



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland

p/a Peppinghof 14
1391 BC Abcoude
telefax: +31 (0) 35 621 09 27
e-mail: info@citroensmclub.nl
internet: www.citroensmclub.nl

Kamer van Koophandel Noordwest-Holland: 40626199
Girorekeningnummer 533621 (Postbank Rotterdam)
(IBAN NL 86 INGB 0000533621; BIC INGBNL2A)

De Citroën SM Club Nederland is opgericht op 22 april 1993 en aangesloten bij de Federatie van Historische Automobiël Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

Membre de coeur: Robert Opron (France)
Membre d'honneur: Peter Pijlman (France)

Redactie SublieM	:	Dick Bolt Robert de Jonge Bas de Theije Roland van der Spek (redactie@citroensmclub.nl)
Vormgeving	:	Eveline van Ginneken
Productie	:	Drukkerij Meerpaal - Tiel
Oplage	:	200 exemplaren
Bestuur		
Voorzitter	:	Peter Snoeker (peter@citroensmclub.nl) +31 (0) 622 978 878
Penningmeester	:	Egbert Deetman (egbert@citroensmclub.nl) +31 (0) 650 412 251
Ledenadministratie	:	Eric Bruinsma (eric@citroensmclub.nl) +31 (0) 180 614 664
Evenementencoördinator	:	Marc Hopmans (marc@citroensmclub.nl) +31 (0) 76 521 88 34
Technisch coördinator	:	Joris Bogaard (joris@citroensmclub.nl) +31 (0) 652 303 059
Clubarchief, website & archief	:	Roland van der Spek (roland@citroensmclub.nl) +31 (0) 653 837 274

Lid worden

U kunt een nieuw lidmaatschap aanmelden bij de penningmeester: u ontvangt een inschrijfformulier en na retourontvangst en overschijving van het inschrijfgeld en contributie op een van bovenstaande rekeningnummers bent u lid van de Citroën SM Club Nederland. U ontvangt zo spoedig mogelijk een bevestiging van uw inschrijving.

Inschrijfgeld	€ 12,50 (eenmalig)
Lidmaatschap Nederland	€ 75,00 per jaar met automatische incasso (anders € 77,00 per jaar)
Lidmaatschap buitenland	€ 80,00 per jaar

Adverteren

Eén jaar hele pagina full-color	€ 200,00
Half jaar hele pagina full-color	€ 100,00
Eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk, prijzen op aanvraag bij de redactie	

De Citroën SM Club staat niet in voor de kwaliteit van goederen en/of diensten van haar adverteerders.



60

februari 2010

In dit nummer:

Evenementen.....	4
Van de voorzitter.....	5
Door Peter Snoeker	
Snelle Mededelingen.....	6
De Maserati met de achterlampen van de SM.....	10
Door Dick Bolt	
Portierruiten.....	16
Door Piet Buijsman	
1971 Citroën SM uit Lyon.....	18
Door Marty van den Bersselaar	
Met SM in de Tulpenrally.....	19
Door Roel Koster	
Wat de gek er voor geeft.....	22
Door Robert de Jonge	
ICCCR 2008, een reisverslag (deel III).....	24
Door Marc Hopmans	
Wereldwijd Gespot, nieuwjaarswensen van de Japanse voorzitter.....	30
Door Dick Bolt	
AntidepresSivum.....	34
Door SaM Limon	

Op de omslag: een bijzondere foto afkomstig van de Japanse Citroën SM-club van een Japans fotomodel in het volle licht van de SM

Evenementen



2010

14 maart	ALV (Citroën-autobedrijf Dijkstra, Lelystad)
27 maart	Technisch evenement (Classic Jaap, Dalfsen)
11 april	Voorjaarstoertocht door Groningen en Friesland (o.v.)
24-25 april	Citroën Story Event (circuit Zolder, België)
1-2 mei	16e CitroMobile (Veemarkthallen, Utrecht)
22 t/m 24 mei	Internationaal Citroën SM-evenement georganiseerd door de SM Club de France (Reims, Frankrijk)
Begin juni	Low-budgetevenement ter gelegenheid van de 40e verjaardag van de Citroën SM, in samenwerking met de DS/SM-club België (o.v.)
Begin juli	Barbecue bij Jenny en Wim van der Laan in Abenes
13 t/m 15 augustus	Internationaal evenement SM/GS 40 jaar (Circuit du Val de Loire, Frankrijk)
12 september	Najaarstoertocht door Utrecht (o.v.)
Week van 16 t/m 24 oktober	Trip naar Parijs (Conservatoire Citroën) (o.v.)

Meer informatie over de meetings leest u op de website.

Voor hulp bij de organisatie van evenementen doet het bestuur een beroep op u als vrijwilliger. Wilt u uw steentje bijdragen, neem dan contact op met Marc Hopmans (evenementencoördinator) via telefoonnummer 076 - 521 88 34 en mail hem via marc@citroensmclub.nl.



Van de voorzitter

Dag beste leden!

Ik kijk naar buiten, eind januari 2010, en het is wederom/nog steeds wit en gezouten... Ik wordt ronduit mismoedig van het feit dat ik sinds medio december 2009 niet met mijn SM heb kunnen rijden vanwege de pekkel op de wegen. Ik hoop nu maar dat het met een paar dagen anders wordt; hoop doet leven...

De club heeft geen last van zout op haar weg. Zij vaart wel; we zijn een mooi verenigingsjaar gestart met '40 jaar SM' op de kalender! Dat wordt leuk, zowel van 21 tot 24 mei bij het internationale evenement in Reims (en reken maar dat de Fransen gaan uitpakken) als in juni, datum nog te bepalen, wanneer wij dat met onze club vieren. Dat wordt naar de huidige planning in Zuid-Nederland/Noord-België samen met de Belgische club. Komt dat zien!

Egbert Deetman treedt op de aanstaande ALV (op 14 maart in Lelystad bij Citroën-garage Dijkstra) aan als penningmeester; fijn om frisse energie en nieuwe gezichtspunten binnen te krijgen. Hij loopt al een aantal maanden mee in het bestuur dus het wordt geen koude start voor hem. En Eric Bruinsma blijft actief in het bestuur qua ledenadministratie.

Tussen de andere evenementen op de kalender (zie de site voor de meest actuele informatie) ziet u ook CitroMobile (op 1 en 2 mei 2010); het thema dit jaar is 'Citroën en milieu'. Uw bestuur ontvangt graag uw input over wat we op de club-

stand zouden kunnen leggen als link tussen onze auto en het milieu. Gangstermilieu is wellicht wat makkelijker te verbeelden dan bijvoorbeeld de NO_x-uitstoot van onze auto's. Niet de CO₂-uitstoot (die is volgens Joris minder dan van een moderne C5) maar stikstof-zuurstofverbindingen zouden onze auto iets minder umweltfreundlich maken... Helpt u ons/Marc met ideeën over wat uw club met dat thema kan? En met standbemanning die dagen? Tijdens de ALV of het technisch evenement bij Jaap van den Broek op 27 maart horen we graag wat u wilt doen/heeft bedacht voor dat evenement en uw club!

Tenslotte: een paar dagen geleden zag ik in Frankrijk bij tijdschriftenkiosk-bezoek de Franse januari-editie van Classic & Sports Car, met op de voorpagina groot 'Citroën SM Phenomenale, la Maserati Francaise' en binnenin vijftien pagina's centerfold met veel tekst en prachtige foto's van de auto van een lid van de Franse club. Het artikel begint met het advies om absoluut de SM te gaan verzamelen; de huidige prijs zou volgens de reactie 10.000 a 25.000 euro zijn. In een volgende SublieM wellicht wat plaatjes daaruit. Ik koop dat tijdschrift, staat er een Fransman naast me, die ziet de voorkant en zegt: 'Alors la, une voiture mag-ni-fique, maar onderhoud onmogelijk en niet te betalen...' Dat laatste heb ik weersproken: niet dat we een prachtige auto in stand houden en rijden...

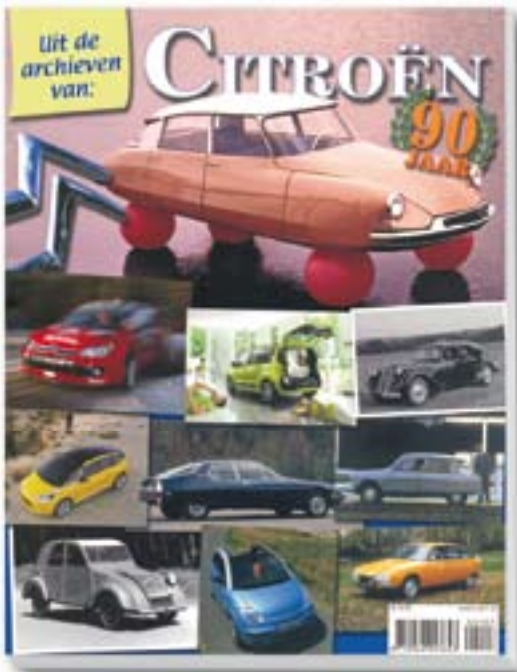
Met vriendelijke Citroën SM-groet,

Peter Snoeker

Snelle Mededelingen

Kerst- en nieuwjaarswensen

Het is wat laat, maar dat ligt aan de verschijningscyclus van SublieM (die aardig op de rit is durven we stiekem wel te melden): de traditionele kerst- en nieuwjaarswens van de Japanse Citroën SM-club. Dit nummer heeft sowieso een beetje een Japans tintje: op de cover een foto van de Japanse SM-club en redactielid Dick Bolt heeft de Japanse SM-website voor ons uitgeplozen (zie pagina 32) in zijn nu al legendarische rubriek Wereldwijd Gespot.



Onschatbare Klassieker Special

Uit de archieven van Citroën heet de special naar aanleiding van het 90-jarig bestaan van ons merk. Het is een fraai opgezet fotoboek met bekende en onbekende foto's van alle Citroën door de jaren heen. Ook onze SM komt ruimschoots aan bod, zoals je op bijgaande foto's kunt zien. De special is te bestellen via www.okm.nl en kost slechts 9,95 euro (exclusief verzendkosten).



FEHAC-nieuws

Betreffende de Wet Kilometerprijs geeft de FEHAC de volgende informatie: in het huidige voorstel voor de wet 'Regels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig' (Wet kilometerprijs) staan onder hoofdstuk 2 bij 2.2 de onderstaande vrijstellingen vermeld:

§ 2.2 Vrijstellingen en ontheffingen

Artikel 2.3

Onder bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen voorwaarden en beperkingen is van de kilometerprijs vrijgesteld het rijden met een:

- a. bromfiets;
- b. motorrijtuig waarvoor ingevolge artikel 37, eerste lid, onderdeel a, ten tweede tot en met ten vierde of c, van de Wegenverkeerswet 1994, het voorzien zijn van een kenteken voor het gebruik van de weg niet is voorgeschreven;
- c. motorrijtuig dat vóór 1 januari 1987 voor het eerst in gebruik genomen is;
- d. in het buitenland geregistreerde bestelauto, bus of personenauto waarvan de houder niet in Nederland woont of is gevestigd;
- e. motorrijtuig waarvoor door de Dienst Wegverkeer een kenteken als bedoeld in artikel 38, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is opgegeven, of
- f. motorfiets.

Conclusie van de FEHAC: Als uw voertuig nu vrijstelling heeft voor de motorrijtuigenbelasting, hoeft u ook in de toekomst geen km-prijs te betalen. Een en ander houdt in dat klassieke voertuigen met een registratiedatum van vóór 1 januari 1987 vrijgesteld zijn van de Wet kilometerprijs. Motorfietsen zijn eveneens vrijgesteld van de heffing per kilometer. Ongeacht de registratiedatum. De datum van 1-1-1987 is al eerder gebruikt in het zogenaamde Cramer-amendement (van november 2008), waarin werd bepaald dat per 1-1-2012 de vrijstelling van Motorrijtuigenbelasting wordt 'bevroren'. Voertuigen met een (eerste) registratiedatum vóór 1-1-1987 behouden daarmee de vrijstelling voor Motorrijtuigen belasting. Per 1-1-2012 zou oorspronkelijk de km-heffing in werking treden. Door vertraging van de inwerkingtreding van de km-heffing zou volgens de FEHAC ook de zogenaamde bevroeringsdatum moeten verschuiven. De FEHAC zal blijven strijden om deze 'bevroeringsdatum' variabel te maken in relatie met de invoering van de km-heffing. Hebt u dus een voertuig waarvan de eerste registratiedatum op of na 1-1-1987 valt, dan zal op uw voertuig (behalve een motorfiets) de km-heffing van toepassing zijn. En zal u vanaf 1-1-2012 ook Motorrijtuigenbelasting moeten (blijven) betalen.



CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
www.minkehilgenberg.nl

reparatie

restauratie

onderhoud



CYRIL SARS

CITROËN

CARS

DS



SM



XM



Industriestraat 17a
7005 AN Doetinchem

+31 314 361 828
+31 6531 72 488

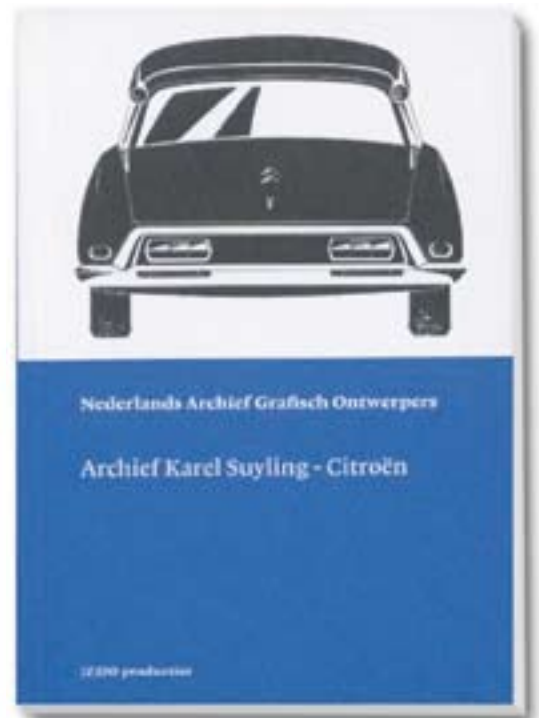
www.citrosars.nl
info@citrosars.nl



PARTNERGARAGE
STICHTING PARTNERGARAGE CITROËN CLUB NEDERLAND

Karel Suyling

Karel Suyling (1926) is grafisch en industrieel ontwerper. Citroën was een van zijn belangrijkste opdrachtgevers in de periode van 1940 tot 1972. Zijn archief bevat dan ook veel advertenties en affiches die hij voor Citroën heeft ontworpen. Tevens zijn 3D-objecten opgenomen in het archief waaronder een mascotte in de vorm van een eend voor Citroën en verschillende industriële modellen van medische meetapparaten voor de opdrachtgever Kipp & zonen BV. Of er een SM in staat, is ons nog niet duidelijk omdat we het boekje nog moeten bestellen. Maar... Citroën komt er zeker in voor. Via www.zooproducties.nl kun je het bestellen voor 18 euro.



Klassiekerbeurs in het MECC (2)

Ook dit jaar was er half januari in het MECC van Maastricht weer de grote klassiekerbeurs. Had ik (Marc Hopmans, red.) in een vorige SublieM bericht over een tot cabrio omgebouwde SM, een wanstaltig gedrocht, ook dit jaar had die garagist zijn uiterste best gedaan om dat weer te overtreffen. En daar is hij warempel nog in geslaagd ook! Dit keer had, we noemen hem voor het gemak maar weer even Theo B. te M., een pracht van een DS weten om te toveren tot eentje met een open dak. Door hem DS Pluriel genoemd. De tranen schieten je toch spontaan in de ogen. Oordeelt u zelf...



De Maserati met de achterlampen van de SM

Door Dick Bolt

Een interview met Michel Kokshoorn. Arnhem, zaterdag 12 december 2009, 9.30 uur. Er wordt aangebeld. Op de stoep staat Maik mijn autovriend uit Nijmegen, de gelukkige bezitter van een auto met een krachtbron van het door ons onvolprezen motorhuis. Een Maserati 222. Van zijn vriendin hoorde ik dat hij er nog eentje bij heeft gekocht: een Maserati 224V...

Toch, over deze wagens hebben we het niet meer vandaag: we gaan op pad door regen en pekels in Maik's Golf. Daarover al helemaal geen woord. We hebben het alleen nog over de door ons te interviewen Michel Kokshoorn. En diens Maserati. Geen kwaad woord over een 222 of 224, maar Michel's liefde is wel een heel bijzondere, het is een zeldzame volbloed Maserati, een Kyalami uit 1979 in topstaat.



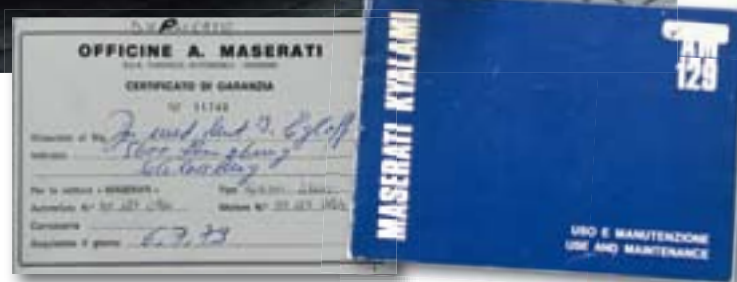
Dit is 'm dan!

Dit is hem dus, de auto met de achterlampen van de SM. Aangekomen bij Michel thuis ontmoeten we na een hartelijke ontvangst ook zijn Houtense autovriend Marius van Veller, een echte auto-omnivoor, die maximaal vier jaar lang zijn hobbyauto koestert om er daarna zonder spijt afscheid van te nemen. Hij koopt dan gewoon weer iets anders fraais. Zo zitten in de Driebergse huiskamer plots vier autoliefhebbers bij elkaar, die alle vier hun hobby op volkomen uiteenlopende wijze uitoefenen.

Hoe kom ik verzeild bij Michel? Wel, enige tijd geleden bood iemand op Marktplaats één van de eerste originele SM-persfoto's uit 1970 aan. Toen ik die foto van die-



gene kocht, ontstond een leuke mailwisseling met hem, Michel dus, waarbij hij zijn interesse voor Citroën niet onder stoelen of banken stak. Michel begint te vertellen: 'Ik heb zeker tien tweecylinder-Citroëns in bezit gehad, vooral Eenden, maar ook een Dyane, zelfs een LN en een Besteleend. En uit mijn jeugd in de jaren '60 in Voorburg herinner ik me nog goed die prachtige rode DS, de enige uit de hele straat, van de latere minister van financiën Nelissen.' Op de vraag wat hij van de SM vindt, krijg ik ook al zo'n enthousiaste reactie: 'Ik herinner me nog goed wanneer ik die auto voor het eerst zag! Dat was in 1971 in La Baule, in de Loire-Atlantique. Pal tegenover het hotel waarin wij vakantie vierden, stond een prachtige nieuwe SM. Ik zat als elfjarige dagelijks naar die auto te kijken, soms wel een half uur. Toen was het voor mij al SMullen van de fraaie lijnen en de vorm van deze voiture, een lust voor het oog.' Goed zo, Michel, dit wordt een leuk interview, bij zulke opmerkingen voelen de SublieM-lezers zich helemaal thuis.



En Michel vervolgt: 'Nog niet meteen na het behalen van mijn rijbewijs, maar vanaf mijn militaire diensttijd en de periode daarna, toen ik begon te verdienen, realiseerde ik me voor het eerst dat je zelf een mooie wagen kon gaan kopen en er gewoon in kon gaan rijden. Toen ik eenmaal begon met auto's kopen, ben ik vanaf de jaren '80 heel vaak geswitcht, zeker vijf, zes keer per jaar. Zo heb ik minstens 60 à 70 auto's gehad. En ik kocht niet alleen de minste: allerlei bijzondere types, vaak nog helemaal niet zo oud, die voor een habbekrats te koop waren. Toch wisten handige handelaren mij ook probleemgevallen aan te SMeren. Bijvoorbeeld een prachtige Renault 16 TX met vijfbak, waarvan de achterruit het nauwelijks bleek te doen. Bij de volgende auto's overkwam me dat probleem dus nooit meer, maar dan had ik wel weer iets anders over het hoofd gezien. Het heeft me een hoop geld gekost, maar door schade en schande ben ik toch steeds wijzer geworden. Een paar geslaagde modellen die ik heb gehad waren een Alpine A310, een BMW 525, een Alfa GTV, de Peugeot 504 en diverse 304's cabriolet, een exclusieve Fiat 130 Coupé en zelfs het tweede Iso Rivolta-prototype uit 1962. Een Citroën DS of SM heb ik nooit gehad, maar een SM zou er best nog eens kunnen komen en een DS Cabriolet misstaat ook niet op mijn verlanglijstje, hoewel de prijzen van tegenwoordig wel erg oplopen.' Op dat moment haakt Marius in: 'Nu ik mijn Daimler Coupé XJ6 serie 2 - handgeschakeld met overdrive, verkocht heb, heb ik mijn oog laten val-

len op een Simca 6 uit '49. Maar een SM sluit ook ik niet uit!'

Ja, hier zit wel een leuk stel bij elkaar. Deze autoliefhebbers sommen de merken en modellen moeiteloos op en hebben er ook daadwerkelijk ervaring mee. Toch het gesprek maar eens brengen op de Kyalami. Maar dat lukt niet meteen, want Michel vertelt eerst nog over zijn andere hobby-auto die hij al 18 jaar bezit, een Datsun 280ZX, met turbo en T-bar, een auto met 200 pk. Waarmee hij nooit in de regen rijdt, behalve dan die ene keer, waarna de bekleding doorweekt bleek te zijn. Oorzaak: de rubbers van de T-bar bleken niet waterdicht af te sluiten. Daar kom je dus niet achter als hij nooit een regenbui te verwerken krijgt, tot die ene keer...

'Maar Michel, ik kwam eigenlijk voor de achterlichten van de SM en meer informatie over de Maserati Kyalami. Hoe kwam je op het idee om uitgerekend zo'n zeldzaam type aan te schaffen, waarvan er maar ongeveer 200* zijn gebouwd?' Michel: 'Dat is geen vooropgezet plan geweest, deze kwam gewoon op mijn pad. Het had evengoed een mooie Lancia of Iso kunnen worden, maar via een tip van een vriend kwam ik in 2002 achter het bestaan van wat mijn eerste Kyalami zou worden, een origineel in Nederland verkochte '78-er die al een tijdje de

weg niet meer op was geweest, maar wel een gereviseerde motor had.'

Via een andere vriend kwam Michel op het spoor van zijn huidige Kyalami, een nog fraaiër exemplaar uit 1979, dat al door de vorige eigenaar was geïmporteerd uit Zwitserland, waar hij twintig jaar in een museum had gestaan. Die vorige eigenaar reed met zijn nieuwe aanwinst naar Schloss Schwetzingen bij Stuttgart om deel te nemen aan het 3^e European Concours d'Elegance en daar behaalde het prachtstuk onverwacht de eerste prijs in klasse K, de klasse van de carrosserieën van Frua. Michel toont trots de beker die zijn Kyalami won.

Na zo'n anderhalf jaar twee Kyalami's te hebben gehad, verkocht Michel zijn eerste Kyalami aan een Engelsman in Spanje. Hij vertelt nog een leuk detail over deze auto: 'Ik twijfelde wel eens of deze auto wel origineel was verkocht in z'n blauwe kleur. Totdat ik iemand tegenkwam die de gewoonte had om als hij bijzondere auto's spotte daarvan de kentekens en kenmerken te noteren. In diens notitieboekje uit begin van de jaren '80 stond bij mijn kenteken de kleur blauw: raadsel opgelost!'



