1974 - voldeden ze nog, maar daar wordt er veel minder van gevraagd omdat er behoudens zeer uitzonderlijke omstandigheden nooit volledig ingestuurd wordt. Hoe anders is dat bij het rijden op bochtige colwegen met hun vele haarspeldbochten. Bij het uitkomen van de haarspelden wordt met name bergop in de eerste of tweede versnelling het maximale vermogen gebruikt om zo snel mogelijk uit de bocht te accelereren. Dan treedt veelvuldig zware belasting op, zowel als de weg droog is door het grote vermogen alsook als er sneeuw ligt en het binnenwiel met hoge snelheid doorslipt.

Maar goed, in 1972 dus voor de finishlijn uitgeschakeld, en toch in 1973 weer meegedaan. Alleen was Citroën in 1973 ervan overtuigd dat de aandrijfassen een zwakke schakel waren, en werden ze dus bij iedere servicebeurt nagekeken en zo nodig vervangen. Maar zoals gezegd, in 1973 had de SM ook niet echt veel kans op een hogere klassering, want met 1500 kilo gewicht smalle paswegen oprijden was nog steeds geen echt succes want wederom stond ook de concurrentie niet stil.

Moet u nu meteen uw aandrijfassen gaan wantrouwen? Helemaal niet, want ze hielden het goed uit tijdens de races en dat komt meer overeen met uw dagelijkse gebruik dan het met vol vermogen oprijden van haarspeldbochten. Dat laatste heb ik trouwens hier in Zuid-Frankrijk al eens gepro-



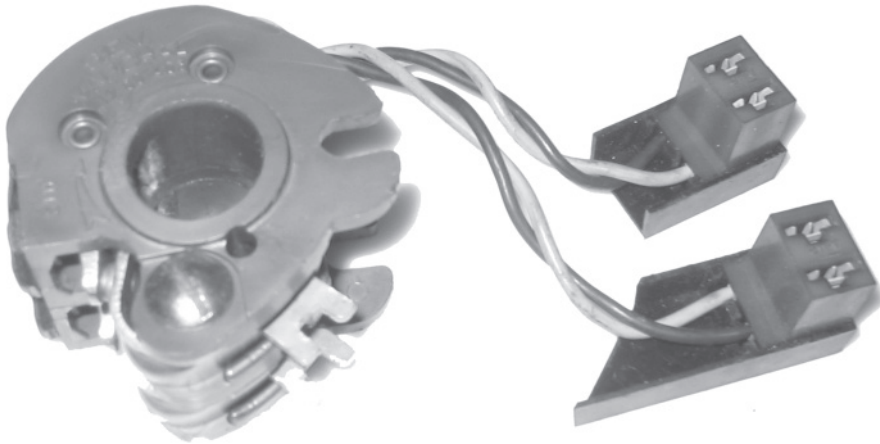
beerd de laatste zomer, en nog wel op de Col de la Bonette-Restefond, die ook vaak in de Monte Carlo rally figureert omdat hij hoog ligt (rond de 2800 meter) en in de winter bijna sneeuwzeker is. Ik had drie goede redenen om niet volgas naar boven te rijden: ten eerste liep de motor-temperatuur al aardig op, het was rond de 30 graden buiten, de olietemperatuur liep naar het rood, maar de watertemperatuur had nog geen zorgwekkend niveau bereikt. Ten tweede was duidelijk dat de aandrijfassen al tegenpruttelden bij het uitkomen van de bochten op vermogen en ik wist van de Monte Carlo ervaring. Als laatste was ik zeker niet alleen op de wereld: het was geen bijzonder drukke dag maar vooral de talrijke motorrijders baarden me zorgen, want die kunnen aardig door de bocht komen hangen en ik had bepaald geen zin om er eentje op m'n motor-kap te krijgen, of erger.

U hoeft zich in ieder geval weinig zorgen te maken, ook al omdat ingenieur Alfiéri, de man van de Maserati motoren, ons bezworen heeft dat de twee "testexemplaren" (de 00SB0001 en de 00SB0002) uitgebreid getest zijn op de Mont Ventoux. De weg op de Mont Ventoux gaat wel stijl omhoog en heeft vele bochten maar weinig echt scherpe haarspeldbochten. Ik zal trouwens binnenkort zeker de tijd zoeken om met de SM die Mont Ventoux eens op te rijden (zomer 2000 heb ik dat met m'n XM al eens gedaan) om alvast te gaan kijken of het oprijden van de Mont Ventoux zonder risico is met een SM in goede staat. Dat het voor een SM in matige staat geen pretje is, dat weten we al, en daarnaast bent u dan minstens 1000 kilometer van huis en wij willen geen van allen een vaste klant van de ANWB worden. Ik zie u hopelijk op de Mont Ventoux in oktober!

