



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

CITROËN SM



40 jaar

De Citroën SM bestaat 40 jaar

40 jaar Citroën SM-feest: zoveel mogelijk SM's bij elkaar, op de weg en op één plek! Op zaterdag 26 juni 2010 vieren we in Nederland 40 jaar Citroën SM: of u nu lid bent van onze club of niet, u bent van harte welkom.

Het evenement 40 jaar Citroën SM wordt gehouden bij restaurant Het Middenhuis in Teteringen, een paar kilometer van Breda, in een fraaie en bosrijke omgeving. Bovendien, niet onbelangrijk, biedt Het Middenhuis parkeerplek voor minstens 60 SM's en beschikken ze over een terras met... uitzicht op uw SM.

Vanaf 12.00 uur wordt u welkom geheten met koffie en vanaf dat moment staat professioneel en toonaangevend (auto) fotograaf Ingmar Timmer klaar om u met uw SM (of alleen uw SM, of uw SM met uw hele familie, etc.) op fraaie wijze vast te leggen. Deze foto krijgt u kosteloos van ons per e-mail opgestuurd (in hoge resolutie, volledig nabewerkt, om eventueel zelf te laten afdrukken) of kan tegen geringe kosten, naar keuze in verschillende formaten, ingelijst worden nabesteld. Meer details daarover en prijzen daarvoor volgen. De gelegenheid tot foto's maken duurt tot ca. 17.00 uur.

Per foto is ongeveer vijf tot tien minuten nodig. Als u op de foto bent geweest, of dat later op de dag wenst te doen, kunt u in de tussentijd genieten van een lunch bij Het Middenhuis (op eigen rekening) en/of een fraaie puzzelrit rijden waarbij u de omgeving verder leert kennen.

Na de collectieve fotosessie, vooral ook bedoeld als gezellig samenzijn, en de eventuele puzzelrit is er een borrel waarna de mogelijkheid bestaat om aan te schuiven bij een gezamenlijk diner. Het Middenhuis biedt u een vast driegangendiner (voor, hoofd, na) met aperitief, amuse, tafelwater, twee glazen wijn en koffie of thee met een bonbonnetje voor 55 euro per persoon. Speciale wensen (vegetarisch, dieet, lussikniet, etc.) kunnen ter plekke worden doorgegeven. Voor kinderen is een aangepast driegangenu beschikbaar – zonder wijn, maar met fris – voor 22,50 euro per kind.

Om voldoende plekken hiervoor te reserveren, is het noodzakelijk dat wij van te voren weten (via info@citroensmclub.nl) dat u wenst mee te dineren en met hoeveel personen. Geef dat aan ons door vóór vrijdag 18 juni zodat Het Middenhuis tijdig haar inkopen kan doen. Mocht u geen zin hebben na het diner naar huis te rijden dan kunnen we hotelsuggesties in de nabije omgeving bieden. Laat het ons weten!

Kijk op onze website voor alle praktische informatie.

www.citroensmclub.nl



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
Technisch coördinator	:	Peter Derks (peterd@citroensmclub.nl) +32 (0) 486 278 137
Clubarchief, website & SublieM	:	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 retour-ontvangst 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.



61 juni 2010

In dit nummer:

Colofon.....	4
Inhoud.....	5
Evenementen.....	6
Van de voorzitter.....	7
<i>Door Peter Snoeker</i>	
Snelle Mededelingen.....	9
40 jaar Citroën SM.....	12
<i>Door Roland van der Spek</i>	
Rétromobile 2010.....	18
<i>Door Harrie Brunklaus</i>	
Meer over de SM V8.....	20
<i>Door Dick Bolt</i>	
Minstens 40% minder verbruik!.....	22
<i>Door Dick Bolt</i>	
Nieuwe (bestuurs)leden.....	30
Nieuw leer.....	36
<i>Door Piet Buijsman</i>	
Wereldwijd gespot.....	44
<i>Door Dick Bolt</i>	
40!.....	36
<i>Door SaM Limon</i>	

Bij deze SublieM treft u een klein geschenk in de vorm van een verkleinde remake van de originele Nederlandse SM-folder. Dit ter gelegenheid van 40 jaar Citroën SM.



Evenementen



2010

- | | |
|----------------|--|
| 26 juni | 40 jaar Citroën SM in Teteringen
(uitgebreide informatie hierover op de website) |
| Begin juli | Barbecue bij Jenny en Wim van der Laan in Abbenes
(exacte datum komt op de website) |
| 13-15 augustus | Internationaal evenement SM/GS 40 jaar
(Circuit de Val de Loire, Frankrijk) |
| 10 september | Conservatoire de Citroën, Parijs
(uitgebreide informatie hierover op de website) |
| Medio oktober | Najaarstoertocht door Utrecht
(was oorspronkelijk 12 september) |

Meer en actuele informatie over meetings lees u op de website (www.citroensmclub.nl).

Voor de hulp bij de organisatie doet het bestuur permanent een beroep op vrijwilligers. Wilt u een steentje bijdragen, neem dan contact op met een van de leden van het bestuur (zie colofon) of stuur een mail naar info@citroensmclub.nl.



Van de voorzitter

Beste leden,

Ik schrijf dit op de zondagavond van CitroMobile; die is helaas weer voorbij. Jammer hoor. Onder meer was CitroMobile weer zo leuk omdat vele leden de clubstand bezochten, vele leden de clubstand bemanden (dank je wel!), en de sfeer als vanouds goed was. Onze auto stond in de spotlight en de installatie van Peter van Kouteren kreeg zeer veel aandacht. En verdiend! En dat Peter na een vrijdagnachtoptreden met zijn band, voor beschonken Friezen, moe van dat optreden vanaf zaterdagochtend met die installatie op de clubplek stond om te laten zien dat de Maserati-motor met moderne vindingen heel zuinig en milieuvriendelijk is, werd door veel deskundige vragenstellers rondom die installatie hogelijk gewaardeerd. Peter, dank je wel.

Een vandaag gemaakt filmpje wordt snel op de clubwebsite gezet; zo kan iedereen de laatste editie in de Veemarkthallen in Utrecht (her)belevén. De langzaamste Citroën ooit naast de snelste Citroën ooit... Weet of vermoedt u waarop ik doel?

Volgend jaar is CitroMobile namelijk in Vijfhuizen, op het oude Floriadeterrein dichtbij Schiphol. Ik ben benieuwd, dat wordt vast weer helemaal leuk.

En het Citroën SM-genoegen gaat verder. Eind van deze maand het internationale evenement in Reims, en onze club viert op 26 juni 2010 hét verjaardagsfeest van onze auto – die 40 jaar is geworden, in de buurt van Breda. Kijk op de clubwebsite voor alle details. En kom dat meevieren! Dat feest willen we een samenkomst van zoveel mo-

gelijk SM's maken. Alle eigenaren van een Citroën SM, lid of geen lid van de club, Belgisch of Nederlands, worden door de club apart aangeschreven met een uitnodiging om te komen meegenieten. U als lid kunt helemaal zorgen voor een heerlijke dag voor uzelf. Een samenkomst met veel plezier! Een samenkomst waar u een prachtige professionele foto van uw SM aan over houdt! Ook als u weinig tijd hebt op die zaterdag, kom dat meemaken!

Het leven begint bij veertig, wordt gezegd, en ook omdat ik zelf niet in Genève was begin maart 1970: laten we dat SM-leven met z'n allen samen inluiden op 26 juni!

Allerlei evenementen van andere clubs en van onze club volgen elkaar dit jaar verder op: medio augustus is er een 40 jaar GS/SM-evenement in de Loire, en onze club gaat in de herfst naar het Conservatoire. Zie daarvoor de evenementenkalender.