De beker

Michel's vorige en huidige Kyalami naast elkaar



Ondertussen toont Michel zich een prima gastheer en schenkt ons een tweede bak koffie in met gevulde bakkerskoek en gaat verder over zijn trots. Zo wijst hij er op dat de SM en Kyalami, hoewel beide modellen uit de zeventiger jaren, net geen tijdgenoten zijn. Toen de productie van de SM stopte in 1975 was die van de Kyalami nog in ontwikkeling. Het prototype verscheen in '76 en de productiemodellen kwamen op de markt van eind '76 tot '83. Citroën was pas opgegaan in het PSA-

concern waarin voor Maserati geen plaats meer was. Maserati werd afgestoten en kwam voor 60% in handen van de Argentijn Alejandro de Tomaso. Ook de Italiaanse belastingbetaler hielp mee het merk met de drietand van de zee-god Neptunus van de ondergang te redden, door via de staatsonderneming Gepi 40% van de aandelen te kopen. Grootaandeelhouder De Tomaso bouwde al auto's met zijn eigen merknaam in Modena. Zo produceerde hij vanaf 1970 zijn De Tomaso Deauville als 'antwoord' op de Jaguar XJ6 en vanaf 1972 de vierpersoons coupé, het model De Tomaso Longchamp, vooral als reactie op de Mercedes-Benz 450 SLC.

Voor het merk Maserati had De Tomaso behoefte aan uitbreiding van de modellen. Want Maserati verkocht na de overname alleen nog enkele matig verkopende modellen waaronder de sportwagen Khamsin met Citroën-hydraulica, namelijk diravistuurbevestiging, dezelfde als die van de CX en van onze SM's. De andere modellen die het nieuwe Maserati aanbood, werden al snel de Kyalami en vanaf 1979 de Quattroporte III. De Tomaso zette daarna flink in op de Biturbo, een model waarmee de verkoopcijfers flink zouden stijgen.

Helaas hebben we vandaag geen fotosessie kunnen realiseren. Daar er zo ongeveer voor het eerst na de zomer kwistig met zout gestrooid is, heb ik mijn SM lekker in de garagebox laten staan. En tot overmaat van ramp is de stalling van Michel's Kyalami uitgerekend deze dag niet toegankelijk daar de eigenaar onverwacht in het buitenland blijkt te zitten. Een vergelijkend Kyalami-SM foto-onderzoek, samen op een plaatje, was leuk geweest, maar dat kunnen we eventueel nog in het voorjaar doen. We verluchten deze tekst nu met Michel's en Maik's foto's.

Als ik zo naar die Kyalami-foto's kijk, kom ik tot mijn eigen conclusie: hoewel de vormgeving in mijn subjectieve ogen niet kan wedijveren met de SM kun je er niet om heen, hier staat een

klassewagen, een echte Maserati uit de *seventies*, een elegante wolf in klassieke schaapskleren. Michel moet er niet aan denken het zonder zijn prachtwagen te moeten stellen. Toch sluit hij niet uit dat er ooit nog eens een andere exoot voor in de plaats zal



Ja, ze zijn echt identiek

komen, zoals een De Tomaso Deauville, of een Iso Rivolta of dus een gave Citroën SM.

Naast zijn twee hobbyauto's heeft hij een mooie verzameling boeken, brochures, prijslijsten en persfoto's opgebouwd van autotypes die zijn hart sneller doen kloppen. Om iets bijzonders te bemachtigen, aarzelt hij soms niet om een complete kavel van een verzamelaar aan te schaffen, waarvan hij het leeuwendeel vervolgens weer aan de man brengt via internet. Ook had Michel afgelopen september een stand op de AutoMoto Italia in Houten, waar zeldzaam materiaal te vinden is, naast volbloed 1:1 Italianen. Deze beurs is echt een aanrader voor SM-eigenaren, aldus Michel, en niet alleen in verband met de aandrijving van onze Super Maserati's, maar ook vanwege de Italiaanse sfeer en cultuur die daar te proeven is en die ons allen zal aanspreken.

Op dergelijke beurzen blijft Michel speuren naar alles wat er over de Kyalami verschenen is, vooral origineel materiaal. Hij heeft inmiddels de enige originele fabrieksbrochure, namelijk de introductiefolder. Verder zijn er zeldzame folders van Engelse Maserati-verkoopadressen en in Nederland van Helsing en van de Voorburgse Maserati-dealer (en eerste Alfa Romeo-dealer in ons land) Maasland. Deze Maasland was overigens de buurman van Michel tijdens zijn jeugdijaren. Zou die dagelijkse confrontatie met het M-merk de dieper liggende oorzaak zijn van zijn M-liefde? Ook over die vraag

hebben we met z'n vieren zitten filosoferen en we waren het erover eens dat ervaringen uit je jeugd zeer bepalend zijn voor wat je later gaat rijden. Je leest het vaak in de Citroën-clubbladen en ook voor ons alle vier geldt het met turbokracht.

Er kwam nog veel meer aan de orde tijdens dit leerzame en gezellige interview, zoals de prachtige Amerikaanse Maserati-clubbladen, de dure, dunne Castrol Racing Oil, de ZF-versnellingsbakken, het bekende modemerkt uit Zeist waar Michel werkt als controler. Ook het feit dat in een aantal bladen keihard wordt beweerd dat de SM-achterlichten ook zijn gemonteerd op een Fiat 130 Coupé. Ik weet nu zeker dat dit een pertinente leugen is. Die zitten maar op één ander model, onthoudt dat nu voor goed clubgenoten!

Dan tot slot mijn dank aan de M & M's: allereerst Michel! Maar ook Marius en Maik! En Michel, nog vele relaxte Kyalami-kilometers gewenst.

* Over de aantallen Kyalami's zijn de meningen verdeeld. Maik zocht uit dat ze variëren van 188 stuks volgens L'Automobile Italiana tot 200 stuks volgens Maurizio Tabucchi in zijn boek *Maserati*. De Nederlandse Wikipedia rept zelfs van 142 exemplaren met een 4.2 L-motor en een 74 met een 4.9 L, wat het totaal van 216 exemplaren oplevert. Michel noemde het aantal van circa 50 rechtsgestuurde Kyalami's.

Van de De Tomaso Longchamp naar de Maserati Kyalami

De vormen van de De Tomaso Longchamp (1972) werden getekend door de Amerikaan van Nederlandse komaf Tom Tjaarda, in dienst van ontwerpbureau Ghia. Omdat Maserati dringend nieuwe modellen nodig had, gaf de nieuwe Maserati-baas De Tomaso aan autodesigner Frua (te Turijn) de opdracht om dit bestaande model, de stoere Longchamp, te restylen tot een echte Italiaanse klassieker. Allereerst kwam er in plaats van het Ford V8-blok natuurlijk de Maserati V8. Verder werden vooral het front en de achterzijde onder handen genomen. In plaats van de stoere, rechthoekige koplampen kwamen vriendelijker ogende dubbele ronde koplampen. De achterzijde werd meer gestroomlijnd en in de nieuwe achterpartij plaatste Frua de achterlichtunits van de SM. Zo te zien liet

hij de zijkanten van de achterlampen naadloos doorlopen in het plaatwerk van de Kyalami. De units werden dus meer opgenomen in de achterkant en vallen mijns inziens bij de Kyalami minder op dan in het achterwerk van het model waarvoor ze waren ontworpen.

De motorkap van de nieuwe Maserati kreeg sierlijke lijnen mee en verder werd het interieur gerestyled: opvallend zijn het leren stuurwiel, de machtige middenconsole en het instrumentenpaneel, zonder Citroën SM-knoppen of andere SM-attributen, maar ook het dikke tapijt. Ook kreeg de wagen standaard elektrische ramen en airco. Het eindresultaat van de restyling is een ingetogen droomauto met heldere contouren.

Verder zijn er nog diverse kleinere details zoals de Campagnolo lichtmetalen



velgen, de dubbele halogeenkoplampen en de twee sets dubbele uitlaatpijpen aan de achterzijde. Eventueel het prototype verlieten de meeste exemplaren de fabriek met een 4.2 L-motor, maar ook ongeveer 70 met een 4.9 L. Mede door zijn zeldzaamheid wordt de Kyalami met z'n 255 of 280 pk en een top van circa 230 km/uur een steeds gezocht model.



STILSTAND KAN UITEINDELIJK ALLEEN MAAR RESULTEREN IN VOORUITGANG

**DOUWE G.
BLANKSMA**
coo:perations

+31(0) 655 165 003
douwe@cooperations.nl

Empelredijk 17
5235 AD OUD EMPEL

MOBILISATIE + ACTIVATIE + ORGANISATIE



Uw buitendienst efficiënt inzetten

- Meest gebruikte mobiele applicatie
 - Volledig configureerbaar
 - Honderden implementaties
 - Snel, betrouwbaar en schaalbaar
- Voor meer informatie: I: www.tensing.com
T: +31(0)418 572 800 E: info@tensing.com



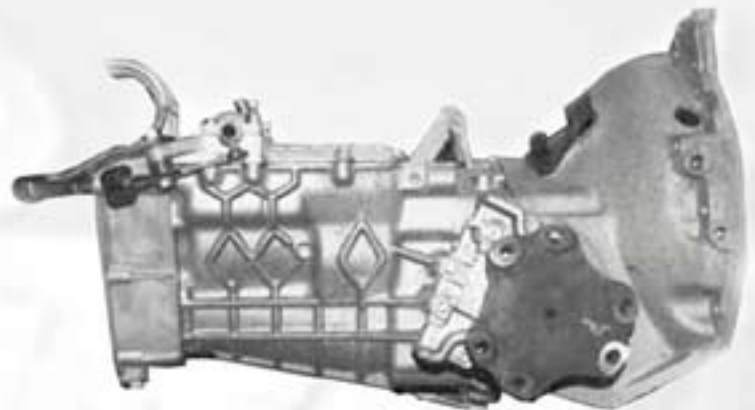


Harry Martens Limmen



ID/DS & SM Maserati Merak & Lotus Esprit

Versnellingsbakken
(uit voorraad leverbaar)
onderdelen
reparatie
revisie



De Wieken 22
1906 DC Limmen
072 - 505 55 70

www.ds-vitesse.com

Portierruiten

Door Piet Buijsman

Tijdens de laatste CitroMobile bekeken wij natuurlijk alle SM's die buiten stonden geparkeerd. Dat waren er trouwens niet zo heel veel. En vooral keken we naar de portierruiten

Ik was niet helemaal tevreden over de manier waarop de mijne sloten; op een of andere manier stond de boel wat scheef. Eens zien hoe dat met andere SM's was gesteld. Een foto zegt soms meer dan duizend woorden, dus...

Wat blijkt: bij wel heel veel SM's zitten de portier-ruiten niet goed. Ook is mij gebleken dat het heel lastig is ze te fotograferen. Het spiegelt en reflecteert, kortom gepolijst rvs, mooie lak en glas is een moeilijke combinatie. Op de foto van de rode auto, een heel mooie auto trouwens, kun je zien dat het bijna volmaakt zit.

De bovenrand van het portierruit en het achterraam lopen in lijn door. De verticale raamlijst van het voorportier loopt evenwijdig aan de b-stijl. De hoogte van het tochtraampje sluit precies aan op

de portierruit waardoor het plastic tussenstukje heel blijft. De schuine zijde van het tochtraampje loopt evenwijdig met de a-stijl.

Zo wilde ik het ook wel graag hebben, maar hoe pak je dat aan? Ik ging ervan uit dat je portier goed moet zitten en niet afhangt of naar binnen of buiten gekanteld is. Dat bleek bij mij wel goed te zitten. Dus dan moet je het een en ander binnen het portier kunnen afstellen. Om er bij te kunnen, moet je natuurlijk wel het bekledingspaneel van de deur afhalen, maar dat mag voor een SM-rijder toch geen probleem zijn? Mijn gedachte was dat je moet beginnen met het afstellen van het tochtraampje. Dat zit op twee punten vast. De schuine zijde met twee bouten op het portier ter hoogte van de buitenspiegel.