** Dit artikel is gebaseerd op een artikel uit Citropolis Nr. 31 en wat ik zelf nog heb kunnen vinden.*

Techniek is niet eng

Door Joris Bogaard



Dames en heren SM bezitters. Als technische man van het bestuur bereiken mij vragen over onderhoud van onze voitures. Recentelijk gingen die over ontsteking en de verslijtende delen daarvan. Citroen had de ontsteking niet durven toevertrouwen aan de Italianen die de motor leverden. Waarschijnlijk moet je een Franse ingenieur zijn om het dubbele bobine systeem te kunnen bedenken. Ik heb lang zitten denken waarom je twee in plaats van één bobine zou willen. Ook op mijn kleinste kamertje, waar ik doorgaans de meeste oplossingen bedenk voor problemen, kon ik niet tot een plausibele verklaring komen…

Het enige dat enigszins hout snijdt, is het feit dat de Maserati om en om 45 en 75 krukasgraden tussen de ontstekingstijdstippen heeft in plaats van de gebruikelijke - symmetrische - 120 graden (ontstekingsvolgorde 1-6-2-5-3-4, dus 1 ontsteekt, dan na 45 graden 6, dan na 75 graden 2, enz.). Met één contactpunt zou je een zeer gecompliceerde verdelerhuisas krijgen.

Waarom je het NIET wilt, was snel duidelijk:
- Je introduceert een extra mogelijke storingsbron (waarom doet een eend het altijd? Juist, er zitten heel weinig onderdelen op!)
- Je moet een speciale verdelerkap ontwerpen
- Je moet een speciale rotor ontwerpen
- Je krijgt twee contactpunten die om beurten de 45 en de 75 graden hoek bedienen…

Door de tweedeling wordt het heel moeilijk om de twee systemen symmetrisch te laten ontsteken. De contacthoeken van de punten staan nooit gelijk. De bobines leveren looptijdverschillen. Kortom de motor gaat er niet rustiger van lopen.

Er zijn inmiddels oplossingen voorhanden door verschillende bedrijven zoals de bekende firma's in Abbenes en Bolsward. Wil je de auto daarentegen origineel houden dan zal je de originele verdelerkap, rotor en punten moeten blijven gebruiken. Dit is ook het geval bij de veel toegepaste (én bejubelde én verguisde) Lumenition. Hoewel je wel de contactpunten en daarmee het afstellen ervan kwijt bent.

De originele onderdelen zijn te bestellen bij de club:

Rotor	: 80 euro
Verdelerkap	: 140 euro
Punten	: 65 euro

Als je net als ik schrikt van deze prijzen (de verdelerkap van een DS kost +/- 12 euro, de punten 8 euro) moet je overstappen naar de oplossingen van eerder genoemde of andere bedrijven. Deze systemen gebruiken standaard onderdelen die door grotere productieaantallen goedkoper (kunnen) zijn. Voor de verdeler zijn wel de twee koolstiftjes uit het midden los verkrijgbaar. 7 euro per twee. De koperen contacten van de verschillende cilinders in de verdelerkap schoon schuren en je kunt weer 40.000 km voort!

Ons blijf zunig!

De SM voor 365 dagen per jaar

Door Paul Paymans

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 nauwelijks dertig kilometers 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 grote binnenlandse en buitenlandse ritten in bijna drie jaar ruim 85.000 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 mij de afgelopen jaren werden gesteld en die ik me eerlijk gezegd zelf ook wel eens stelde. En omdat mijn SM deze maanden weer in topconditie wordt gebracht voor de volgende 85.000 km of daaromtrent, heb ik de stoute schoenen maar eens aangetrokken en ben de garagerekeningen gaan analyseren. Dan komen de herinneringen aan de afgelopen drie jaar vanzelf boven en kunnen subjectieve indrukken met concrete informatie worden onderbouwd. Of gelogenstraft...

Voor wie al dat gezeur over geld (als je je af moet vragen, wat SM rijden kost, kun je er beter meteen van afzien!?) maar onzin is, verklap ik hierbij vast mijn conclusies: elke dag SM rijden is heel wel mogelijk; je dagprogramma wordt maar zelden in de war gegooid. En soms zou mij dat wel goed uitkomen, al vielen de tijdstippen, waarop de zaak mis ging en het mij goed uit zou zijn gekomen meestal niet samen. Waarschijnlijk is een SM die elke dag moet werken minder gevoelig voor storingen dan een die hooguit éénmaal per maand uit de startblokken mag. Als ik me beperk tot de kosten, waarin de SM zich mogelijk onderscheidt van gewone auto's dan zal dat niet in de belasting (die is 0) of in de verzekering zitten, maar in de brandstof en onderhoudskosten. Bij mij komen die laatste twee over 85.000 km en drie jaar uit op • 0.32 per kilometer. • 0.16 voor de benzine en • 0.16 voor het onderhoud. Het kost dus wel een paar centen, en hoewel ik geen vergelijkende cijfers kan en wil produceren, maak ik me sterk dat het dagelijks SM rijden niet duurder is dan een XM, CX of een gewone van A naar B auto als Mercedes, Audi, BMW of Jaguar.