En u bent in dit jaar ook een beetje jarig met onze auto, daar hoort een cadeautje bij. Dat zit bij deze SublieM; een kleine reproductie van de originele verkoopbrochure van Citroën Nederland. Vindt u het mooi? Ik veronderstel dat: wat de geïnteresseerde in 1970 in handen kreeg, kon er zeer mee door. Daarom nu voor ons allen, die in 1970 waarschijnlijk nog niet als geïnteresseerden bij Citroën langs gingen of te boek stonden: veel plezier hiermee.

Ik hoop u snel weer te zien op een van de evenementen. Tot dan,

Peter Snoeker



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



Snelle Mededelingen

Citromobile op video

De Citroën SM mag dan wel 40 jaar oud zijn – en inmiddels steeds minder modern, de club gaat gewoon met haar tijd mee. Dus hebben we van Citromobile een videoverslag gemaakt (met dank aan Judith van voorzitter Peter) dat op de clubsite te bewonderen is. Naast een algemene indruk, komt ook Peter van Kauteren aan het woord: hij stelde zijn gemodificeerde SM ter beschikking, waarvoor dank. Peter's is door de modificaties bijzonder milieuvriendelijk en dat was nu net de bedoeling van het Citromobile-thema dit jaar: 'Citroën en milieu'. Volgend jaar wordt Citromobile trouwens niet meer op de vertrouwde stek in de Utrechtse Veemarkthallen meer gehouden, maar in Vijfhuizen, Haarlemmermeer, op het voormalige Floriade-terrein.

SM in de pers

In de nieuwste uitgave van het Nederlandse magazine *CitroExpert* van maart/april 2010 wordt uiteraard ook uitgebreid aandacht besteed aan Rétromobile, en ook hier komt - naast de SM Présidentielle - de Citroën SM met V8-motor aan bod. Het gaat volgens de schrijvers over de originele Maserati V8 die bedoeld was om de latere Quattroporte II mee aan te drijven en waarmee ingenieur Giulio Alfieri, nadat de V8 in een SM gebouwd was, kon testrijden. De originele SM waarin die V8 zat, bestaat niet meer - de V8 is bewaard gebleven en nu weer ingebouwd door de Franse Citroën SM-specialist Daunat Clássique. En wel in een exemplaar met dezelfde kleur als destijds. Binnenkort worden de eerste rijtests verwacht in Franse klassiekerbladen, want ook wij zijn zeer benieuwd naar de prestaties van dit blok.



SM in de reclame

In de nieuwe advertentiecampagne van Cruyff Sports speelt de Citroën SM een prominente rol. Een van de gebruikte foto's in de advertentie zoals u die hier ziet, laat Johan Cruyff in zijn SM zien. De vraag blijft natuurlijk: heeft hij er nu nog een (bij zijn huis in Barcelona) of niet?





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 ID/DS CLUB NEDERLAND

Snelle Mededelingen

SM en DS3

Bij de laatste ALV (gehouden op 14 maart jl.) werd onze club zeer gastvrij ontvangen bij Citroën-garage Dijkstra. Natuurlijk stond de nieuwe Citroën DS3 al in showroom, en buiten, dus we konden u dit plaatje van clublid Jean-Paul Klijntunte niet onthouden: de SM van club Marc Hopmans staat keurig geparkeerd naast een 'gepimpte' DS3. Zoek de verschillen!



SM in een rally



Clublid Henk de Vries uit Amsterdam nam deel aan een heuse rally. Een kort verslag. 'In de zomer van 2009 kreeg ik een uitnodiging van de Engelse architecten RWD om deel te nemen aan hun *gentlemen's rallye*, van Beaulieu (GB) naar Monaco, samen met een aantal branchegenoten uit de jachtbouw. Deelnemers reden onder andere in een Aston Martin DB9, Porsche 911, Alfa Romeo 8C, Jaguar E-type, Jaguar C-type en AC Ace. Uiteraard koos ik voor de reis door Frankrijk mijn trouwe SM! Wij slo-

ten aan in Reims, voor een toertje over het stratencircuit en de Champagne, de volgende dag via Bourgogne en Beaujolais naar Ventoux, en tenslotte door de Alpes-Maritimes en Gorges du Verdon naar Monaco. Onderweg nog even een ontmoeting met de Franse gendarme gehad. Nadat ze me geklokt hadden met 180 km/u (gelukkig kon ik nog een beetje remmen) en de boete betaald had, vroegen ze of ze even onder de motorkap mochten kijken! Het leukst waren de kleine dorpjes waar oude mannen en jonge kinderen de auto lachend nawezen. Ook in Frankrijk is de SM bezienswaardig: ik ben er onderweg geen een tegengekomen! In de bergen bewees de SM zijn geweldige kwaliteiten. Met piepende bandjes (volgende keer harder oppompen volgens de Abo alhier...) bleef ik de mij achtervolgende zware Alfa gemakkelijk voor. Eerlijkheid gebied te zeggen dat de C-type veel sneller was, maar dat is geen eerlijke concurrentie.'



40 jaar Ci

Door Roland van der Spek

Mocht het u ontgaan zijn, de auto die door ons allen zo aanbeden, gepoetst, genoten, gereden, soms vervloekt, maar bovenal geliefd wordt, bestaat dit jaar 40 jaar. Een goede reden om SublieM een eenmalig ander tintje te geven én om alle leden een klein cadeautje als aandenken te presenteren