Die moet je enigszins 'lossen'. En de twee boutjes onder het portier die de lange verticale stijl van het tochtraam vasthoudt. Het blijkt dat je onder die stijl (in het portier) stelplaatjes kunt leggen waarmee je de stijl kunt uitlijnen. Nu kun je bij de Praxis aluminium strips kopen van 2 en 3 mm dik. Daaruit kun je zelf stelplaatjes maken. Met drie plaatjes dek je dan 2 tot en met 5 mm. Dat moet voldoende zijn.



Bij mij bleek een plaatje van 3 mm net goed om de schuine zijde van het tochtraam precies evenwijdig te krijgen aan de a-stijl. De boutjes aan de onderkant van het portier zitten in sleufgaten waardoor je het tochtraam zo kunt kantelen dat het goed tegen het deurrubber komt. Als je de vier boutjes weer vastdraait, dan hebben we de basis voor de rest. Nu moet de afslag voor de hoogte van het raam worden ingesteld. Anders gaat de ruit niet hoog genoeg, of erger, loopt te hoog door en vernielt en passant de zwarte plastic afsluiting tussen ruit en tochtraam (die overigens bij de Franse club nog is te bestellen).

Daarvoor zaten bij mij twee afstelpunten: aan de scharnierzijde van het portier door twee moertjes, en aan de slotzijde door een enkel boutje. Om deze laatste te zien, moet het raam een stukje omlaag. Ik heb de twee moertjes wat losgedraaid zodat dit punt even buiten werking was (het stopplaatje onder de moertjes kan dan schuiven) en vervolgens de hoogte ingesteld door telkens het boutje even te lossen en het lipje te verstellen. Toen aldus de hoogte goed was ingesteld, heb ik het plaatje onder de twee moertjes omlaag gedrukt tegen de stop en de twee moertjes vastgedraaid. Toen was de ruihoogte zeer goed. Maar de ruit wiebelde wel bij het omhooggaan.

Na wat zoeken bleek dat de geleider aan de slotzijde van de deur ook verstelbaar is. Je ziet die geleider nog net lopen op de foto waarop je de lip van de hoogteaflslag ziet. Daarboven zie je nog een boutje. En daarboven zit er nog een waarmee je de afstand tussen de voorste en achterste geleider nog enigszins kunt instellen. Aan de onderkant van het portier zitten weer twee boutjes in sleufgaten waarmee je de helling naar binnen kunt regelen. Je kunt nog meer regelen aan de ruitgeleiding, maar bij mij was dit voldoende.




Op deze foto kun je in elk geval zien dat van dit portier de uitlijning bij mij nu wel goed is. Nu de rechterkant nog!



1971 Citroën SM uit Lyon

Door Marty van den Berselaar

Kersvers clublid Marty van den Berselaar introduceert zichzelf en vertelt over zijn voorliefde voor de SM



Er komt een moment dat een droom uitkomt. Als kind speelde ik met auto's, verzamelde ik alles van Citroën en heb ik altijd een voorliefde gehad voor de Citroën SM. Dan word je groot en gaat het verzamelen door en worden kleine Matchbox-auto's groot: de afgelopen jaren ben ik in het bezit gekomen van een GSA X3, CX 20RE, vier Visa's (1979 Super, een Carte Noire, Decapotable en West End) en een LNA 11RS. Een bijzondere verzameling, maar niet compleet. Mijn grote wens om zelf ook een Citroën SM als topstuk in de verzameling te krijgen, kwam eind vorig jaar uit. Op 7 november 2009 hebben mijn vrouw en ik een 1971 Citroën SM opgehaald in Lyon en zelf teruggereden naar Nederland.

Half oktober 2009 zegt mijn vrouw ineens: 'Als jij zo graag een Citroën SM wilt hebben, ga maar zoeken.' Inmiddels hadden wij in 2009 al verschillende Visa's en een LNA uit Frankrijk gehaald en daarmee ervaren geworden met koop, transport en RDW. Op 17 oktober 2009 surf ik op internet en kom terecht bij GT SPIRIT 646 in Lyon. Een museum annex autobedrijf gespecialiseerd in exclusieve auto's, alle met twaalf maanden garantie. Tot mijn verrassing heeft dit bedrijf een 1971 Citroën SM in de collectie en in de verkoop. En... in de mooie kleur Bleu Platine (AC 632) met havanna bruin leren interieur, met airco en... met slechts 33.500 kilometer op de teller!

Nu is mijn kennis van de Franse taal niet helemaal goed, maar die van mijn vrouw een stuk beter. Dus op maandag 17 oktober 2009 belde zij op mijn aandringen naar Lyon. De verkoper bleek ook Engels te spreken en er waren al twee potentiële kopers voor de Citroën SM. Voldoende redenen voor mij om zelf

terug te bellen, in het Engels, en de verkoper te vertellen dat de Citroën SM ongezien verkocht is, aan mij! (Zo'n kans wilde ik niet laten schieten.)

Ik verzocht hem de andere potentiële kopers af te bellen en mij direct een koopovereenkomst te faxen, waarna ik direct de helft zou aanbetalen. Met twaalf maanden garantie durfde ik dat risico wel te nemen. Binnen twee uur was de overeenkomst getekend.

Dan komt het geregeld om de Citroën SM te gaan halen. Afgesproken was dat we de auto op zaterdag 7 november 2009 om 9.00 uur zouden ophalen. Dit gaf mij tijd om een kennis en mijn vader te regelen om mee te gaan, samen met mijn vrouw en ik zodat we op de terugreis twee chauffeurs in de auto's hebben zitten (en heen met één auto). Maar de grootste uitdaging was nog de verzekering. De Citroën SM moest ik verzekeren op Frans kenteken, dus op eigen chassisnummer. Gelukkig vond mijn tussenpersoon *De Europese Verzekeringen* bereid om de Citroën SM voor drie dagen te verzekeren (WA) voor 25 euro.

Op zaterdagochtend, of eigenlijk nacht, vertrokken we om 0.00 uur met mijn C5 serie 2 naar Lyon. Na drie korte stops onderweg, erg veel regen, broodjes ei, en koffie, bereikten we precies om 9.00 uur Lyon. GT SPIRIT blijkt nog gesloten en gaat pas om 9.30 uur open. Om 9.30 uur konden we eindelijk naar binnen. Of we eerst even rond willen kijken, want de papieren moesten eerst even bij elkaar gezocht worden en de Citroën SM moest nog naar buiten gereden worden voor een laatste check.

Even na 10.00 uur waren de papieren in orde en kon de terugreis aanvangen. Ik was ineens een trotse eigenaar van een Citroën SM. De verkoper vroeg nog of we alsjeblieft goed wilde opletten voor vreemde geluiden en/of vreemde geuren onderweg. De Citroën SM had wel nog een grote beurt gehad bij een Citroën-garage, maar zo'n lange rit had de auto nog nooit gemaakt.

Even na 10.00 uur ving de terugreis naar Nederland weer aan. Mijn kennis en ik in de Citroën SM, mijn vrouw en mijn vader in de C5. Inmiddels was het in de buurt van Lyon gestopt met regenen en brak de zon door. Maar dat bleek toch voor korte duur.

De reis in de Citroën SM bleek mooier dan ik ooit had kunnen bedenken. De stoelen zitten perfect! Zelfs al heb je er al 900 kilometer op zitten. De Citroën ging steeds mooier lopen op de reis; alsof de motor eindelijk los kwam. Maar wat nog mooier was, waren de reacties onderweg. Zwaaiende Fransen, duimen omhoog en aanspreken op parkeerplaatsen. Zelfs in Frankrijk is de Citroën SM een bijzondere verschijning! Tegen 20.00 uur waren we s' avonds weer thuis.

Op maandag 9 november had ik al een afspraak met de RDW voor een typekeuring en de APK. Niet één keurmeester, maar drie keurmeesters wilde zich met deze Citroën SM 'bemoeien'. Een en al enthousiasme. Dat is mooi, want daardoor ging de Citroën SM gemakkelijk door de keuring. Vijf dagen later was het klassieke kenteken binnen.

Ik grijp nu elk 'droog en mooi weer'-moment aan om met deze 'dame' te rijden. Inmiddels heb ik haar voorzien van splinternieuwe voorbanden (Michelin 205 XWX), nieuwe reflectoren in de bumper (blanc), en heb ik de beschadigde rode reflector van het rechter achterlicht vervangen door een nieuwe. Nu is ze echt weer in nieuwstaat.

Met SM in de Tulpenrally

Door Roel Koster

Ook nieuwbakken clublid Roel Koster introduceert zichzelf en zijn voorliefde voor Citroën, en natuurlijk voor de SM in het bijzonder



Als nieuw lid is mij gevraagd een stukje over mijzelf te schrijven. Mijn naam is Roel Koster, getrouwd, kinderen en ik ben 55 jaar. In het dagelijks leven ben ik praktiserend dierenarts land-

bouwhuisdieren en gezelschapsdieren in de regio Voorschoten/Leiden. Mijn hobby's zijn onder andere Citroën (respectievelijk 2 x GSA, 3 x BX, 1 x XM Break, 1 x C5 Break, C3, C5 V6), motorfiets rijden (Suzuki GSX R1000) en rijden in klassiekers. Met name het rijden, omdat de technische kennis en vaardigheden tekort schieten om zelf werkzaamheden aan de klassiekers te plegen.

Tot nu toe heb ik drie Snoeken gehad: de eerste een D Special/D Spécial uit 1972, de tweede een ID 19 Break uit 1971 (twintig jaar in mijn bezit en ondertussen met DS 21-motor en vijfbak) en een ID 19 uit 1966, die ingeruild is bij de aanschaf van de SM.

Al langere tijd speelde de aanschaf van een SM, echter dit idee heeft moeten rijpen. Als niet-technisch

iemand vond ik het een risico om een kant en klare SM te kopen. Ik heb bewust gekozen voor een auto waaraan alle noodzakelijke technische verbeteringen nog moesten plaatsvinden. Gezien het feit dat mijn ID Break twintig jaar geleden bij Willem van der Laan in de Buitenkaag gekocht is en het onderhoud aan de Snoeken tegenwoordig in Abbenes gebeurt, was het logisch om hier een SM te gaan kopen.

Willem had nog een SM in de opslag staan. Het was een lichtblauwe uit 1971 op Frans kenteken, afkomstig uit Sevrier / Sévrier (?) aan het meer van Annecy. De garage waar de auto destijds is gekocht, bestaat nog steeds. In de loop van de jaren waren er al de nodige onderdelen van deze SM geleend, maar in de basis is het een erg mooie auto.

Ik heb bewust gekozen voor een auto uit 1971 omdat ik met deze auto van 2 tot 8 mei 2010 de klassieke Tulpenrally wil gaan rijden. Deze rally heb ik vijf keer eerder gereden met de ID 19 uit 1966. De deelnemende auto's moeten gebouwd zijn voor 31 december 1971. De bedoeling is om van de rally een verslag te maken voor een volgende uitgave van SublieM, dus daar leest u vast nog over...

Clubmeeting bij Meilenwerk

Door Harrie Brunklaus

Heerlijk, een ritje in Duitsland! Na Venlo kan de rechtervoet echt naar beneden. Cyril heeft onlangs alle klepjes en puntjes precies op tijd gezet en de Maserati gromt van plezier. In de buurt van Düsseldorf wordt het toch wat drukker, maar zelfs de Duitsers tonen respect voor het rijdend Opronkustwerk en geven vrij (linker)baan



Veel te snel arriveer ik bij het Meilenwerk, ook een kunstwerk, een schitterend gerestaureerd industrieel erfgoed waaraan een goede nieuwe bestemming is gegeven. Oorspronkelijk was dit een depot voor onderhoud en stalling van stoomlocomotieven, zoals die in Duitsland tot in de jaren '70 nog in regulier gebruik waren.

Nu is er een verzameling bedrijfjes gevestigd die zich allemaal bezighouden met klassieke auto's en motoren, verkoop, stalling, onderhoud, restauratie, boeken en accessoires. Alles zit bij elkaar in een toepasselijke ambiance. Er staat een honderdtal schitterende klassieke auto's tentoongesteld, een breed scala merken en bouwjaren. Doordat ook verkoop- en restauratiebedrijven goed vertegenwoordigd zijn, is het tentoongestelde aanbod wisselend en zal een regelmatig bezoek zeker de moeite waard zijn. Ook een Citroën-restauratiebedrijf heeft enige DS'en in de aanbieding.