De uitgangspunten

We hebben het over een 71-er SM, chassisno. 5368, die door Jaap van den Broek in 1999 in Italië is opgeduikeld. Dat was ook het moment, dat mijn CX Prestige er in 4 jaar zo'n 120.000 km op had zitten: tijd voor iets pittigers dus! Jaap van den Broek en zijn mannen (en vrouwen!) komen in dit artikel nog wel eens ter sprake, en terecht: zonder hun geduld, deskundigheid, service, vriendelijkheid en niet te vergeten hun gespecificeerde rekeningen had ik dit artikeltje niet kunnen noch willen schrijven.

De SM werd dus gekocht en voor eenzelfde bedrag technisch in orde gebracht: motoraanpassingen, nieuwe koppeling, remschijven, banden, accu, dynamo, airco en een complete Tectylbehandeling. Voor het bedoelde dagelijks gebruik werd de originaliteit hier en daar geweld aan gedaan: handsfree telefoon op de radioplek, radio en CD-wisselaar in de kofferbak (hangend onder de hoedenplank), cruise-control om het aantal snelheidsovertredingen een beetje te beheersen (niet helemaal gelukt helaas!) en een lichtverklikker (verstrooid dat ik ben!) waren zo'n beetje de belang-

rijkste aanpassingen. Aan de buitenkant zag alles er nog redelijk uit, geen deuken en krassen en een mooie kleur: Vert des Tropiques, zij het gedeeltelijk overgespoten. Niets aan doen voorlopig.

Voor het mooie werd een nieuwe stoffen binnenbekleding gemaakt, waarbij de oude, door de zuidelijke zonneschijn behoorlijk verschoten beige bekleding minutieus werd nagemaakt. Leer is natuurlijk chiquer, maar voor elke dag zit de stoffen bekleding veel prettiger!
De kosten die aldus gemaakt waren toen ik half januari 2000 met de SM de weg op ging, zijn voor het vervolg niet zo belangrijk, omdat ik me niet druk zal maken over afschrijvingskosten en zo. Ik kan het totaalbedrag ook niet goed reconstrueren, maar het zal zo'n • 30.000,= zijn geweest. Waar ik het ook niet over zal hebben zijn de kosten voor de verzekering (dat kunt u zelf beter invullen) en voor de houderschaps-belasting (nul komma nul). En dan nu de cijfers.

De afgelegde kilometers

Datum	Aantal maanden	km stand	Gereden Kilometers
Begin 2000		72.000	
Begin 2001	12	105.000	33.000
Begin 2002	12	132.000	27.000
23-10-2002	10	157.000	25.000
Totaal	34		85.000

Gemiddeld aantal kilometers per maand: 2.500

Het verbruik van vloeistoffen: benzine, motorolie, LHM, koelvloeistof en ruitensproeier
Om die 85.000 km af te kunnen leggen was het helaas noodzakelijk af en toe bij de benzinepomp te stoppen. Ik doe dat doorgaans zo rond de 550 km op de dagteller. Als we de bonnetjes van alle tankbeurten optellen kom ik op het volgende resultaat:

Gereden km	Aantal liters	km/ltr	Prijs per liter	Brandstofkosten
85.000	12.300	1:6,9	• 1.10	• 13.530,=

Brandstofkosten gemiddeld per kilometer: • 0,16
Brandstofkosten gemiddeld per maand: • 398,=

De andere vloeistoffen leveren het volgende kostenplaatje:

Vloeistof	Aantal	Kostprijs	Totale kosten
Motorolie	85 liter	• 6.96	• 591.60
Koelvloeistof	23 liter	• 3.17	• 72.90
LHM	10 liter	• 7.68	• 76.80
Ruitensproeier	11 flesjes	• 2.27	• 24.97

Daar hoeven we dus niet voor wakker te gaan liggen, temeer daar de meeste motorolie en koelvloeistof gebruikt werd om de oude vloeistof te vervangen. Over de hele periode heeft de motor gemiddeld 1 liter 15W40 (Total Quartz 5000) per 5000 km gebruikt, aan het einde van de periode wat meer, in het begin wat minder. In de verdere berekening zitten de kosten van de vloeistoffen - behalve de benzine - in de onder-houdskosten verwerkt.

Het onderhoud
Ik heb zo goed mogelijk geprobeerd de oorspronkelijke onderhoudsvoorschriften te volgen en dat betekent: elke 5000 km een kleine, iedere 10.000 km een grote beurt. Ook al het onderhoud werd uitgevoerd door Jaap van den Broek in Nieuwleusen. Enkele dagen voor de onderhoudsbeurt fax of e-mail ik de zaken die me bij het rijden opvallen en die aandacht of reparatie vereisen. Ik kan u verzekeren, dat als je elke dag in je SM zit (en bovendien eist, dat alles perfect werkt!) je elke 5.000 km wat te zeuren hebt. In onderstaand overzicht ziet u de datum en het kilometrage van de onderhoudsbeurten, daarnaast de kosten van arbeidsloon, onderdelen etc., BTW en tenslotte het totaalbedrag van de factuur.