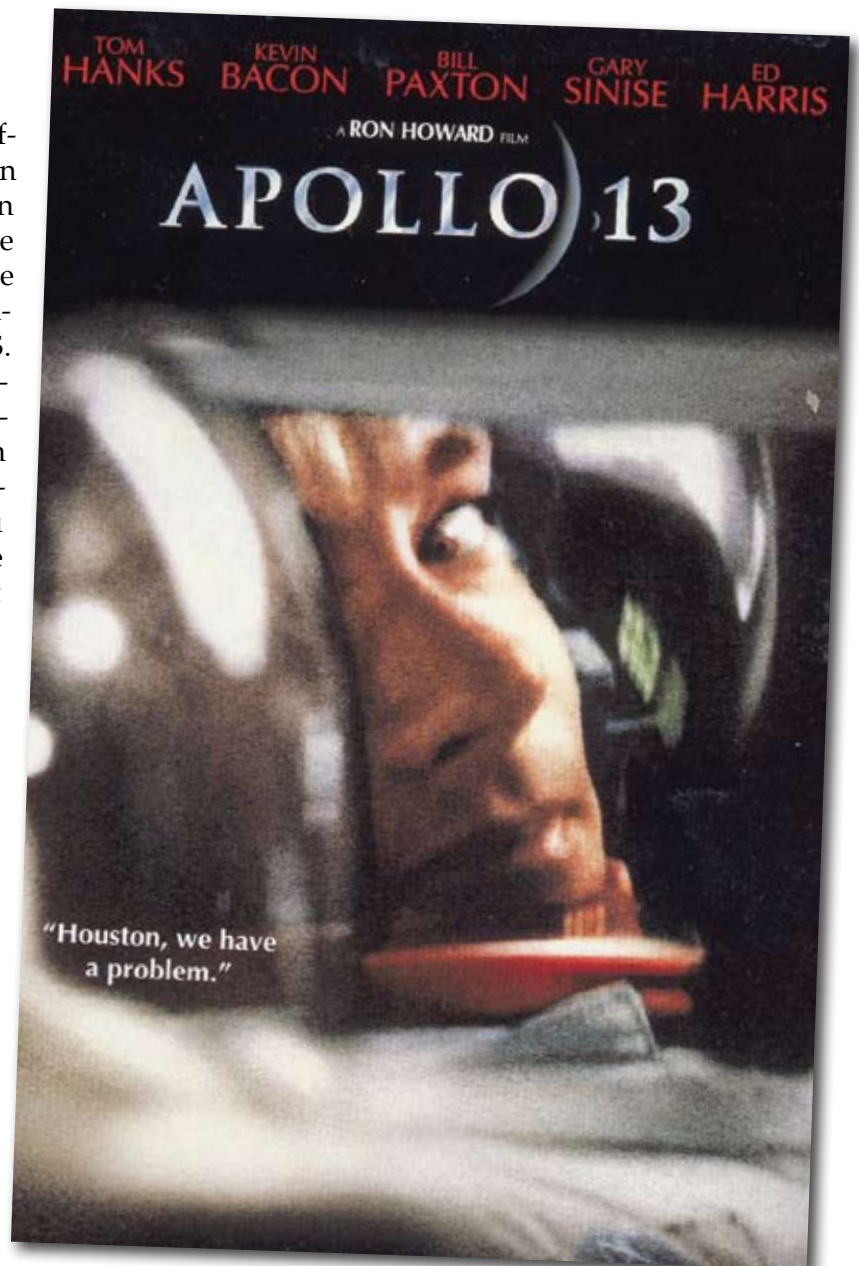


troën SM

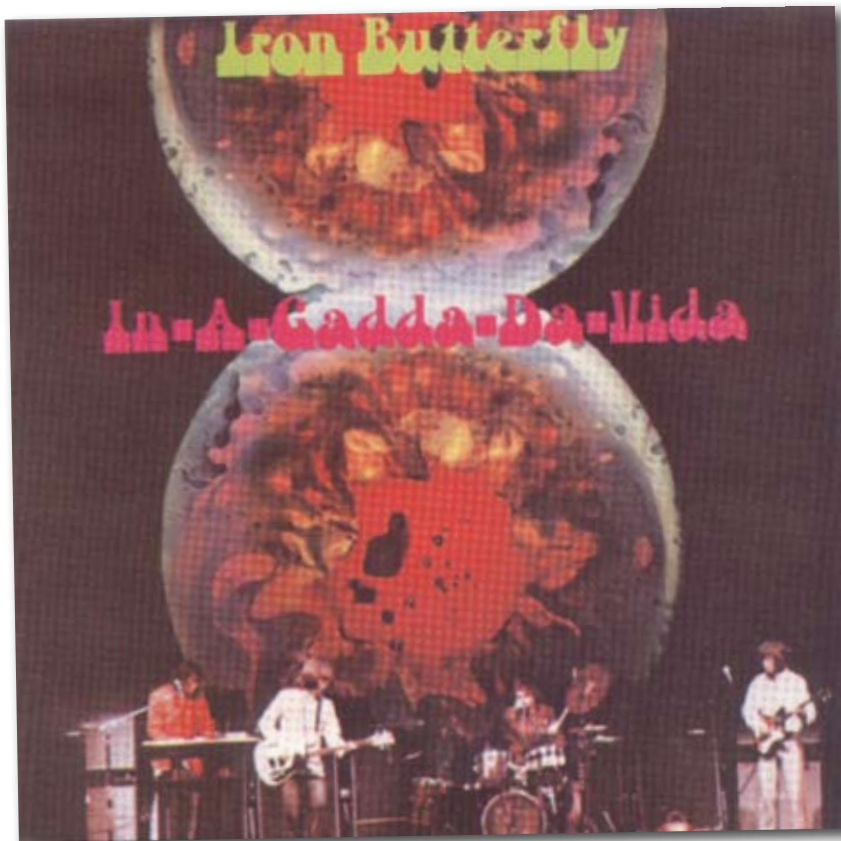
Eigenlijk zijn we iets te laat. De SM beleefde haar werelddebuut op de Autosalon van Genève in maart 1970. U leest dit vast in juni. Maar als je zo wilt rekenen, zijn we negen jaar te laat. De eerste ideeën, die uiteindelijk resulteerden in de SM, ontstonden al in 1961 onder de naam Project S. Citroën had destijds als doel om een flitsende coupé op basis van de DS te presenteren, boordevol nieuwe technieken en snufjes en met alles overtreffende prestaties. Afijn, die hele geschiedenis kent u verder wel, en anders slaat u de bekende SM-literatuur er maar op na. Maar wat gebeurde er nog meer in 1970?

Het gaat mij er niet om een volledig beeld te geven, en ik put ook zeker niet uit mijn eigen herinneringen – daarvoor ben ik te jong, maar allicht schetst het een beknopt inzicht in het tijdsgewricht waarin de Citroën SM haar levenslicht zag.

Bolhoeddrager Piet de Jong van de Katholieke Volkspartij (KVP), een van de voorlopers van het huidige CDA, is minister-president van Nederland. Onder hem werd in 1969 de BTW ingevoerd. In 1970 kent Nederland nog een opkomstplicht voor verkiezingen: men pleit voor de afschaffing daarvan en dat wordt in februari door de Tweede Kamer en in maart door de Eerste Kamer goedgekeurd. Op 10 april maakt Paul McCartney bekend dat The Beatles uit elkaar gaan en drie dagen later voltrekt zich tijdens de ruimtereis van de Apollo 13 richting maan een kleine ramp waardoor de bemanning zich genoodzaakt ziet retour



aarde te keren. Deze gebeurtenis, beter bekend als de 'Houston, we have a problem'-reis, wordt in 1995 verfilmd (twee Oscars), met Tom Hanks in de hoofdrol.



In 1970, op 6 mei om precies te zijn, wint Feyenoord als eerste Nederlandse voetbalclub de Europacup I. En om bij voetbal te blijven: de Utrechtse clubs DOS, Velox en USV Elinkwijk fuseren tot FC Utrecht en Brazilië wordt wereldkampioen door in Mexico Italië te verslaan. Op 9 september wint Feyenoord, wederom als eerste Nederlandse club, ook de wereldbeker voor clubteams van het Argentijnse Estudiantes de La Plata.

Op Tweede Pinksterdag, 19 mei, wordt het eerste Pinkpopfestival gehouden, in Geleen. Daar genieten 10.000 toeschouwers in de zon van onder andere de George Baker Selection (*Little green bag*) die voor een optreden van een half uur 'slechts' 975 gulden vraagt. We blijven nog even bij muziek: Ad Visser presenteert de eerste aflevering van TopPop, met Penny de Jager op de achtergrond om het geheel visueel aantrekkelijk te maken. De beroemde Amerikaanse blueszangeres Janis Joplin overlijdt in 1970 op 27-jarige leeftijd aan een overdosis heroïne en het fenomeen overdosis blijkt populair in die tijd. Ook de legendarische, Amerikaanse gitarist Jimi Hendrix overlijdt: in zijn geval belandt hij na een overdosis slaappillen in een coma waarna hij stikt in zijn eigen braaksel.

Frissere details. De Haagse band Shocking Blue scoort een internationale nummer 1-hit met het nummer *Venus* en ene Farrokh Bulsara doopt zijn eigen naam om in Freddie Mercury en de naam van zijn nogal obscure band Smile in die van Queen. Op de radio in die tijd, als het gaat om popmuziek, luistert men onder andere naar Paul Simon en Art Garfunkel (*Bridge over troubled water*), Crosby, Stills, Nash & Young (met hun beroemde album *Déjà vu*), Nana Mouskouri, Led Zeppelin (nummers van het tweede en derde album), Iron Butterfly (met hun prachtig getitelde album *In-a-gadda-da-vida* uit 1968 waarop de 17 minuten durende titelsong een meesterlijke drumsolo bevat) en dichter bij huis moet men het doen met Corry en de Rekels. De 19-jarige ex-kapster Corry Konings scoort in 1970 de door Vader Abraham geschreven hit *Huilen is voor jou te laat*. Ze haalt de 5^e plaats en staat er 41

weken mee in de Top 40. Als er een Nobelprijs voor muziek zou zijn geweest...