De opkomst van SM clubleden was geweldig, er waren veel leden, waarvan de meesten 's ochtends al bij Cyril Sars waren geweest om zijn bedrijf te bewonderen, en de aanblik van de vele geparkeerde SM's was indrukwekkend.

Binnen trof je overal groepjes rondkijkende SM-clubleden aan, zodat we naast het genieten van al het geëxposeerde lekkers ook alle gelegenheid hadden weer eens gezellig bij te praten. Leuk discussiespel was het kiezen van ieders favoriete auto. Velen vielen voor een prachtige Talbot Lago met speciaal koetswerk van Graber en natuurlijk scoorden de vele aanwezige oudere Porsches hoog (die zijn inderdaad ook mooi).

Zelf viel ik als een blok voor de prachtige en zeer zeldzame Toyota 2000GT uit 1967, waarvan er 351

stuks zijn gebouwd (niet eens door Toyota maar door Yamaha in opdracht.) Zo'n auto figureerde in een van de eerste James Bond-films (dat zal wel *Dr. No* geweest zijn). De auto heeft prachtige, klassieke jaren '60-lijnen en toont aan dat de Japaners niet alleen kopieerden, maar toch ook met passie auto's ontwierpen en bouwden. Vijf jaar werken en wonen in Japan en nog steeds regelmatige bezoeken aan het land van de rijzende zon hebben misschien ook wel bijgedragen aan mijn keuze. Daarnaast ging ik voor de Volkswagen Samba, waarschijnlijk ook vanwege de frivole jaren '60-associaties en herinneringen. Met een dergelijk busje heb ik met een paar vrienden maanden door Zuid-Europa en Noord-Afrika getoerd, begin jaren '70.

Alle discussies en bespiegelingen werden onderbroken door een brandalarm, waarschijnlijk veroorzaakt doordat iemand zijn Bentley uit begin vorige eeuw liet proefdraaien.

Ondanks dat er nergens rook, laat staan vuur te zien was, werden we toch allemaal naar buiten gedirigeerd, wat we natuurlijk gedisciplineerd deden. Het gaf de gelegenheid de vele geparkeerde SM's eens goed te bekijken. Alras kwam de brand-



weer met groot materieel en na een grondige controle werd het gebouw weer snel vrijgegeven.

Het hele samenzijn is vastgelegd op video door de charmante en actieve reporter van onze club, Judith de Bruin, dus allemaal snel naar <http://www.youtube.com/user/citroensmclub> voor een impressie. Ik kom hier zeker regelmatig terug: vanwege het gevarieerde en wisselende aanbod en natuurlijk vanwege het snelle ritje.

TIJDLOZE VORMGEVING

(075) 6285362
architekten@sarch.nl
www.sarch.nl

STAM ARCHITEKTEN BNA

Wat de gek er voor geeft

Door Robert de Jonge

Zoals iedereen binnen de club waarschijnlijk wel weet, kunnen we al enige tijd via de club geen gebruik meer maken van het Franse onderdelenmagazijn. In dit artikel wil ik jullie verslag doen van mijn verkenningen en ervaringen op het World Wide Web met betrekking tot het vinden van onderdelen voor ons geliefde vervoermiddel.

Julie hebben al eerder kunnen lezen dat ik twee SM's bezit: een die moet worden opgeknapt en een die als sloper voor de onderdelen was aangeschaft. Gezien de verschillen tussen beide auto's ligt het niet voor de hand van twee een te maken. De ene is een vroege carburateur uit 1972 met leren bekleding en bijvoorbeeld in de handgrepen ingebouwde sloten. De andere een late injectie uit 1974 met stoffen bekleding en losse sloten in de deuren.

Gedurende een aantal jaren heb ik een lijst bijgehouden van alles wat er op websites aan onderdelen en andere Citroën SM-zaken werden verhandeld. Dit heeft een bestand opgeleverd met aanbodfrequentie, verkoopprijs en locatie van de onderdelen. De belangrijkste websites hiervoor zijn bij jullie vast wel bekend, maar voor de zekerheid: Marktplaats en eBay.

In dezelfde periode las ik ook veel internationale en nationale webfora over de Citroën SM. Wat me toen duidelijk werd, is dat de wereld rond onze auto niet zo groot is. Destijds kon je op eBay de namen van de bidders nog zien. Hierdoor heb ik meerdere malen geconcludeerd dat sommige onderdelen door bepaalde mensen voor hoge prijzen werden aangeschaft om in hun privévoorraad te leggen en niet direct op een auto te monteren.

Alvorens in te gaan op een aantal specifieke onderdelen wil ik al enige algemene conclusies uit mijn onderzoekje met u delen:

- Onderdelen in de VS zijn goedkoper dan in Europa
- Complete auto's zijn in de VS vaak in slechtere, minder originelere staat dan in Europa

- Op eBay kan de prijs in de laatste minuut nog sterk omhoog gaan
- Nederlanders, Belgen en Duitsers zijn het meest internationaal gericht aangaande de onderdelenzoektocht
- Een complete sloper doet in losse onderdelen al gauw 10.000 euro
- Losse motoren worden geregeld in allerlei staten aangeboden

Een aantal onderdelen is zeer gewild en vindt dan ook snel aftrek. Andere zijn minder gewild en vaak voor een habbekrats te krijgen. Gewilde zaken zijn onder andere de befaamde *Roues Resinés*. Een setje gaat voor zo'n 4.000 euro over het net en enkele heb ik zo richting Japan zien verdwijnen. De glazen kappen over onze koplampen, die de SM zijn eigen SMOel geven, zijn ook zeer gewild en gaan voor 250 euro per stuk. Hierbij moet wel worden aangetekend dat het middelste glas over de nummerplaat slechts 100 euro doet. Dat is ook wel logisch, want daar zijn er meer van. Immers, ook alle Amerikaanse uitvoeringen hebben het middelste glas. Voor een complete voorpartij om een Amerikaan om te bouwen naar een Europees model moet je meer dan 2.000 euro neertellen.

Hoewel geluidstechnisch van niet al te beste kwaliteit, is de Continental Edison-radio met al zijn knoppen een sieraad voor het oog. Ook dit vertaalt zich in zeer hoge prijzen, soms tot boven de 1.000 euro. Eenmaal heb ik vier deurpanelen aangeboden zien worden in zwart leer. Omdat bij mijn SM iemand gemeend heeft er luidsprekers in te moeten zetten, had ik daar mijn zinnen op gezet. Uiteinde-

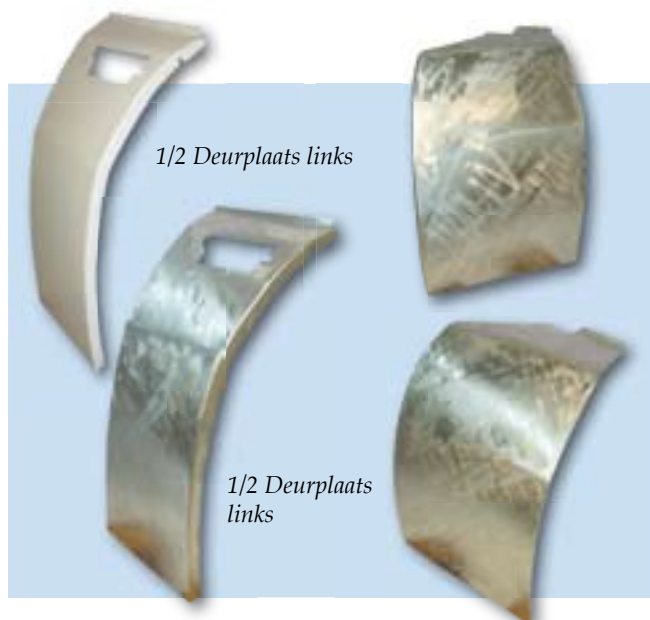
lijk is me dat niet gelukt, omdat in de laatste minuut de prijs enorm snel omhoog ging en ik met mijn laatste bod net drie pond onder het hoogste bod van 210 pond uitkwam. Op dat moment stond de pond nog hoog, dus zo zie je maar: leer laat zich in goede staat ook duur betalen.

Zaken die minder goed verkocht worden, zijn stoffen interieurs, instrumentenpanelen, ruitenwissermotoren en de originele ontsteking. Als je het goed bekijkt ook logisch, want ze zijn of niet echt gewild of gaan gewoon niet stuk of er zijn betere alternatieven beschikbaar. De prijzen van deze zaken zijn dan ook relatief laag. Hieronder een kort lijstje van zaken die ik meer dan eens van eigenaar heb zien wisselen en waarvan je dus kunt spreken van een soort gemiddelde prijs. Let wel: de staat van de onderdelen verschilt natuurlijk iedere keer.

Buitenspiegel	90 euro
Telescoopveer kofferklep	25 euro
Keienvanger	250 euro
Wieldoppen	40 euro
Afdekkleppen achterwielen (2)	60 euro
RVS-lijst voorspatbord (2)	25 euro
Uitlaat eindsierstuk(2)	60 euro
Middenreflector achter	60 euro
Knipperlichtkap voor (2)	60 euro
Paneel benzine/ temp-meters	35 euro
Snelheidsmeter/ toerenteller	90 euro
Nummerplaatverlichting (Frans)	100 euro
Achter- of voorbumper per deel (gebruikte staat)	100 euro
Versnellingsbak	300 euro

In het decembernummer van Klassiek & Techniek geeft Cyril Sars ook een lijstje met prijzen van enkele onderdelen. Als ik die naast mijn lijstje leg, komen die redelijk overeen. Hoewel plaatwerk goedkoper gescoord kan worden. Dit heeft uiteraard met de geboden kwaliteit te maken. Soms kun je een deur voor 50 dollar aanschaffen in een redelijke staat. Dan moet hij nog naar Europa en worden opgeknapt.

Bepaalde onderdelen zijn gewoon nieuw via eBay en Marktplaats te kopen. Onder andere revisiesets voor de carburateurs, kabelbomen, afdekplaat van de middenconsole, vloerbedekking, stoel- en achterbankbekleding en bepaalde motoronderdelen. Het gaat hier altijd om imitatie en de ene keer is die



beter en meer gelijkend op het origineel dan de andere keer.

Documentatie is een verhaal apart. Inmiddels heb ik alle werkplaatshandboeken weten te bemachtigen. Daarvoor heb ik bij elkaar niet meer dan 40 euro betaald. Ik ben dan ook tevreden met een cd met alles in pdf-formaat erop. Verder heb ik via eBay net over de grens bij een zeer kleine Citroën-dealer een origineel werkplaatsboek gekocht.

Mijn ervaringen met de aanschaf via eBay en Marktplaats zijn over het algemeen erg goed. Ik heb altijd nog waar voor mijn geld gekregen. Met sommige aanbieders heb ik nog steeds contact, zoals de hierboven genoemde dealer.

Als laatste wil ik jullie nog vertellen over een zeer interessante ontwikkeling. Enige tijd geleden werden er twee deuren aangeboden via Marktplaats, in het noorden van het land. Op deze deuren deed ik een bod, maar een ander bood meer en de deuren gingen aan mijn neus voorbij. Maar er ontstond een mailcontact. Het bleek dat deze heer een behoorlijke collectie klassiekers van diverse merken heeft, waaronder een heel vroege SM. Maar interessant voor ons allen is dat hij bezig is plaatwerk na te maken voor de Citroën SM. Bijgevoegde foto's tonen delen van de deurbeplating die gaan leiden tot een complete deurplaat. Verder zijn er plannen om de achterspatborden, voorspatborden en kofferklep na te maken. De mallen hiervoor zijn in ontwikkeling.

Voor een reportage op locatie was het nog te vroeg volgens mijn mailvriend, maar toestemming om bijgevoegde foto's te publiceren gaf hij wel. Zoals jullie begrijpen verplicht dit mij jullie verder op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.