Datum	km-stand	Arbeidsloon	Onderdelen etc.	BTW	Totaal
15-3-00	73.838	314.76	80.51	69.17	464.44
10-4-00	78.812	101.53	57.64	27.85	187.02
30-5-00	82.842	304.60	79.04	67.14	450.81
1-8-00	89.842	91.38	49.01	24.57	164.96
11-8-00	90.357	142.15	475.59	108.10	725.84
22-9-00	92.453	446.75	0.00	78.18	524.93
13-10-00	95.019	442.69	233.21	118.28	794.18
Subtotaal onderhoudskosten in 2000					3.312.18
12-2-01	4.776	1.217.27	428.52	310.54	1.956.33
13-4-01	10.293	551.63	270.11	156.13	977.87
9-5-01	11.458	157.41	249.49	77.31	484.21
12-7-01	18.651	472.20	155.19	119.20	746.59
29-9-01	24.480	661.10	615.63	242.58	1.519.31
19-11-01	28.104	565.75	645.52	230.14	1.441.41
Subtotaal onderhoudskosten in 2001					7.125.72
8-1-02	31.640	322.00	172.84	94.02	588.86
18-2-02	34.387	184.00	669.96	138.50	992.46
21-3-02	36.211	34.50	76.79	21.15	132.44
10-5-02	41.112	632.50	204.36	159.00	995.86
1-7-02	47.926	213.90	134.89	66.27	415.06
13-9-02	54.106	195.50	71.37	50.71	317.58
Subtotaal onderhoudskosten in 2002					3.442.26
Totaal kosten		7.051.60	4.669.70	2.158.84	13.880.16
Kosten per km		0.08	0.055	0.025	0.16
Kosten per maand		207.40	137.34	63.50	408.24

Bijzonderheden
Is er in die drie jaren helemaal niets bijzonders gebeurd met de AH-07-97? Ja natuurlijk. Maar het bleef eigenlijk beperkt tot slechts enkele, maar wel irritante problemen. In het eerste half jaar trad er een zeer hinderlijk verschijnsel op: na ongeveer 60 km rijden stopte de motor. Soms moest de auto worden afgesleept, soms was stotterend en hikkend een garage te bereiken. We verdachten de (elektronische) ontsteking, de benzinepomp, de carburateurs, maar het moet welhaast vuil in de benzinetank geweest zijn. De auto had ongeveer 20 jaar niet gereden en ondanks het schoonstomen van de tank, moet er in de eerste gebruiks-

maanden nog vuil zijn losgekomen, dat de benzinepomp en daarna de carburateurs deed dichtslibben. Door het steeds maar weer geduldig reinigen van filters en sproeiers was het op een gegeven moment over en is de auto nog maar één keer echt blijven staan: thuis gelukkig en met een geknapte retourslang (u weet wel: de knik onder de hogedrukpomp).
Hinderlijk en duur (bij elkaar zo'n • 500,=, deels door de verzekering vergoed), maar niet rampzalig zijn de koplampglaasjes, waarvan ik er in het eerste jaar een viertal heb zien sneuvelen, steeds op de snelweg, steeds bij 100 tot 140 km per uur en dus een mooie glasregen! Pas bij de vierde glasregen heeft mijn tot dan toe koppig volgehouden "er hoort glas voor en geen plastic!" plaatsgemaakt voor een praktischer en economischer benadering van de koplampbekleding: plastic dus. De échte glaasjes liggen nu veilig binnen en zijn straks evenveel waard als de hele SM.

De kosten van onderdelen en materialen
In onderstaande tabel vermeld ik de kosten van de onderdelen en materialen, die in de loop van 20 onderhoudsbeurten gebruikt zijn. Dit keer op basis van de frequentie en alfabetisch.

X vervangen	Onderdeel	Totaal kosten	Opmerking
15 keer	Milieuheffing	• 43.50	BOVAG-reglement?
14 keer	Hulpmaterialen	• 102.86	schroefjes en moertjes
9 keer	Carterstop	• 8.38	
7 keer	Oliefilter	• 88.32	
5 keer	Bougies vervangen	• 143.65	zeer nuttig
4 keer	Benzinefilter	• 12.39	
3 keer	Balanceren wielen	• 68.68	
2 keer	Klepdekselpakking	• 103.92	
	Lekzakjes	• 35.62	
	Onderdelen dynamo	• 98.92	
	Retourslangen	• 128.85	
	Wisserbladen	• 53.59	
1 keer	Askoppeling	• 181.51	
	Banden	• 460.—	na 60.000 km
	Bougiekabels	• 89.60	
	Carburateurdelen	• 30.17	
	HD pomp	• 205.65	
	Elektron. ontsteking	• 450,—	
	Kachelkraan	• 120.25	
	Kachelslang	• 35.85	
	Klepstelplaatjes	• 29.27	
	Lichtschakelaar	• 125.—	
	Oliekoeler	• 158.82	
	Spanningsregelaar	• 44.24	
	Spoorstangkogel	• 11.34	
	Veerbollen	• 208.74	verschil van dag en nacht
	Wiellagers	• 54.50	
	Waterslangen	• 170.17	