Voor literatuur is die er wel, en die gaat uit naar de vermaarde Russische schrijver en dissident Aleksandr Solzjenitsyn. Hij heeft zijn omvangrijke werk over de Russische werkkampen, De Goelag Archipel, nog niet eens gepubliceerd. Na publicatie in 1973 werd hij subiet het land uit gezet en komt via Zwitserland in de Verenigde Staten terecht. Pas in 1989, als Michail Gorbatsjov aan het bewind is, worden Solzjenitsyn's boeken weer in Rusland verkocht. In 1990 krijgt hij zijn Russisch staatsburgerschap terug en komt er later weer wonen. In de tijd dat Solzjenitsyn dissident is, heeft Leonid Iljitsj Brezjnef het in de Sovjet Unie voor het zeggen. Hij volgt in 1964 Nikita Chroesjtjov op als staatshoofd, wordt in 1977 partijleider

De foto rechts is een afdruk van een van de eerste officiële persfoto's van Citroën. Op de achterkant staat nadrukkelijk de datum van embargo vermeld: 11 maart 1970.

(met dank aan Dick Bolt voor het uitlenen van de foto)



CITRÔEN "S.M."
PHOTO

NON PUBLIABLE

AVANT LE
11 MARS 1970

en blijft aan tot zijn dood in 1982, waarna hij door de relatief onbekende Joeri Andropov wordt opgevolgd. Bijzonder vermeldenswaardig is natuurlijk dat Brezjnev een Citroën SM bezit (naar wordt gezegd: cadeau krijgt van de Franse president Georges Pompidou) die inmiddels via wat omwegen een Nederlandse eigenaar heeft. Ik gok erop dat Andropov er geen meter mee gereden heeft.

Ook in 1970 wordt er al flink gegokt. De eerste World Series of Poker start, waar anders, in Las Vegas. De Amerikaan Johnny Moss wint, al schijnt het dat hij er geen geld voor kreeg. Een jaar later doet hij weer mee – met vijf andere deelnemers - en wint weer, waarmee hij 30.000 dollar verdient. Daar zou hij twee SM's van kunnen kopen. De winnaar van vorig jaar versloeg 6.494 tegenstanders en verdiende daarmee in één klap 8.546.435 dollar, nu goed voor bijna 171 haast perfecte SM's.

In december bereikt men tijdens de bouw van de North Tower van het World Trade Center in New York het hoogste punt. In 1970 verschijnt

ook de voorloper van het door verzetsstrijder Erik Hazelhoff Roelfzema gepubliceerde boek *Soldaat van Oranje* onder de naam *Het hol van de ratelslang*. In de bioscoop draait de zesde James Bond-film *On Her Majesty's Secret Service*, die in december 1969 z'n première beleeft. George Lazenby is de eenmalige vertolker van de rol van 007 en rijdt een Aston Martin DBS. In de hele film is bij mijn weten geen SM te bekennen. Dat is ook logisch, want de film is al opgenomen voor het verschijnen van de SM. Maar ook in de opvolger *Diamonds are forever* (1971, met voor het eerst Sean Connery in de hoofdrol tegen een gage van twee miljoen dollar) is geen SM te bekennen. Slechts een Citroën 11 Legere en een 2CV figuren ooit in een Bond-film. Wel zit deze film helemaal vol met Fords, simpelweg omdat er een deal met Ford was beklonken. Toch blijft het vreemd dat *onze supervoiture* waarvan er in 1970 868 werden verkocht Bond altijd onthouden is. Ons gelukkig niet.



Rétromobile 2010

door Harrie Brunklous

De laatste jaren start ik het klassiekerseizoen met een bezoekje aan het Rétromobile in Parijs. Een fijne beurs met topklassiekers, een veiling waar altijd iets interessants te zien is en een leuke locatie

Vrijdagmiddag 22 januari rijd ik, met een van mijn broers, C6-gewijs richting Parijs. In België durven we nog lekker door te rijden, in Frankrijk gaat de cruisecontrole op 137 km/u. Vele jaren ervaring op Franse snelwegen, en vele honderden euro's, hebben geleerd dat dit precies de limiet is waarmee je veilig de vele vaste en lasercontroleposten passeert. Eind van de middag arriveren we in ons vaste hotel, vlak bij de Place de la Bastille, een gezellige buurt.

Nog even tijd om snel naar de Champs Élysées te gaan en een bezoek te brengen aan C24 (Citroën's showroom aldaar, red.) waar deze keer op elk niveau een kleurige DS3 staat. Een waaier met daken in verschillende kleuren en opdrukken laat zien welke combinaties allemaal mogelijk zijn. Mijn oorspronkelijk scepsis betreffende de DS3 (wat een misbruik van de naam van De Godin) slaat toch om in enthousiasme nu ik een paar pittige uitvoeringen live zie. Leuke dames zijn graag bereid ons alles over de DS3 te vertellen.

Natuurlijk ook even in de showrooms van de andere merken gekeken: Renault toont een paar klassieke bestellers, om alvast in de Rétrosfeer te komen, ook bij Toyota leuke dames, maar die hebben ons niets te vertellen. Peugeot laat 'le TT killer'

al zien, inderdaad gelikt en ja, dan heb je ook nog Mercedes. Snel naar Saint Michel voor een biertje op een van de overdekte terrassen, een wandelingetje naar Rue Saint Louis om in een van de vele restaurantjes te genieten van de Franse keuken en bij een fles wijn weer eens bij te praten.

Zaterdagochtend vroeg naar het Rétromobile, daar gaat het uiteindelijk om. Bij binnenkomst word ik meteen getraakteerd: Mazda bestaat 90 jaar en er is een speciale stand aan gewijd met onder andere een schitterende Mazda Cosmo 110S, de eerste sportwagen met wankelmotor en een prachtige strakke eind jaren '60 vormgeving. Peugeot heeft altijd een uitgebreide stand, dit jaar met een aantal cabrio's en een schitterende D'arlat. Citroën viert 40 jaar GS en SM en er staan een paar, mooier dan nieuw, exemplaren van elk. Ook een Trackbar en de bekende DS met de 'loonzakjesbak'.

Onze Belgische SM-vrienden zijn ook aanwezig op de Citroën-stand om hun ACI Event of the Year 'Citroën Story', van 24 tot 25 april op het circuit van Zolder aan te prijzen. Op andere stands vind ik nog meer Citroën-lekkers in de vorm van een 2CV Sahara, een DS Rallye, een TA7 Cabrio (jammer, mijn garage is vol) en een SM V8 Prototype. Ik wist niet dat een Maserati-V8 zijn weg heeft gevonden naar een SM, maar het past echt: voor de Van der Laans uit Abbenes moet het toch een koud kunstje zijn om zoiets te construeren.

Op de veiling van Bonhams een bijzondere Citroën: een replica van de SM Présidentielle, gebouwd door Vincent Crecia van Garage du Lac in Fribourg, Zwitserland. De auto ziet er prachtig uit en is op het oog een zeer goede reproductie. Gezien de enorme moeite en kosten die het bouwen van deze auto met zich mee gebracht moeten hebben (geschatte bouwkosten zijn 480.000 euro, red.), vind



*Replica van de SM
Présidentielle*



ik de opbrengst laag (155.250 euro) en ligt ook ver onder de schatting van Bonhams. Maar ja, wat doe je met zo'n auto, je gaat er op een mooie zondag niet mee over de dijkjes rijden. Ik ben benieuwd wie hem gekocht heeft.