ICCCR 2008, een

Door Marc Hopmans

Twee edities geleden ben ik begonnen met verslag te doen over onze trip naar de ICCCR 2008 in Rome. Het werd een prachtig lang reisverslag. Zo lang, dat er ook na het tweede deel nog steeds niets over de ICCCR in stond. Dus nu eindelijk? We beginnen echter weer in Rome

Het tweede bezoek aan Rome

De volgende dag waren we weer vroeg op en na het ontbijt gingen we weer terug naar het centrum van Rome. Dit keer waren het Colosseum en het Forum Romanum aan de beurt. Toen we bij het Colosseum aankwamen, was het daar een drukte van jewelste. Overal stonden de toeristenbussen geparkeerd en liepen lange rijen mensen richting Colosseum. Tussen hen door liepen als Romeinen verklede Romeinen... (snap je het?). We besloten om het Colosseum maar te laten voor wat het was. Gewoon te druk. Ook het Forum Romanum sloegen we maar over. We besloten er omheen te lopen. Eigenlijk niet te doen vanwege de hitte.

We liepen langs het Circus Maximus, een racecircuit voor paardenrennen. Omdat Rome op heuvelachtig terrein is gebouwd, liepen we dus ook heuveltje op en heuveltje af. Precies boven op zo'n heuveltje gingen we even wat drinken voor we onze tocht om het Forum Romanum voortzetten. We gingen ook even langs bij het monument opgericht ter nagedachtenis aan Vittorio Emanuel II, de laatste koning van Italië. Een heel pompeus, in Romeinse stijl gebouwd monument. Via een groot plein met prachtige bomen die je alleen maar in warme streken tegenkomt, wandelden we naar de Trevi-fontein. We waren blijkbaar niet de enigen... Het was er druk, héél druk. Maar wat een indrukwekkend bouwsel!

Nadat we er even rondgewandeld hadden en toch even de gelegenheid hadden om aan de rand van de fontein te zitten, besloten we weer verder te gaan. Er moest nog een heel mooie fontein op het Piazza di Spagna zijn. Een zinkend schip. Alleen we wisten



reisverslag (deel III)

de weg niet goed. Op het Piazza di San Silvestro kreeg een serveerster van een restaurant in de gaten dat we zoekende waren en zij kwam ons uit zichzelf de weg wijzen. Met in het achterhoofd dat we 's avonds ook nog iets te eten zochten, leek ons dit restaurant dan ook een leuke mogelijkheid.

Uiteindelijk vonden we het zinkend schip. Een heel leuk monument, wat vooral door kinderen als een soort speelobject beschouwd werd. Het werd weer tijd voor de siësta. Weer even terug naar het hotel, even opruimen en na een uurtje gerust te hebben gingen we weer terug naar Sint Pieter. Het volgende bezoekje aan deze basiliek: de koepel! Met een temperatuur inmiddels opgelopen tot 45 graden (die avond zou er een onweersbui over Rome trekken) begonnen we aan onze klim naar boven. Gelukkig was er voor het eerste gedeelte een lift. Die bracht ons tot het niveau waar men aan de binnenkant van de koepel een rondgang kan maken boven de kerk. Heel ver in de diepte was er een mis aan de gang. En was het nu de Paus of niet? Vanaf deze hoogte konden we het niet zien. Dan maar weer verder. Via de dubbelwandige koepel klommen we naar boven. Het zweet gutste van onze gezichten. Maar wat een uitzicht als je boven bent! Je kon niet alleen over heel Rome kijken, je had ook een prachtig zicht over de tuinen van het Vaticaan! Dat maakte de vermoeiende klim naar boven meteen helemaal goed. Je kon de verblijven van de Paus goed zien, en ook Radio Vaticaanstad.

Links van de Sint Pieter is een grote moderne hal opgetrokken waar de Paus zijn audiënties doet. Marijke heeft dat ooit gedaan toen zij eerder in Rome was (Johannes Paulus II was toen nog Paus). Toen die audiëntie ten einde was, had Marijke niet zo'n zin in de drukte om de Paus en besloot om een andere kant op te lopen, weg van die drukte. Laat JP II nou ook niet zoveel zin gehad hebben in al dat volk, dus voordat Marijke het wist stond ze oog in oog met de Paus, die plotseling dezelfde kant opgelopen was... Hoewel ze helemaal niet praktise-



rend katholiek is, maakte dat toch even indruk.

Ondanks de moderne bouwstijl misstond het gebouw niet.

Na het indrukwekkende uitzicht was er weer een wandeling via de lange trap in de koepel naar beneden. We kwamen nu uit op een groot terras, nog steeds hoog boven op de basiliek. Hier kon men de immens grote beelden van de twaalf apostelen bekijken. Bovendien was er hier ook een aantal winkeltjes, een postkantoor en een heus cafeetje! Allemaal gerund door nonnetjes. We besloten om kaarten en postzegels van het Vaticaan te kopen.





Helaas spraken de nonnen alleen maar Italiaans. Toen Marijke aan de beurt was, begon het nonnetje dat haar hielp al met het opplakken van de postzegels. Of het aan de spuug van dat nonnetje gelegen heeft weet ik niet, maar het leek of de kaarten vleugels gekregen hadden, zo snel als de post in Nederland aangekomen is... V eel sneller dan de Italiaanse post van Berlusconi er over deed. Maar ja, Berlusconi...

We stapten in een lift om weer naar beneden te gaan, per slot van rekening was het inmiddels al half zeven. De liftbediende, die al de hele dag bij een temperatuur van 45 graden op en neer ging, dreef van het zweet. Zijn overhemd was doorweekt en je kon duidelijk zien dat hij het helemaal gehad had. Beneden aangekomen, wandelden we nog even door de basiliek. Inmiddels was de mis afgelopen en het personeel was bezig met opruimen van het een en ander. Andere personeelsleden begonnen de toeristen met heel zachte drang naar buiten te werken. Ook wij volgden gewillig. Eenmaal buiten rees de vraag waar we nu weer zouden gaan eten. We wandelden naar het restaurant waar we 's ochtends nog zo vriendelijk de weg gewezen werden. Het vriendelijke serveerstertje had nu echter plaats gemaakt voor een wat norsige ober.

We bestelden wat te drinken en kregen er ongevraagd ook wat zoutjes bij. De hele sfeer en het feit dat we iets kregen wat we helemaal niet besteld hadden en toch moesten betalen, deed ons besluiten om in ieder geval hier niet te gaan eten. Dus wandelden we weer verder, of liever, terug richting Sint Pietersplein. Via het Piazza Navona (van de levende beelden en de lelijke kerk) kwamen we terecht op de Corso Vittorio Emanuele II. En daar, een leuk pleintje: Piazza Sforza Cesarini, waar een aantal aardige restaurantjes gelegen was. We besloten om daar te gaan eten. We bestelden gerechten die typisch voor Rome waren. Heerlijk! Na afloop liepen we via het prachtige Sint Pietersplein weer terug naar het inmiddels vertrouwde station. Op de weg vlak langs de vestingmuur van Vaticaanstad passeerde een SM, een voorteken dat de ICCCR op het punt stond te beginnen. Eenmaal bij het station aangekomen keken we hoe laat de trein aan zou komen. Ieder uur op het half uur...

Ruim te laat kwam de trein het station binnen. We stapten in. De trein was nagenoeg leeg. Na ongeveer een kwartiertje konden we weer uitstappen op station Gemelli. Terwijl we naar de uitgang wandelden, keek ik even in de bestuurderscabine. Naast de machinist zat een conductrice gezellig te kletsen met die machinist. Tijdens de rit hadden we weer niemand gezien die de kaartjes eens kwam controleren. Nu wist ik waarom... Na zo'n drukke dag was ik snel in dromenland.

En dan ook nog de ICCCR...

De volgende dag was het dan eindelijk zo ver: de ICCCR! Terwijl Edwin en ik ons klaarmaakten voor de reis naar het circuit van Vallelunga besloot Marijke om deze dag eens lekker wat musea af te gaan. Daar heeft Rome er wel een paar van... De CX mocht weer even uit de parkeergarage van het hotel en we waren op weg. Ondertussen ging Marijke w er naar het ziekenhuis om treinkaartjes te kopen en om zich ook te goed te doen aan zo'n heerlijke Espresso.

Vallelunga ligt in een heuvelachtig gebied net ten noorden van Rome. Edwin had zijn TomTom informatie ingegeven voor het plaatsje Vallelunga want we hadden geen gegevens over het exacte adres van het circuit. En de TomTom leidde ons dus ook recht het centrum van Vallelunga in. Daar moesten we dus niet zijn, maar we waren gelukkig ook niet de enige. Het wemelde van de Citro ens die allemaal

de weg kwijt waren. Uiteindelijk gingen we met zijn allen weer dezelfde weg terug als we in het dorp gekomen waren. Na ongeveer een minuut of tien arriveerden we bij het circuit met aan de overkant daarvan een hele grote camping, speciaal opgebouwd voor de ICCCR. We reden de ingang van het circuit in. Na een paar honderd meter stond er een partytent van de organisatie. Daar meldde ik me. Ik had mezelf ruim een maand opgegeven voor de ICCCR en nog steeds geen toegangskaartje ontvangen, dus reden genoeg om daar naar te vragen. Het ging dus echt op zijn Italiaans. Maar één van de medewerkers sprak Engels en dat was net diegene, die het minst van alles afwist en die moest dus telkens bij andere collega's om raad vragen. Uiteindelijk werd ik toch geholpen door een dame die weliswaar nauwelijks Engels sprak, maar wel van wanten wist. In *no time* had ik mijn kaartje en een *goodiebag* met allerlei leuke dingen en het rallyschildje wat altijd bij zo'n evenement wordt uitgegeven. Vervolgens stapte ik weer bij Edwin in zijn CX en reden we daadwerkelijk het circuit op. We maakten bijna een compleet rondje om de auto op een van de stukken asfalt naast het racetraject te parkeren, ongeveer een kwartier lopen (!) van de hoofdtribune met pitlane en paddock. Dáár was het te doen!

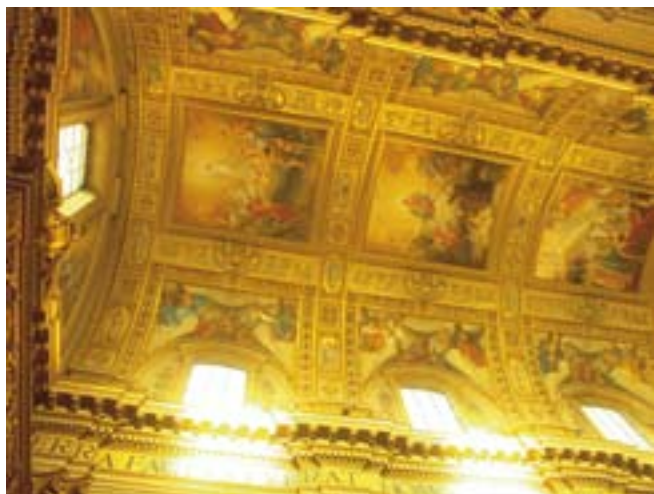
Het was er al een heel gezellige boel. Tegenover de pitlane stonden diverse Citroëns geparkeerd, ook een aantal SM's: gewone, cabrio's en ook een Opéra (niet die van Harry). In de pitgarages hadden diverse autohandelaren en bedrijven hun spullen uitgesteld. Bij één van hen kon je je Citroën ook laten repareren. Toen wij er binnen wandelden, waren ze net met een carrosserieprobleempje bezig waar een lastoorts aan te pas kwam. In een andere garage stond 1-2-3 zijn ontstekingssystemen en elektronische carburateurs (een nieuw product) aan te prijzen. Later zouden we daar een praatje gaan maken in verband met mijn ontstekingsprobleem van de SM.