Tot slot
Mijn conclusie is, dat het dagelijks gebruik van de SM geen probleem hoeft te zijn. De auto is betrouwbaar, rijdt natuurlijk superieur en met kilometerkosten van gemiddeld 32 cent (exclusief verzekering en afschrijving) lijken de kosten mij te overzien. In La CX En Route nr. 62 (December 2002) berekent Folkert Brouwer voor zijn CX over 50.000 km in 5 jaar brandstofkosten van • 0,12 tegenover dus de • 0,16 voor mijn SM. Voor onderhoud en reparatie komt hij veel goedkoper uit: • 0.06 tegenover mijn • 0.16. Misschien speelt daarbij een rol, dat ik hoegenaamd niets zelf heb gedaan (geen tijd zal ik maar zeggen). Wie het arbeidsloon uit kan sparen, is meteen de helft goedkoper uit en zou in mijn situatie op • 0.08 voor onderhoud zijn uitgekomen.
Voor mij allemaal geen reden om niet met mijn SM door te rijden. Op het moment dat ik dit schrijf hoor ik, dat de auto een grondige opknapbeurt goed heeft doorstaan: motor gereviseerd en carrosserie opnieuw in de verf: natuurlijk weer Vert des Tropiques. Op naar de volgende 85.000 km.

Voor het rijplezier in de afgelopen jaren en voor de informatie die ik nodig had om dit artikel te schrijven wil ik met name Maarten Jansen van KLM Wagenparkbeheer, alsmede Jaap en Hansje van den Broek en hun fantastische monteurs Erik, Ton, Harrie en Jan hartelijk bedanken. Ik hoop, dat ze mijn perfectionistische gezeur nog een paar jaar willen aanhoren!

Mooi Schagen

Door Joris Bogaard

De weersverwachtingen waren dusdanig dat de opkomst van leden groot zou kunnen worden: een hoge zon- en temperatuurverwachting, dat betekent veel SM's die dienen te worden uitgelaten. En te worden gepoetst om in de stralende zon te worden gezien. En dat gold natuurlijk ook voor onze SM…

De vrijdag ervoor had ik een dag vrij genomen om de waterlekkage in mijn SM op te lossen. Na een dag sleutelen was de waterpomp eindelijk van plan om het blok te verlaten en kon de keerring worden vervangen. Kon ik toch nog met de SM naar Schagen om bij dealer Groenewoud de bak in te draaien immers, Harry Martens zou ons eens fijn uit de doeken komen doen wat en hoe aan de versnellingsbak van de SM.

Op zaterdag de nieuwe keerring geplaatst (met dank aan Wim van der Laan) en alles weer dicht gemaakt. Dus alle beren die op de weg verschijnen doodschieten. Uit de valkuilen klimmen. Lijken uit kasten opruimen en na een dagje kunnen we eindelijk proefdraaien. Na een rondje over de dijk wordt het humeur beter. Maar vlak daarna weer slechter. Er lekt nog steeds water uit. Hoewel het nu meer een druppende kraan is in plaats van de Gardena gazonsproeier die zich eerst onder de kap bevond...

De volgende ochtend, de dag van de meeting, om 6 uur opgestaan om toch nog te proberen het lek te dichten. Afijn, om 11 uur moest ik helaas besluiten dat ik de Ami moest ophalen. Ook niet erg want de Amiclub zou ook bij Groenewoud een meeting hebben. Als ik dan erg uit de toon zou vallen kon ik altijd nog bij de 'vriendjes 6 en 8' aansluiten. Dat hoefde gelukkig niet. Het Ami-tje werd gedoogd.

Rond half één bij Groenewoud aangekomen was er al een aantal SM's op het terrein aanwezig en de koffie was bruin, warm en welkom. Door het geweldige weer konden we mooie foto's maken en lekker in het zonnetje met prachtig uitzicht wachten wat er komen zou. Het record van 17 SM's is geloof ik wel gehaald.
Binnen in de smetteloze showroom had Harry z'n versnellingsbak al opgesteld. Even na enen werd ons in een kringgeprek dat voornamelijk van Harry kwam, duidelijk gemaakt wat er allemaal komt kijken in en bij de versnellingsbak. Vooral de echte techneuten en doorgewinterde en -gezomerde sleutelaars hingen aan zijn lippen en zijn nog lang doorgegaan toen het vragenuurtje al lang over was. Het is goed te weten dat er in Holland een echte bakkenspecialist is die je voor een schamele 1400 euri een bak levert die beter is dan origineel. Hulde voor Harry.

Na het uitreiken van presentjes aan de familie Groenewoud voor hun uitstekend gastheer- en vrouwschap en natuurlijk aan Harry togen we op weg(getjes) om de rit te gaan rijden die Theo nog eens een extra keer gecontroleerd had. Vaak pasten de SM's maar net op de leuke smalle kronkeldijkjes in de omgeving van Schagen. De leuke route voerde ons onder andere langs de Lutjewallerweg, de Keismerweg, de Zijperdijk, de Ir Van de Ban straat, de kerncentrale Petten, tussendoor nog even langs (en genieten van) het strand, de Valkogerdijk en via de Storkedijk terug naar het centrum van Schagen. Op de Markt zakten wij af naar en in café De Roode Leeuw maar helaas werden we verbannen naar de achterzaal. Het terras was door het prachtige weer helaas al vol. Na een paar versnaperingen besloten we unaniem dat het een geslaagd evenement genoemd mocht worden met voor elk wat wils.