Ook geveild wordt een Bugatti die 70 jaar op de bodem van Lago Maggiore in Zwitserland gelegen heeft. Een dispuut met de Zwitserse fiscus heeft ertoe geleid dat de eigenaar de auto maar in het meer gereden heeft. Ondanks het feit dat de opbrengst van de verkoop van dit wrak toekomt aan een fonds tegen zinloos geweld, vond ik de opbrengst stevig (260.000 euro). Een paar DS'en maken ook mooie veiling resultaten (ID19 Rallye '67: 40.000, DS21 Pallas '66 met restauratie door Crecia: 48.000, DS21 Usine '71: 189.000).

Het enorme aanbod aan miniatures en literatuur verbaast ons elk jaar weer en we bekijken de vele stands maar vluchtig. De stands met onderdelen kunnen we dit jaar links laten liggen, ik ben klaar



met de restauratie van m'n DS. Natuurlijk nemen we ruim de tijd om de vele clubstands en stands van autohandelaren te bekijken, met schitterende Voisins, Bugatti's, Alfa's, Lancia's, Monteverdi (!), Delahayes, Ferrari's, etc. en... een schitterende *one off* houten speedboot uit de jaren 30'. Een mooie afsluiting van ons tripje Parijs en een prima start van het seizoen.

Meer over de SM V8

Door Dick Bolt

Naast de presentatie van Citroën met een prachtige witte GS en een nog schitterender witte SM, tegen een authentieke jaren '70 achtergrond, maakte Harrie Brunklaus al melding van twee andere Citroën SM-hoogtepunten op *Rétromobile*. Dat waren de replica SM Présidentielle (gebouwd met toestemming van Citroën, Chapron, het Elysée en de Franse rijksdienst voor het wegverkeer) en *last but not least* de Citroën SM V8.

Metalig

Van al dat lekkers spreekt het V8-motorblok, dat speciaal voor de SM werd ontwikkeld, bij mij het meest tot de verbeelding. Hoe zou dat rijden, hoe zou dat klinken? Een getuige op de Franse SM-clubsite noemde het motorgeluid van dit blok pas meteen na een koude start nogal metalig en onwennig, maar droomde ook over hoe het zou zijn op de snelweg, met de motor op temperatuur... Dankzij Harrie hebben we niet alleen een foto-impressie, maar ook een beschrijving van de geschiedenis van de motor.

Harrie was niet de enige, want in het vorige nummer van CitroExpert was dit verhaal in grote lijnen ook al te lezen. Wouter Jansen was er weer snel bij, de verschijningsdatum van nummer 80 viel blijkbaar gunstig. U heeft het misschien al gelezen en anders vast wel op onze vernieuwde clubsite gezien, maar ik vind dat dit misschien wel grootste Citroën SM-nieuws van 2010 niet mag ontbreken in ons clubblad. Daarom volgt hier nog de beknopte geschiedenis van de V8-motor, zoals die op *Rétromobile* te lezen was op de stand van Daunat Classique en YMA Beauzon Moteur.

Alfiéri

In het voorjaar van 1974 kwam er een verzoek van Citroën aan Maserati om een nieuwe motor te ontwikkelen voor de Maserati Quattroporte II. Het besluit werd genomen om slechts een enkele motor te gaan bouwen; het hele proces van tekentafel tot en met de daadwerkelijke bouw vond plaats in de

Maserati-fabrieken te Modena. In de zomer van hetzelfde jaar was de motor al gereed en werd deze ter plaatse in een standaard Citroën SM in de kleur Rouge Rio gebouwd. Het testen kon beginnen: er werd in totaal ongeveer 12.000 kilometer mee gereden, waaronder een trip naar Rome, een testrit in het Modena Autodromo, maar ook op het circuit van Monza. Verder werd de wagen een tijdje gebruikt door de ingenieur die ook onze V6-blokken ontwierp, namelijk door Giulio Alfiéri *himsel*, gewoon als auto voor woon-werkverkeer!

Shredder

Waarom de V8 in 1975 uit de auto werd verwijderd, is voorlopig nog een raadsel. Voldeed hij niet, was hij te duur, of had het te maken met de verkoop van Maserati door Citroën? Ik zal ook nooit snappen waarom de koets dan ook meteen maar de shredder in moet, wat in Frankrijk in '75/'76 nog veel vaker gebeurd schijnt te zijn, maar blijkbaar hadden de Italianen bij Maserati daar ook weinig moeite mee. Het blok werd gelukkig wel van de ondergang gered en opgeslagen in het eigen voormalige fabrieksmuseum, naast andere experimentele motoren en prototypes. Daar heeft hij een hele tijd gestaan, totdat de motor begin 1998 werd aangekocht door de familie Panini die hem stalde in hun boerderij in de buurt van Modena.

Eind 1998 verwisselde hij al weer van eigenaar en kwam in handen van Maserati-collectie



Hermann Postert, die de motor nooit open sleutelde en ook niet eenmaal probeerde te starten. Hij stond gewoon op een standaard in zijn huis! Ook dat schijnt vaker voor te komen - gewoon een motorblok in je huiskamer zetten, alleen om naar te kijken. Zijn er ook leden van onze club die daar op kicken, dan hoort de redactie van SublieM dat graag.

Na er ruim tien jaar passief plezier aan te hebben beleefd, werd het unieke blok in de zomer van 2009 gekocht door een andere liefhebber, Philip Kantor. Deze man had avontuurlijker plannen: afgelopen winter liet hij het blok gewoon weer in een Rouge Rio-SM bouwen en wel door de Franse SM-specialist Frédéric Daunat, vandaag de dag ook bekend om het prepareren van DS'en en SM's voor historische (Citroën-)races. (Als mensen binnen de club hiermee ervaring hebben, horen we dat ook graag!)

Precies 35 jaar na de eerste samenvoeging van motor en koetswerk kwam er zo een nieuwe hereniging tot stand, uiterlijk identiek aan het eerste geheel, behalve de voor demonstratie opengewerkte motorkap. Daaronder is een grote gelijke-

nis waar te nemen met ons standaard Maserati V6-blok. De V8 (4.0 liter?) is alleen wat 'dikker' - logisch, de twee extra cilinders nemen meer ruimte in, maar alles blijkt makkelijk onder de kap te passen. Dit moet Alfieri's eigen klus geweest zijn.

Interview

Onlangs werden alle vroegere betrokkenen, oud-werknemers van Maserati, geïnterviewd om zoveel mogelijk over de geschiedenis van dit blok te weten te komen. In januari 2010 kon de Rouge Rio-Citroën SM met V8-motor voor het eerst aan het publiek worden getoond. Verder zullen ongeveer gelijktijdig met het verschijnen van dit blad artikelen verschijnen over dit bijzondere verhaal in het Franse blad *Classic & Sports Cars* en in Britse en Amerikaanse klassiekerbladen. Eind 2010 zal de V8-motor en zijn geschiedenis uitvoerig aan bod komen in het nieuw te verschijnen boek *Maserati, the Citroën Years* van Marc Sonnery. Het zal worden uitgegeven door Parker House Publishing in het Engels en door Editions Drivers in het Frans.

Minstens 40% min

door Dick Bolt

Bij de verwoede pogingen om deze aflevering van SublieM te doorspekken met het magische getal 40 stuitte de redactie op 40% minder benzineconsumptie bij de SM van Nard van der Meer. Dat komt neer op één procent minder verbruik per jaar sinds de eerste SM op de Salon verscheen! Voorwaar niet gering! En, waar houdt dit op? Hieronder leest u hoe een voormalig clublid dit bereikte. En SMAakt dat niet naar meer SM's met zo'n pacemaker op het Maserati-hart?