Nadat we door wat pitgarages gewandeld waren, liepen we over het feestterrein, waar diverse handelaren hun 'bekende' slooponderdelen of NOS uitgespreid hadden. Vaak op z'n Italiaans, ofwel een aanhanger vol rotzooi compleet op de grond uitgestort onder het motto 'zoek het maar uit'. Er was ook een muziekpodium waar 's avonds een band zou optreden en natuurlijk de onontbeerlijke eetkraampjes en barretjes. Een beetje weg van het

centrale evenemententerrein: in een aantal pitgarages was een tentoonstelling van bijzondere Citroëns. Naast eenden, DS'en en andere 'normale' Citroëns stond ook een aantal bijzondere exemplaren. Een Pauselijke Citroën mocht zo dicht bij het Vaticaanse natuurlijk niet ontbreken en er stond (jawel!) een SM Présidentielle! Maar was het wel een Présidentielle? Als je goed keek (kentekenplaten) kon je vermoeden dat het géén officiële Présidentielle was, maar ja, soms rijdt in Nederland iemand van het koninklijk huis ook zonder AA-platen, dus waarom zou zo'n SM ook geen 'onopvallende' platen hebben? Het gerucht dat het geen echte Présidentielle was, werd later echter bekrachtigd.

Restaurateur Vincent Crescia uit Zwitserland had in opdracht van een klant een replica gemaakt. Dat kwam uit eerste hand, want ik heb samen met Cyril Sars (was óók aanwezig op het evenement) een praatje gemaakt met Vincent Crescia. Dat ging wel met wat handen- en voetenwerk, want mijn Frans of Italiaans varieert van niet zo geweldig tot niet en Vincent sprak niks anders... Leuk was het om zijn verhaal aan te horen. De motorkap van de nep-Présidentielle ging open (carburateurversie) en Vincent vertelde in geuren en kleuren over zijn bezoeken aan het Élysée om de originele auto's op te meten en te fotograferen. Het hele project had ongeveer een miljoen Zwitserse franc gekost (dat is bijna 700.000 euro!). Ik was eigenlijk wel heel benieuwd wie die (rijke) klant zou zijn. Wie wilde er in godsnaam met zo'n opvallende auto rijden? In ieder geval Frans, want de auto had Franse platen.

Al die kraampjes en tentoonstellingen zijn natuurlijk leuk, maar vaak is het nog leuker om de diverse auto's van de bezoekers te gaan bekijken. Er stonden en reden heel wat bijzondere exemplaren rond. Zoals een superverlengde Citroën XM die we al eens vaker op evenementen gezien hadden. Nieuw voor ons was een gitzwarte verlengde DS die rondreed. Op de achterbank zat een Amy Winhouse *lookalike*, compleet met een glas wijn. Dat glas hebben we die dag niet leeg gezien. Terwijl ze toch regelmatig een slok ervan nam. Volgens ons moest de kofferbak een complete wijnkelder zijn... Overigens, de dame is de hele dag die auto niet uit geweest. Ze kon het nogal hebben met die tropische temperaturen in Italië. Na een groot deel van de dag rondgewandeld te hebben, besloten we weer terug te gaan naar Rome. Even wat opruimen en Marijke



zou inmiddels ook wel terug zijn van haar tocht langs de vele musea van Rome.

Avond in Rome

Terug in Rome volgde het bekende ritueel: douchen, rusten, trein naar het centrum pakken en op naar een restaurantje.

Omdat de dag ervoor het eten heel goed bevalen was, besloten we om maar weer naar hetzelfde restaurant te gaan. Helaas... gesloten. Maar op dat zelfde pleintje zat ook *Traitor Luigi*. We werden ontvangen door Luigi zelf, die een hele vrolijke ober de opdracht gaf om heel goed voor ons te zorgen. Het werd echt een heel gezellige avond. Het eten was geweldig, misschien nog beter dan in het restaurant van de avond daarvoor en de bediening was geweldig. In half Italiaans en Engels voerde de ober bijna een complete act op. Heel leuk! We waren voor Italiaanse begrippen vroeg gaan eten, maar we wilden eigenlijk toch een beetje op tijd naar het hotel, want het was een vermoeiende dag geweest.

Dus besloten we om een trein van ongeveer negen uur te halen. Rond kwart voor negen stonden we dus al klaar op het station. Maar alles wat er kwam, geen trein. Negen uur niet, half tien niet, tien uur niet, we snapten er helemaal niks van en vervloekten het openbaar vervoer van onze vriend Silvio Berlusconi. Kreeg hij dan niks goed voor elkaar? (nee!) Om half elf kwam dan eindelijk de trein. Het werd tijd!

ICCCR deel 2

De volgende dag weer naar Vallelunga. Na een snel rondje over het circuit gemaakt te hebben (het was nog vroeg, dus het circuit was nagenoeg leeg), parkeerden we de auto dit keer pal vóór de pitlane, dat scheelde een wandeling... Weer een rondje langs de standjes. Kijken of ze nog wat onderdeeljes voor mijn SM hadden. Ook gingen we weer even bij de tentoonstelling kijken om nog een keer de *Présidentielle* te bewonderen, toch erg goed gedaan! We besloten om een rondrit te maken in een touringcar die de hele dag rondjes over het circuit reed. Leuk om op de diverse parkeerplaatsjes alle auto's van de bezoekers te bekijken. Er stonden echt juweeltjes tussen! En Amy was er ook weer... compleet met een vol glas wijn... Na het ritje in de bus vonden we het welletjes. Dus weer terug naar Rome.

Afscheid van Rome

We gingen nog een rondje Rome doen. Met de trein weer naar Plaza St. Pietro. Toen we daar aankwamen, wilden we eerst wel eens weten waarom de dag daarvoor de trein zo laat aankwam. Op de aankomst- en vertrektabel stond dat er om half tien toch een trein had moeten komen. Of toch niet? Nee dus! Niet op zon- en feestdagen! En gisteren was het Maria Hemelvaart. In Nederland weet niemand dat meer, maar hier in Italië is het een hele katholieke feestdag en dus geen trein. Na deze opheldering reden we met de bus naar het Area Sacra. Hier is iets heel bijzonders te zien. Te midden van Romeinse ruïnes wonen er honderden zwervkatten. Het hele complex is met glazen wanden ommuurd. Een stichting bekommert zich om deze katten en ze worden iedere dag gevoerd en medisch verzorgd. Het werd die namiddag een toer langs allemaal beestjes. Een fontein met schildpadden, ergens anders een 'Egyptische' obelisk met olifanten.

Na zo'n wandeling krijg je honger, dus gingen we ons beraden waar we nu weer zouden gaan eten.

En we kwamen toch weer uit bij het pleintje waar we inmiddels al twee keer gegeten hadden. Ofwel: op naar Luigi's! We werden door Luigi welkom geheten alsof we al jaren vaste klant van hem waren. Dit keer een andere ober, maar ook de ober van gisteren kwam bij ons een praatje maken, alsof we hele goede bekenden van hem waren. Heel erg gastvrij dus! En het eten? Nog steeds geweldig! Wat kunnen die Romeinen koken!

We gingen weer terug naar het station. Over de brug, over de Tiber, met op de achtergrond het prachtige verlichte Forte d'Angelo, via het Sint Pietersplein en dan langs de vestingmuur van Vaticaanstad naar het station. Daar namen we afscheid van het openbaar vervoer. Overigens hebben we al die dagen nooit één controleur gezien. Wat is Rome toch een mooie stad. Ondanks dat we geen muntje in de Trevi-fontein gegooid hebben, zeker iets om nog eens naar terug te gaan!

De terugreis

De volgende dag checkten we uit, uit het hotel. Terug naar huis met als tussenstop Brig in Zwitserland. Toen we de parkeergarage van het hotel uitreden en via een kleine omweg (eenrichtingsverkeer) naar de route naar huis reden, hadden we heel even een blik op de koepel van de Sint Pieter, die hoog boven Rome uittorent. En toen was het weer dezelfde weg volgen die we ook gekomen waren. TomTom waarschuwde ons weer om de paar kilometer dat er 'ergens' een radarcontrole was. Dat gepiep begon wel een beetje de keel uit te hangen, maar ja, beter dat dan een gepeperde bekeuring... Weer terug naar Zwitserland via de Simplon-pas. Dit keer was het stralend weer dus konden we genieten van het prachtige uitzicht en van het mooie oorlogsmonument op de top van deze pas: een stenen adelaar. We hielden er even een sanitaire stop.

Tegen de avond arriveerden we in Brig. Na het eten maakten we daar nog een wandeling. Blijkbaar waren er nogal wat kostscholen want er kwamen overal jongeren met grote koffers aan. Sommigen door hun ouders weggebracht, anderen hadden de trein genomen. We bezochten ook even het slot van Brig, een aardig kasteeltje waar gedurende de zomermaanden regelmatig filmvoorstellingen gehouden worden op het binnenplein. Van het kasteel naar het station van Brig is een behoorlijke wandeling, maar best de moeite waard. Het is een prach-

tig station en behoorlijk groot, want alle treinen richting Italië stoppen daar. Er lag zelfs spoorrails aan de voorzijde van het station. Vlak bij het station was een grote feesttent opgericht. Blijkbaar was er pas geleden een groot feest gehouden in Brig. Gelukkig niet op de avond dat wij er waren want het hotel was er niet ver vandaan.

De volgende dag verlieten we het hotel weer. Even nog wat boodschappen gedaan (wat lekkere Zwitserse wijn uit het Rhonedal) en daarna naar huis. Weer met de autotrein en daarna richting Basel. De grote bergen, zoals de Jungfrai en de Eiger waren nog heel lang in de verte te zien, tot we vlak voor Basel door een bergtunnel reden, toen waren ze uit het zicht verdwenen. De rit ging verder heel voorspoedig. In Sittard afscheid genomen van Edwin en samen met Marijke verder. Richting Rotterdam, waar Marijke woont. Nadat ik haar daar had afgezet, richting Breda, waar me een onaangename verrassing wachtte: er bleek net de nacht tevoren ingebroken te zijn. Gelukkig had ik kostbare dingen zoals een laptop veilig opgeborgen in een kast waar de inbrekers gelukkig niet in konden. Er was niet veel weg. Alleen, heel vervelend, alle sleutels van mijn SM...

De deursloten waren zo vervangen (zelfde als van de DS, dus Chyparse heeft ze op voorraad), maar het contactslot was een ander probleem. Omdat die heel schaars zijn, was reviseren en omcoderen bij de Sleutelprof enige optie. Dat duurde toch een paar maanden. Al met al was het een hele trip, maar we hebben er iedere minuut van genoten! Het smaakte in ieder geval naar meer... En dat werd dit jaar dan Eurocitro, maar daarover een volgende keer meer...



Nieuwjaarswensen van de Japanse voorzitter

Door Dick Bolt

Via onze bloedeigen clubsite surf je er gemakkelijk naartoe. Zo kwam ik vorig jaar ook terecht op de site van de SM Club du Japon. Daar hield ik mijn Japanse SM-contact Shunsuke Akagi aan over, in wiens Citroën SM mijn vrouw en ik door Tokyo hebben gezoefd (zie SublieM 58)

In tegenstelling tot de vorige keer besproken website van de Citroën Club of North America, wordt de Japanse site de laatste tijd slecht bijgehouden. Het belangrijkste wat er nu te zien is, staat er al op sinds oktober 2008. Het betreft een tekst met acht foto's over de clubmeeting van dat jaar. Niet heel bijzonder voor het huidige jubileumjaar zou je zeggen, maar toch wil ik jullie er deze keer kennis mee laten maken, in de eerste plaats omdat wat er nu te zien is op de Japanse site vast snel verversd zal worden. En het is toch een heel leuk feest der herkenning.

Het belangrijkste item met de mooiste plaatjes lijkt wel een Nederlandse clubmeeting. Feitelijk doen ook de Japanse hobbygenoten precies hetzelfde als de Amerikanen en wij: elkaar in kleine getale ontmoeten om de onderlinge band te versterken, om elkaar moed in te blijven praten teneinde onze merkwaardige afwijking vol te houden en om een waterdichte SMoes te hebben weer eens een fikse rit te kunnen maken.

Het is opvallend dat die Japanners hun club met een Franse naam hebben gesierd en dat ze de meeste Japanse teksten in zowel Engels als Frans hebben vertaald. Hier lijkt een bredere vorm van francofilie achter schuil te gaan, zeker als je weet dat de meeste Japanners terughoudend zijn om zich uit te drukken in een

vreemde taal, bang als ze zijn om fouten te maken.