De familie en garage Groenewoud bij deze heel hartelijk bedankt voor de gastvrijheid en Harry bedankt voor je inspirerende en duidelijke verhaal.

Op naar de najaarsmeeting!

Je me souviens…

Door Peter Pijlman

Onlangs overleed op 76-jarige leeftijd monsieur Jean Giret, die ten tijde van de ontwikkeling van de GS, SM en CX medewerker was van M. Robert Opron. Na het vertrek in 1975 van M. Opron naar Renault, bleef Giret bij PSA en was Giret verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de Citroën Visa. Daarna kreeg hij van de nieuwe leiding van de afdeling styling opdrachten voor de ontwikkeling van onderdelen van ondermeer de BX. Na z'n pensionering bij PSA woonde Giret in St. Cloud, ten westen van Parijs.

Alvorens zelf enkele woorden aan Jean Giret te wijden, schreef Robert Opron over z'n oud-medewerker het volgende:

IK GEDENK MONSIEUR JEAN GIRET

Eind dit voorjaar is Jean Giret ons ontvallen, na een langdurige ziekte die voor hemzelf, voor z'n familie en zijn vrienden een zware beproeving is geweest. Ik bied aan zijn echtgenote en zoon mijn welgemeende condoléances aan. Ik zou graag eer betonen aan deze man, en aan de professional die zich bij Citroën als eerste bij mij aansloot, enkele maanden na het overlijden van Flaminio Bertoni, onverwacht, op 7 februari 1964. Ik heb Jean Giret in 1960 bij Arthur Martin ontmoet, waar hij voor het Bureau d'Études maquettes vervaardigde.

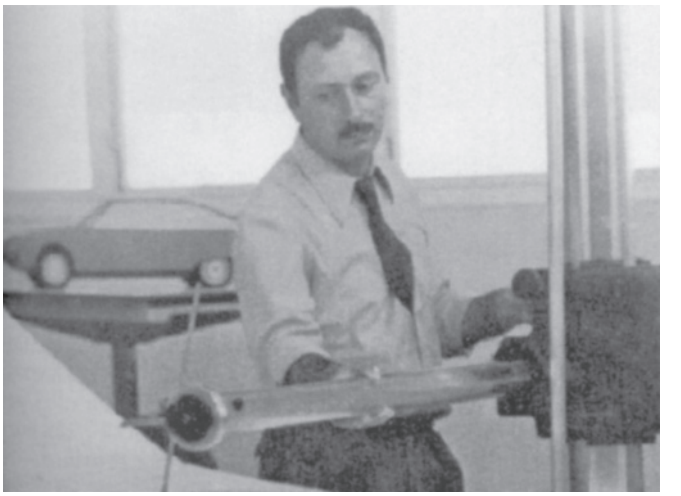
Oud-leerling van de School voor Toegepaste Kunsten, zeer toegewijd aan ruimtelijke vormgeving, heb ik hem de verantwoordelijkheid toevertrouwd voor de vormen van het exterieur, terwijl Michel Harmand verantwoordelijk werd voor de interieurs. Als buitengewoon gevoelig en subtiel interpretator heeft hij, zonder ooit geweld te doen aan de doelstellingen die ik tekende, beeldhouwde of verbaal definieerde - samen met de heren Ascencio en Blanchard - deelgenomen aan de uitwerking op ware grootte van de volumes van de GS, de SM en de CX.

Voor de geschiedenis: Jean Giret is zeker de laatste talentvolle vormgever geweest die automodellen in de schaal 1 op 1 kon modelleren vóórdat de computer verscheen en het numerieke frezen z'n intrede deed.

Robert Opron

Via Robert Opron kreeg ik in 1995 het adres en telefoonnummer van Jean Giret. Robert Opron heeft hem voor mij opgebeld, mij geïntroduceerd en gevraagd of hij bereid was om mij te woord te staan en te interviewen over zijn werk aan de GS, SM en CX. Giret leed toen al aan een ongeneeslijke ziekte die hem langzaam sloopte. Giret gaf er de voorkeur aan om mij bij hem thuis te ontvangen. Samen met drie vrienden zijn wij enkele uren bij hem thuis geweest. Z'n vrouw verzorgde de drankjes en trok zich discreet terug.