CX Break Superspeciale

In het oktobernummer van 2009 van *La CX en Route*, het clubblad van de Citroën CX Club Nederland, stond een interview met Nard van der Meer door Collin Versteegh. Dit artikel was getiteld: 'Project X, de CX die nooit bestaan heeft'. In dit lezenswaardig stuk gaat het over het omtoveren van een 'gewone' CX 25 TRi Break tot een CX 25 GTi Turbo Familiare Exclusive, dus tot een supersnelle en superluxe Break, zoals die door Citroën

nooit geleverd is. Een belangrijk deel van Versteegh's artikel gaat over het toepassen van een Open Source (ofwel vrij programmeerbaar) motor-managementsysteem, waardoor de GTi-motor feilloos gaat lopen.

De motor wordt door een computer zodanig aangestuurd, dat het rendement vergelijkbaar is met die van allernieuwste injecties zoals die tegenwoordig uit de fabriek rollen. Bovendien kan dit op de CX



der verbruik!

toegepaste systeem naast de benzine-inspuiting ook de ideale injectietijden regelen bij het rijden op LPG. Terwijl bij een gewoon G3-LPG-systeem de door de computer gebruikte benzinewaarden alleen worden omgerekend en er dus geen echte afstelling op LPG plaatsvindt. Om maar te zwijgen van het ontstekingstijdstip, dat geheel ongewijzigd blijft.

Wat mij het meest frappeerde in het artikel was de terloopse mededeling dat Nard van der Meer al eerder zo'n vrij programmeerbaar motormanagement inbouwde in zijn Citroën SM. Want, zo las ik verder, dit resulteerde bij de SM in een 40% lager verbruik en moderne emissiewaarden en dat alles bij een hogere topsnelheid, snellere acceleratie en flexibeler motorkarakter. Van der Meer rijdt bij normaal, rustig gebruik 1 op 14 in zijn SM! Dat is een nog geringere consumptie dan de Nederlandse Amerikaan Ronny Kienhuis met zijn SM wist te bereiken tijdens de Ecorun in de VS in 2009, waarvan ik melding maakte in SublieM 59. Terwijl ik al redelijk tevreden ben als mijn SM 1 op 8 rijdt! Een revolutionair verschil!

Zuiniger rijden is in deze economisch beroerde tijden een niet onbelangrijk onderwerp. En hoewel er clubleden mogen zijn die er anders over denken, we kunnen onze ogen toch ook niet sluiten voor de gevolgen van de uitstoot van onze troetelkinds van inmiddels middelbare leeftijd. Niet voor niets luidt het thema van CitroMobile tijdens dit

SM-jubileumjaar 'Citroën en Milieu'. Er zou toch niets op tegen zijn als we in milieuopect met enige moeite forse verbeteringen kunnen aanbrenge aan onze oogverblindende bolides?

Herkansing

Dus belde ik uitstootavonturier Nard van der Meer of hij te porren was voor een interview. Ik kreeg een enthousiast klinkende stem aan de lijn die meteen in was voor een afspraak en die onmiddellijk een en ander uit de doeken deed over het Open Source motormanagement met de naam *MegaSquirt*. Ook vertelde hij me dat er nog niet lang geleden een

SM-clubevenement plaatsvond in zijn bedrijf te Beneden-Leeuwen over dit technische onderwerp. Waarschijnlijk kon ik daar toen niet heen, want ik kan me niets over deze meeting herinneren. Nard had destijds het idee om bij voldoende belangstelling een beperkte serie van het door hem toegepaste concept in een beperkte oplage aan te bieden aan clubleden die zoiets wel zagen zitten. Maar ondanks de aanwezigheid van zo'n 25 clubleden kwam er nauwelijks reactie, zelfs geen verslag van dit evenement in SublieM. Tijd voor een herkansing dus en nu de gelegenheid voor alle clubleden om kennis te nemen van dit naar mijn mening interessante onderwerp.

Een van de 99

Zo stond ik al voor tien op een mistige, maar rustige zondagochtend in februari bij Nard op de stoep, al voor de tweede keer vergezeld van mijn interviewmaatje Maik de Vos.

Maik maakte weer de foto's en ik was vooral druk met pen en papier. De stoep waar ik het over heb, was het parkeerterrein van Renard Automobiles, het bedrijf dat Nard heeft samen met zijn compagnon René van Velthoven. Toen ik voor het eerst van





mijn leven hun bedrijfspand betrad, zag ik al een actieve figuur rondlopen bij een schitterende Citroën in de kleur Gris nacré, met draaiende Maserati-motor en open motorkap. Nard had de SM met zeldzame Deltamix-velgen zojuist gestart en aan een laptop gelegd. Als je een tijdje geen SM hebt gezien, lijken ze nog weer mooier dan de keer ervoor! Deze auto was uiterlijk een prachtexemplaar en toen we er heen liepen, hoorden we een onberispelijke, verbluffend stil lopende motor die geen enkele trilling van de open staande kap veroorzaakte. Meteen stak Nard van wal en liet ons alle aanpassingen zien die hij onder de motorkap van deze origineel Nederlandse SM (één van de 99!) heeft gerealiseerd.

Na een motorrevisie, waarbij hij de kleppen, klepzetsels en -geleiders, de kettingen en de kettingspanners verving, ging hij steeds verder met het aan zijn stoutste dromen vernieuwen en aanpassen van zijn SM. Nard vertelt het allemaal in tempo *vivace à la presto*, ondertussen veel technische kennis spuiend, waardoor ik besluit om straks bij de beloofde bak *café latte* alle aantekeningen te gaan maken.

Heiligschennis

Nard: 'Ik weet niet of je alles moet opschrijven in SublieM, want ik heb heel wat veranderd aan mijn SM - in mijn ogen verbeteringen, maar dat door bepaalde SM-eigenaren wordt gezien als heiligschennis. Ik heb er geen probleem mee om er een andere (Peugeot-)airco op te schroeven, of een extra dikke radiator met drie rijen. Bij Citroën hebben ze sowieso al niet goed nagedacht over de koeling, want de luchttoevoer is lang niet genoeg en komt ook te ver onder de motorkap binnen, waardoor het op warme dagen geheid misgaat. En die kleine fans doen ook helemaal niks, vandaar dat ik er twee grote koelvinnen van een CX op gezet heb, dat werkt een stuk beter!'

Verder vertelt Nard dat hij het spuitwerk en de bekleding heeft uitbesteed, evenals de revisie van de versnellingsbak. En dat hij zwerft bij de elektronische ontsteking van Rootselaar en niet alleen omdat hij ze zelf verkoopt! Hij motiveert zijn keuze met een heldere technische argumentatie. Ook blijkt de keuze van de juiste asymmetrische verdeelkap essentieel (niet de zwarte!) met het oog op de juiste