Toen ik was begonnen met het schrijven van dit stukje heb ik contact gezocht met mijn SM-contact in Tokio, om op verzoek van Roland voor SublieM kwalitatief betere foto's dan die van de site te bemachtigen. Daarover straks meer, maar nu volgt hier eerst een vrije vertaling van de tekst bij de foto's over de clubmeeting uit 2008, zoals die nog op de Japanse website staat, aangevuld met een enkele opmerking van Shunsuke:

De jaarlijkse clubmeeting van de SM Club du Japon vond plaats op 26 oktober (2008) te Kurumayama, een skioord in het departement Nagano. Het





SM's onderweg terug naar huis in 2008

Het is misschien wel grappig om even op YouTube een filmpje te bekijken van de beschreven meeting, waarin je de deelnemers in hun bolides van hetzelfde parkeerterrein ziet vertrekken als op een van de bijgaande foto's. Voorzitter Komo rijdt als tweede weg in de Sable Métallisé-SM met carbon velgen in de 10^e seconde van het filmpje, en Shunsuke in de zwarte SM in de 26^e seconde. Het is allemaal te vinden op: <http://www.youtube.com/watch?v=IEN1Uz5AzFE>.

Van Shunsuke hoorde ik al dat er in 2009 wel degelijk weer twee evenementen zijn georganiseerd door de SM Club du Japon. Hij kon er zelf beider keren niet bij zijn vanwege zijn

evenement werd FBM genoemd, wat staat voor French Blue Meeting. Op mijn vraag wat dat betekent, reageert Shunsuke Akagi met: 'This is the meeting of the greatest French car in Japan, I think that it was named FBM, because a lot of SM's have the same blue colour which is also one of the colours of the French national flag.'

'Behalve dertien SM's afkomstig uit alle hoeken van Japan heeft ook een Traction Avant 11D een traject van 350 kilometer afgelegd om aan het evenement deel te nemen. Deze Traction is volledig gerestaureerd en voorzien van een vierversnellingsbak van Hollandse makelij (!) en is in bezit van een lid van onze [de Japanse dus, red.] club. Op deze dag lijkt Kurumayama met al die oude Citroëns sprekend op een Frans ski-oord uit de zeventiger jaren. We hebben enorm genoten van de kleurrijke herfststooi van de natuur. Dan volgen enkele foto's van de auto's tijdens de rust- en koffiepauze bij een vriend. Tot slot foto's van enkele SM's richting snelweg, op weg naar huis.' Tot zover de tekst.

werk en meldde mij ook dat de opkomst van de grote clubmeeting in 2009 een beetje teleurstellend was. De economische crisis schijnt daar debet aan te zijn. Ook liet hij me weten dat de SM Club du Japon (SMCJ) jaarlijks in november een extra bijeenkomst organiseert in samenwerking met de DS-club. Deze meeting heet DSM. Op het blog van

De SM van voorzitter Komo met de beroemde en heilige Fuji-berg op de achtergrond





*Japanse schone
in Franse schone*

de voorzitter van de Japanse SM-club, de heer Komo, is een aantal foto's te zien van de laatste DSM. De zwarte DS 21 is eigendom van de zoon van de voorzitter. Ik geef de gegevens van zijn blog: <http://blogari.zaq.ne.jp/citroensm/>. Als je hierachter aansluitend [article/551/](http://blogari.zaq.ne.jp/citroensm/article/551/) intypt, kom je meteen bij de foto's van het 12^e DSM-evenement.

Een andere Japanner, het nieuwste lid van de SM Club du Japon, de heer Ichige, houdt op zijn homepage een interessant fotoverslag verslag bij. Jullie mogen zelf raden of zijn teksten gaan over restauratie of over sloop, ik kan er geen chocola van maken; gelukkig zijn de letters SM hier weer immer herkenbaar. Kijk maar eens op <http://homepage3.nifty.com/c/index.htm>.

Toch handig, zo'n contact in Japan. Het levert meer op dan alleen de gedeeltelijk onleesbare internetinformatie. Zo bracht mijn Japanse vriend mij ook in contact met de voorzitter en algemeen secretaris van de Japanse club, de man die in eer-

der genoemd filmpje voorbij rijdt, de heer Hiroshi Komo. De heer Komo schrijft me in zijn eerste mail: 'Best wishes to you, your family and the members of Dutch SM enthusiasts for a happy 2010. Incidentally, in June, we will hold a meeting commemorating the 40th anniversary of SM, I will keep you informed.' De heer Komo rijdt zelf een heel vroege SM, nummer SB0261, uit 1970 dus, die hij zes jaar geleden heeft bemachtigd via een Franse vriend.

Hij meldt ons dat de SMCJ momenteel 45 leden telt, die allen één of meer SM's bezitten. In de productie jaren zijn er maar liefst 134 exemplaren geïmporteerd, later zijn er nog ongeveer twintig meer ingevoerd. De voorzitter kent op dit moment 80 SM's in Japan en hij schat dat circa de helft daarvan in prima werkende staat verkeert. Hij was, evenals Shunsuke, zo vriendelijk om mij meerdere foto's te mailen die we mogen plaatsen in ons clubblad. Zo kunnen we jullie een foto-update geven van de voorjaarsmeeting 2009 en van het evenement van november jongstleden. En niet alleen van auto's, want Hiroshi Komo mailde me ook een andere foto die op de Japanse site te vinden is.

Ik bedoel de foto van het vrouwelijk schoon, gezeten op de bruin leren achterbank van een SM. De Japanners associëren de SM blijkbaar graag met deze dame, die evenals de auto Europese kenmerken bezit; elders op de site kom je haar nogmaals tegen, poserend voor de lichtbatterij van een SM.

Een heel andere indruk wekken de lentefoto's van SM's onder de Sakura. De Sakura, de kersenboom, is een heilige boom voor de Japanners. Als de bomen in het voorjaar de prachtige kersenbloesems tonen, gaan alle Japanners deze uitvoerig bewonderen. Het is het gesprek van de dag: de Japanners schijnen de snel afstervende kersenbloemblaadjes te ervaren als hét symbool van de eigen, menselijke vergankelijkheid. Je eigen Diva onder die blaadjes zien staan, dat moet voor een Japans clublid helemaal het SuMmum zijn, een bijna religieuze ervaring. Dus wordt het menigmaal op de gevoelige plaat vastgelegd. Het is echt een prachtgezicht.

Tot de volgende WereldWijd Gespot. Voor aflevering 61 heb ik een andere uithoek op de globe op het oog, waar men ook door het vuur gaat voor het voorwerp van onze begeerte.



De zwarte SM van Shunsuke onder de kersenbloesem

Antidepressivum

Het zien, aanraken en rijden van een Citroën SM veroorzaakt bij veel mensen een positieve stemmingswisseling. Kom je in je SM voorbij dan beginnen mensen te glimlachen, ze worden zienderogen vrolijker. Sta je ergens geparkeerd dan komt het voor dat voorbijgangers spontaan en beginnen te vertellen over hun ervaringen met een Citroën SM.

Ik ben zelf zelfs een keer achtervolgd door een motorrijder. Toen ik parkeerde, reed hij achter mij aan de parkeerplaats op en parkeerde pontificaal achter mijn SM. Ik dacht nog dat ik dit maal heel keurig gereden had en dus geen bon waardig zou zijn van een undercoveragent. Maar gelukkig, de eerste woorden waren: 'Dat is 'm hè?' 'n Echte, dei zugst nait veul meer. Liget er nog 'n Maserati-motor in? Vrouger heb ik ter veul aan sleutld bie mien boas De Groot in Sodom.'

U begrijpt, we bevinden ons hier in mijn geliefde provincie Groningen. Het bleek een oud monteur van Garage De Groot te zijn in Winschoten, die in de zeventiger jaren aan de Citroën SM van Winschotens trots Arie Haan had gesleuteld. Was Johan Cruijff de bekendste SM-bezitter, er waren meer voetballers met een SM. Aan de big-SMile op zijn gezicht te zien, had de man de middag van het jaar, en vrolijk toeterend vervolgde hij zijn rit.

Als ik het zelf erg druk heb, wat gestrest door het leven ga, neem ik wel eens de Citroën SM om mij te onthaasten. Nou ja, onthaasten is misschien niet het goede woord als je met 5.000 toeren in z'n vijf over de snelweg raast. Ik word er echter wel heel ontspannen van en kom volgens mijn vrouw duidelijk merkbaar opgewekter thuis.

Bovenstaande brengt mij bij de kern van mijn betoog. In deze tijd van het jaar hebben sommige mensen last van het lengen der dagen en het daarmee gepaard gaande somberdere weer. Een neerslachtig gevoel komt over deze mensen, ook wel winterdepressie genoemd. Voor een aantal van deze mensen is dit zo erg dat men bij de huisarts te rade gaat. Die adviseert dan eens op vakantie naar de zon te gaan en in ernstigere gevallen schrijft hij antidepressiva voor. Een ander middel dat een bekende van mij kreeg voorgeschreven, was een soort UV-lamp, die door een bekend elektronikapro-

cent uit het zuiden des lands wordt gemaakt. Ik noem geen merk, maar als ik zeg dat er onder onze leden in ieder geval een persoon is die daar een goed belegde boterham verdient, weet u waarop u moet googelen om deze wonderlamp te vinden.

Nu weet u allemaal dat antidepressiva in ons zorgstelsel door de verzekering worden vergoed en ook voor een goede UV-lamp kunt u een vergoeding ontvangen. Minister Klink van Volksgezondheid klaagt al tijden over een veel te duur zorgstelsel waar de kosten voor medicijnen en hulpmiddelen de pan uit rijzen. Het gebruik van antidepressiva was in 2008 243 miljoen standaarddoseringen en daar hangt natuurlijk een enorm kostenplaatje aan.

Hier kunnen wij als Citroën SM-bezitters wat aan doen. Neem nu de definitie van een antidepressivum: 'Een *antidepressivum* is een medicijn dat de intentie heeft de symptomen van een depressie te verminderen. Een ander woord voor antidepressivum is stemmingsverbeteraar.' De Citroën SM is dus een prima antidepressivum.

Ik ben dan ook van plan minister Klink voor te stellen alle Citroën SM-bezitters een ruime vergoeding te geven en aan te sporen zoveel mogelijk kilometers te maken met hun rijdend medicijn. In mijn ogen kan dit prima, want wie gaat mij bewijzen dat de UV-lamp beter werkt dan het rijden in of zien rijden van een Citroën SM. Veel kilometers rijden, leidt tot vaak gezien worden en een hoop vrolijke gezichten, wat direct weer minder medicijngebruik geeft. Zie hier een zeer efficiënte kostenbesparing.

Maar ik hoor u al zeggen: een SM is duur in gebruik. Laten we dan eens aannemen dat we 1% aan antidepressiva kunnen besparen van ongeveer een euro per pil. Dat levert een besparing op van 2,4 miljoen euro. Als je daar de rijdende SM-bezitters nu eens de helft van geeft en dat aantal schatten we op 120 in Nederland. De rekensom leert dan dat we toch allemaal 10.000 euro per jaar ontvangen voor onze hobby. Minister Klink houdt er zelf ook 1,2 miljoen euro aan over. Dat is niet veel besparing zult u zeggen. Ach, wie het kleine niet eert is het grote niet...

SaM Limon

Passie voor auto's...



De KNAC, de club van en voor autoliefhebbers

Wij bieden u een club

- waar autoliefhebbers zich sinds 1898 thuis voelen,
- van autoliefhebbers die elkaar kunnen ontmoeten,
- die haar leden met raad en daad terzijde staat en voor hun belangen opkomt,
- die haar leden voertuighulp in binnen- en buitenland biedt,
- die uitstekende verzekeringen voor haar leden heeft,
- die haar leden periodiek over klassieke en moderne auto's informeert,
- die haar leden op technisch en toeristisch terrein informatie biedt.

Kortom: Wij bieden u een club waar u zich als autoliefhebber herkent, erkend en thuis zult voelen.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS!

www.knac.nl of 070 383 16 12