Aan de hand van enkele fotoalbums met persfoto's en andere officiële fabrieksfoto's toonde en besprak Giret ons zijn werk. Het was niet eenvoudig om er achter te komen wat precies Girets rol was geweest in de ontwikkeling van deze modellen. Werkelijk ontroerend was het om hem te horen spreken over 'zijn' GS, SM en CX, 'zijn' kinderen, want zo koesterde hij de drie automodellen waaraan hij gewerkt had. Zoals hij later in een interview met een autojournalist van een bekend Frans klassiekerblad ook zei, vertrouwde hij ons toe: 'Ik heb werkelijk elke centimeter van



deze modellen onder m'n handen gehad'. Daarmee deed hij waarschijnlijk geen geweld aan de waarheid, want hij was verantwoordelijk voor de totstandkoming van de 1:1-schaalmodellen. In ieder geval was het in overdrachtelijke zin 'waar'. Z'n betrokkenheid bij de vormgeving was zó sterk, dat hij telkens met onverholen trots wees op schitterende details in de lijnen en volumes van de drie auto's. Pas tegen het eind van het hele

interview, en na heel lang omzichtig aandringen van mijn kant, durfde ik recht op de man af aan hem te vragen wie die lijnen en vormen van de GS, de SM en de CX had bedacht.
Dat hij ze in gips en op ware grootte had gerealiseerd, was me bekend en werd door hem ook telkens bevestigd. Over het werk van twee van z'n belangrijkste medewerkers, Ascencio en Blanchard, bleef hij vaag. Maar over z'n verhouding tot Robert Opron was hij uiteindelijk klip en klaar: Opron gaf gedetailleerde directieven en nam de definitieve beslissingen. Opron leidde, in de woorden van Giret, de afdeling vormgeving 'comme le Président'.
Zonder getalenteerde medewerkers als Giret, Ascencio en Blanchard, had de 'Président' het waarschijnlijk niet voor elkaar gekregen, zeker niet binnen de tijd die daarvoor beschikbaar was. Ik herinner me een opmerking van Opron over de stressvolle periode waarin binnen enkele maanden de Citroën GS vorm gegeven moest worden: 'Dag en nacht werkten we door, om beurten Giret en ik. Wat Giret 's morgens geboetseerd had, haalde ik er 's middags of 's avonds weer af en omgekeerd. Uiteindelijk kwam het werk toch op tijd af.'

Zo'n opmerking lijkt erop te wijzen dat het werk van Giret (of Opron!) teniet werd gedaan. Maar in werkelijkheid leidt zo'n samenwerking tot een bepaald resultaat waarin ieders hand op enigerlei wijze is terug te vinden. Als we dan de rolverdeling zoals Giret deze bevestigde, in ogenschouw nemen, kan je zeggen dat het definitieve resultaat het werk is van Opron.
Maar zo eenvoudig liggen de zaken niet. Als tekstschrijver op het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, kreeg ik van de Minister (MO) of Staatssecretaris (SO) directieven voor de te ontwerpen tekst. Een eerste concept ging daarna naar de opdrachtgever terug, waarna nieuwe, gedetailleerdere directieven tot een nieuw, tweede concept leidden. Dat kon drie, vier soms wel vijf keer zo gebeuren. Uiteindelijk was er een interne tekst waarboven mijn naam stond als schrijver, maar die in de publicabele of voor te dragen tekst ondertekend werd door de Minister of Staatssecretaris.

Al eerder beschreef ik deze gang van zaken. Hier volsta ik met op te merken dat Jean Giret een wezenlijke bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van de drie genoemde Citroën-modellen.

En hij heeft dat waarschijnlijk gedaan op de wijze zoals Robert Opron hierboven omschreef: buitengewoon gevoelig en subtiel. En nadat ik de man ontmoet had, wil ik daaraan toevoegen: toegewijd aan de zaak. Zulke medewerkers zijn bijzonder waardevol. Ik was toevallig bij Opron, toen het bericht van het overlijden van Giret bekend werd. Robert Opron was zichtbaar aangeslagen toen hij het bericht van het overlijden van Giret aan mij doorgaf. Ik herinnerde mij het interview uit 1995 en zag mezelf aan tafel zitten bij Giret: ongeduldig zoekend naar de 'waarheid' over de verhoudingen tussen Opron en Giret en de taakverdeling tussen die twee. En last but not least naar de betekenis van Jean Giret in het creatieve proces dat aan de totstandkoming van een nieuw ontwerp voorafgaat. Ik heb de heer Giret 'stevig' aangepakt tijdens het gesprek en heb ongetwijfeld m'n vraagtekens over Girets uitspraken op m'n gezicht voor zichzelf laten spreken. Op m'n vraag wie van de directeuren styling hij bij Citroën het meest had bewonderd (Giret heeft er vier meegemaakt en gediend), antwoordde Jean Giret met een onmiddellijk, duidelijk, vastberaden en onomwonden: 'Monsieur Opron'.

Dat 'Monsieur' lijkt voor ons Nederlanders afstandelijk, maar in de Franse verhoudingen tussen baas en medewerker, zelfs tussen gelijkwaardige collega's onderling, is die aanspreektitel nog heden ten dage vanzelfsprekend. Omgekeerd spreekt Opron z'n voormalige collega's in eerste instantie nog steeds aan met Monsieur. Het geeft mij het gevoel van respect. Respect voor elkaars talenten en persoonlijkheid.