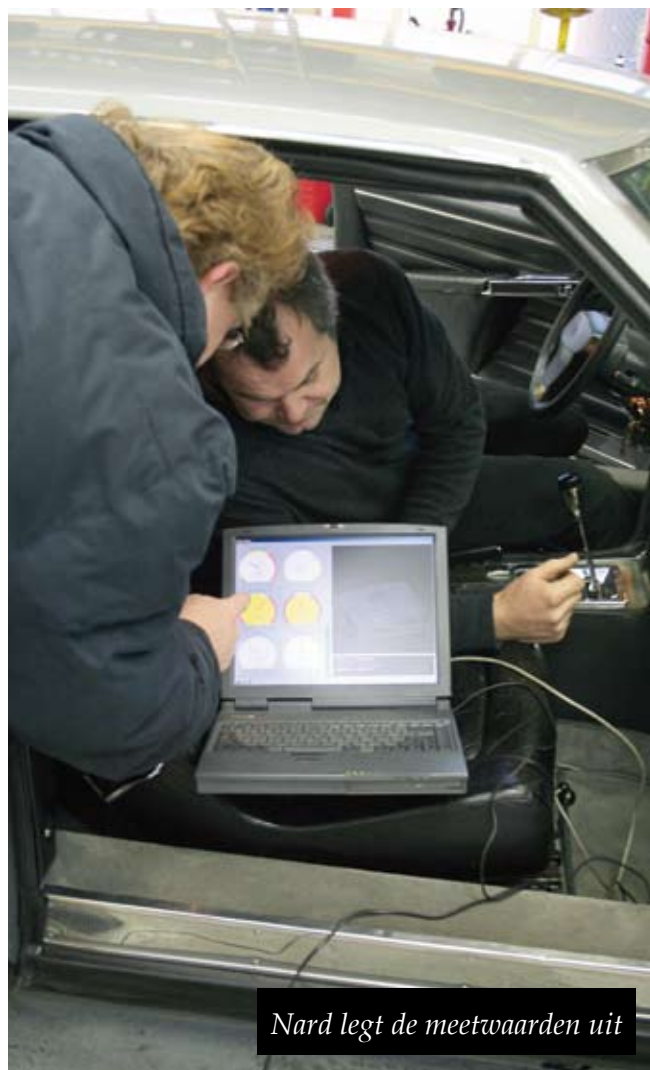
timing van de vonk. Maar ook heeft Nard de dubbele kruiskoppelingen van de aandrijfassen vervangen door homokinetische exemplaren. In plaats van de standaard remschijven monteerde Nard speciaal geprepareerde (zeer sterk verhitte), doorboorde exemplaren voor extra remkracht en -koeling. Tevens heeft hij het vliegwiel aangepast voor de juiste toerentalopname door de MegaSquirt en paste hij koelwaterpijpen toe van nota bene een melkmachine! De dynamo komt van een XM 21, want de originele spanningsregelaar is niet zo geschikt voor moderne elektronica.

Hier spreekt een man die al een jaar of zeven aan zijn SM knutselt, met een hoop professionele sleutelkennis in zijn achterzak die hij vooral heeft opgedaan bij andere voertuigen van het PSA-concern. Alle veranderingen die hij doorvoert aan zijn eigen auto's, worden in de praktijk getest en opnieuw gewijzigd als het geen verbeteringen blijken te zijn.

Werk vs. hobby

Nard vervolgt: 'Alles wat ik aan mijn SM heb gedaan is puur hobbymatig, uit interesse voor techniek. Ik hoef er mijn geld niet mee te verdienen, dat doe ik veel liever met de jongere generaties Citroëns en andere Franse merken. Maar ik heb er wel moeite mee dat anderen zonder enige gêne al mijn SM-experimenten die ik heb beschreven op het Citroën-forum onderuit sabelen. Daar ben ik dan ook mee gestopt. Ik laat me mijn eigen lol in deze fantastische auto niet ontnemen. Want het is echt een fantastische wagen, uniek in zijn soort. Heb je ooit zo'n weergaloos mooie auto gezien waar je niks aan hebt, met zijn te grote vermogen voor een land waar je maar 120 mag, met zijn veel te lange neus, met zijn veel te krappe achterbank en zijn te kleine kofferbak, waar het reservewiel nog een stuk ruimte opvreet?'

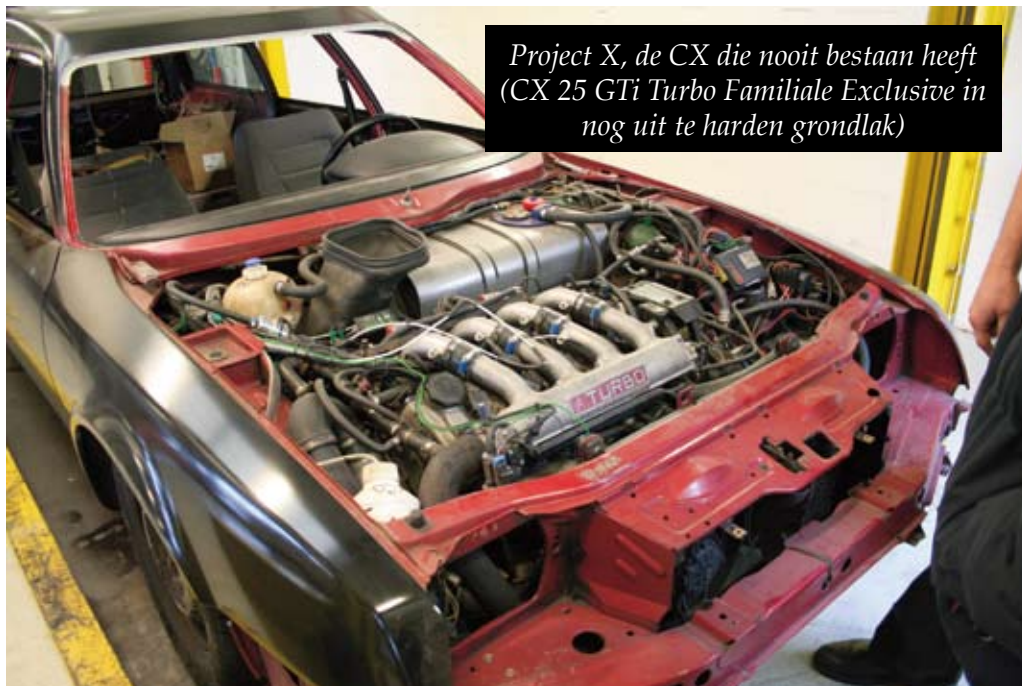
'En ja, hoe meer ik van de motor weet, hoe meer ik erachter kom wat Alfieri allemaal in zijn mars had. In enkele weken zo'n motor ontwerpen, dat is onvoorstelbaar. Bij Maserati wisten ze precies wat ze deden, die Italianen leverden een prachtproduct, dat wordt vaak zwaar onderschat. En kijk nou toch eens naar die lijnen van meneer Opron.' Vervolgens wijst hij me op de diverse bollingen, rechte vlakken en lijnen in het plaatwerk, precies die plekje van mevrouw de Diva waarvan ik zelf ook zo mateloos geniet.



Nard legt de meetwaarden uit

Rekenmachine

Na de carrosserie gestreeld te hebben, duiken we weer onder de motorkap en vertelt Nard wat hij op zijn hart heeft over de V6 en de originele injectie die vanaf 1973 geleverd werd op de chassisnummers die beginnen met SC. Hij begint niet zo positief over dit injectiesysteem. 'Ondanks een ronduit beroerd motormanagement via de Bosch-injectie, liep die motor wel, zelfs met volkomen foute hoeveelheden ingespoten brandstof. Moet je kijken.' En hij haalt de complete bos originele injectieonderdelen van zolder, inclusief de 'computer', volgens Nard niet meer dan een bak met ouderwets grote transistoren die nog bijna niets kon uitrekenen. Zeker niet vergeleken met een PC van tegenwoordig, maar zelfs niet vergeleken met de eerste eenvoudige rekenmachines die begin jaren zeventig nog niet eens op de markt waren. 'De eerste IBM TI25-rekenmachine kreeg ik pas in 1977 op school. Alfieri had dan ook



*Project X, de CX die nooit bestaan heeft
(CX 25 GTi Turbo Familiare Exclusive in
nog uit te harden grondlak)*

Behalve deze CX zien we een mooi Lelijk Eendje, een CX TRD Turbo II, een Xantia Activa (wolfje in schaapskleren). Buiten staat de dagelijksgebruik-XM en de opvallend gele CX Break Service van de zaak.