SM in de pers 3
Nu nog in de kiosk: het september-nummer van Auto & Motor Klassiek (nr. 9) besteedt uitgebreid aandacht aan de SM. Onder de dubieuze titel "Genetisch gemodificeerde Snoek" komt de SM over maarliefst zeven pagina's aan bod. De SM van clublid Gies Aalberts fungeerde als model bij het artikel. De pagina die direct volgt na het artikel handelt over de C-Airdream, het laatste prototype van Citroën dat weg heeft van de SM…

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

Autorai 2003
Paul Mes, geen lid maar wel een frequent bezoeker van onze website, stuurde ons een paar fraaie foto's van de Citroën C-Airdream, de reeds bekende conceptcar van Citroën die toch wel enige trekjes vertoont van de SM. Of de C-Airdream ook daadwerkelijk in productie zal gaan is nog niet bekend… Ook ontwaarde hij de in fraaie staat verkerende Cruyff-SM op een van de stands (zie de foto op de binnenzijde van de omslag, en let niet op het kleine olievlekje onder de auto...).

SM in de reclame
Voor de fanatici onder u die niets van SM's willen missen: in de nieuwste TV-reclamespot voor KPN I-mode komt een DS voor waarin een groep vrienden zit die een pizza krijgen aangereikt van een bezorger op een brommer. Wie goed kijkt, ziet vlak daarna een SM geparkeerd staan aan de rechterkant van de weg. Ons ontgaat niets...

Verzekeren
Geheel vrijblijvend kwam ons ter ore de Oldtimer verzekering van OVHV (De 'Onderlinge Verzekering Historische Voertuigen'). De oprichters zijn oudgedienden van de FEHAC. De verzekering dekt alleen 'tweede' auto's en doet zelf de taxatie. Financieel staat TVM garant (een grote vrachtwagenverzekeraar). Ons bestuurslid Joris Bogaard was daar al verzekerd en zegt heel tevreden te zijn: "Correcte mensen met verstand van zaken" aldus Joris. Mocht u interesse hebben:

OVHV Verzekeringen
telefoon: 0182 - 55 44 19
internet: www.ovhv.nl

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

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
Joris Bogaard (Technisch coördinator)
telefoon: (06) 21 54 14 50
e-mail: joris.bogaard@informore.com
Roland van der Spek (Clubarchief & eindredactie 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 Automobiel Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

Membre de coeur: Robert Opron, France

Kamer van Koophandel Noordwest-Holland: 40626199

AANMELDING NIEUW LID:

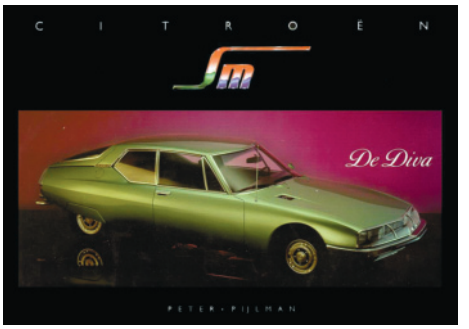
Bij de penningmeester/ledenadministrateur (zie: bestuur). De contributie kunt u overmaken op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 t.n.v. de Citroën SM Club Nederland te Rotterdam. Na retour-ontvangst van het ingevulde inschrijfformulier en na ontvangst van uw inschrijfgeld en contributie, bent u lid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

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

CLUBSHOP



• 80,-

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).

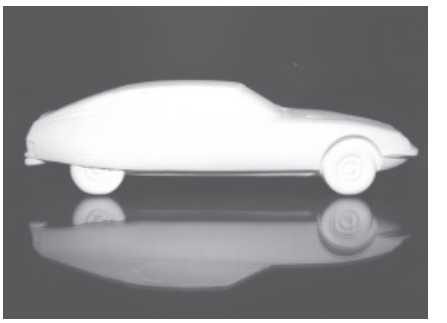
• 3,50

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.

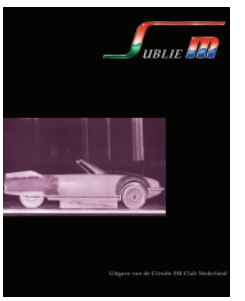
• 60,-



Wegens groot succes is een nieuwe serie van zwarte schaalmodellen gefabriceerd; 30 cm lang geglazuurd 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 verzend-kosten in rekening gebracht. Bestellingen kunnen telefonisch worden doorgegeven via 010 - 282 94 34 of per fax via 010 -

• 20,-

Schaalmodellen van de SM (1:40), in zwart geglazuurd aardewerk van ca. 15 cm.

• 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.

• 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!

• 60,-

Een fraai uitgevoerde gouden sleutelhanger, speciaal voor SummuM 2003 gemaakt. Ook in zilver verkrijgbaar voor 20 euro.

• 57,-

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

• 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).

• 5,-

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

282 94 35 of via onze website www.citroensmclub.nl of via e-mail (shop@citroensmclub.nl). Nadat uw betaling op rekeningnummer 533621 of 42.58.19.930 is ontvangen, volgt spoedige levering.

Citroën SM
Club
NL