Oké Nard, nu eerst de koffie en gun me een moment om wat aantekeningen te maken, anders krijg ik je voor mijn nieuwe verhaal niet fatsoenlijk op papier. Onze nuchtere gastheer met gevoel voor humor toont nu ook begrip voor een muzikant als ik en

niets op met die vroege injectiesystemen, hij had veel liever de dubbele Webers.'

Daarna toont Nard ons de werking van zijn moderne injectie, het MegaSquirt motormanagement. Hij demonstreert ons alle parameters die eigenhandig in te stellen zijn en die keurig op een beeldscherm kunnen worden afgelezen. Voordat ik de kans krijg aantekeningen te maken, loodst Nard ons naar zijn andere Citroën-oogappels. Eerst krijgen we tekst en uitleg over het project X, de inmiddels in grondlak gespoten CX Break Superbe. De GTi-motor van dit voormalige werkpaard heeft een gasinstallatie gekregen. Daarom heeft Nard de benzinetank verhuisd naar de plek van het reserve wiel. Twee soorten brandstof vereisen een uitgebreide versie van de Open Source-inspuiting. Daarom koos Nard bij de CX voor een soort MegaSquirt met extra opties. Dit systeem van het Duitse merk KdFi kan voor gas en benzine afzonderlijke commando's geven aan twee sets injectoren, voor beide brandstoffen apart dus.

Ook de ontsteking wordt apart geregeld voor benzine en lpg. Dit is de enige manier waarop beide brandstoffen zo ongeveer volledig verbrand worden waardoor de auto onder alle omstandigheden optimale prestaties levert. Wel een extra uitgebreide klus om extra sensoren en extra injectoren te plaatsen, maar als het je hobby is... Merkwaardig genoeg bleek de auto bij de testritten op LPG zelfs iets sneller te rijden dan op benzine.

gaat er op zijn kantoor echt even voor zitten om verder de diepte in te gaan over de werking van de op zijn SM toegepaste MegaSquirt.

Bierflesje

Maar eerst grijpt hij terug naar de werking van de originele Bosch-inspuiting, die op iedere gewone SM-injectie zit. 'Dat is een simpele aanpassing van het injectiesysteem van de DS 21, die voor het eerst werd gebouwd op de DS 21 IE (Injection Electronique), modeljaar 1969.' Jawel, ruim 40 jaar geleden! Dus bijna gelijktijdig met het leveren van de eerste SM's. Drie jaar later kwamen de DS 23 IE en de SM IE op de markt. Nard zegt over dit injectiesysteem: 'Het probleem van deze eerste Bosch-injecties is dat het een analoog systeem is. De injector wordt door verschillende stroomsterktes een beetje, verder of nog iets verder open gezet, bij vollast komt er dan ook een ongelofelijke hoeveelheid benzine uit. Verder is er ook geen terugkoppeling, de computer *weet* niet wat het gevolg is van de inspuiting. Tegenwoordig is daar een lambda sonde voor. Dit systeem is, omdat het op stroomsterkte werkt, erg gevoelig voor slechte contacten.' (40 jaar oude bedrading! – red.)

'De SM- of DS-injector is te groot voor een modern digitaal systeem. Tegenwoordig wordt de injector altijd helemaal open getrokken of helemaal dicht en de tijd bepaalt dan de hoeveelheid benzine die wordt ingespoten. Het is nul of één, open of dicht, digitaal dus. Ik heb geprobeerd hoeveel een origi-

nele SM-injector inspuit als je hem vijf seconden helemaal opentrekt. Door twee bar benzinedruk op een injector te zetten en een stopwatch erbij te houden, zag ik dat het maar vijf seconden duurde om een bierflesje vol te spuiten. Deze injectoren zijn dus onbruikbaar voor een 2,7-liter motor met een modern inspuitsysteem. Het verschil is dat Bosch ze alleen helemaal opentrok bij vollast en zelfs dat is waanzinnig te veel. Zonde van de benzine, de motor (smering) en het milieu.'

Willy Wortel

Het Bosch-systeem omvat nog meer onderdelen, waaronder de genoemde calculatiekast met transistoren, die in staat is op basis van enkele grof geregistreerde waarden de injectoren meer of minder open en dicht te zetten. Zo reageert het systeem onder andere op een eenvoudige barometer, die afhankelijk van de heersende luchtdruk via een veer een beetje invloed uitoefent op de hoeveelheid in te spuiten brandstof. Maar als je het vergelijkt met wat een moderne computer allemaal kan berekenen voor zeer nauwkeurig te bepalen porties brandstof dan lijkt dit systeem inmiddels uit de Middeleeuwen te stammen volgens Nard.

Toch relativeert Nard zijn opmerking meteen door te wijzen op het pionierswerk dat de mannen van de eerste injectiesystemen hebben verricht. 'Als zij dit niet hadden ontwikkeld met hun slimme Willy Wortel-ideeën en -trucs, dan had er in de nieuwste Citroën-types niet zo'n moderne inspuiting gezeten. In tegenstelling tot de eerste types injectie zijn de moderne injecties in staat om de injectoren een bepaalde tijd open te laten gaan om een precieze portie brandstof in te spuiten. Dus niet een beetje meer open of veel open, maar steeds open en dicht en open... Alleen de factor tijd varieert.'

'Toch hebben ook de moderne standaardinjecties hun nadelen. De computers worden in de fabriek ingesteld op veilige waarden, dus niet per motor en auto precies afgesteld. Ze worden *gesealed* zodat niemand erin kan, behalve de merkdealer met een speciale testkast, die ook maar een klein deel kan beïnvloeden of *resetten*. Of kan constateren welke component er kapot is. Een monteur met een gemiddelde kennis van informatica kan op deze manier gelukkig niet veel kapot maken. En als er hard- of software stuk is, kan er snel een vervangend nieuw exemplaar ingeklikt worden. Klaar is Kees, maar goedkoop is het meestal niet.'

V6 en V8

Veel van deze eigenschappen en nadelen zitten niet in een Open Source motormanagement. De naam zegt het al, de bron is open, alle data die noodzakelijk zijn, kun je invoeren en weer wijzigingen in een programma dat gewoon draait onder Windows. Dit vrij programmeerbaar systeem is ontworpen in de VS, waar het al jaren veel wordt toegepast op oudere V6- en V8-motoren. Maar het is aan te sluiten op alle verbrandingsmotoren, niet alleen van auto's! Voor mij was het tot voor kort allemaal nieuw en eerlijk gezegd klinkt het me nog als revolutionair in de oren. Als je over alle mogelijkheden nadenkt van deze niet dure computers... Bij toepassing op wereldschaal zou het een megabesparing op brandstof zou kunnen opleveren.

Input en output

De computer heeft een aantal gegevens (kengetallen) nodig om zijn werk te kunnen doen op een bepaalde motor. Niet goed invoeren van deze gege-



Originele SM Bosch-injectieonderdelen



Zeldzaam kistje origineel SM-gereedschap om de nokkenassen precies op tijd te zetten

vens kan desastreuze gevolgen hebben voor de motor, dus weet wat je doet als je hiermee zelf aan de slag gaat. De volgende variabele waarden zijn minimaal nodig: de watertemperatuur, de luchttemperatuur, het toerental en de onderdruk in samenspel met de stand van het gaspedaal. De onderdruk wil in simpel Nederlands zeggen: hoe hard de motor zuigt. Zo is bij stationair lopen de onderdruk hoog. Men noemt dit *Manifold Air Pressure* (ofwel MAP). Op het moment dat je veel gas geeft, wordt de druk (veel) hoger. Dan stijgt hij bijvoorbeeld van 400 naar 1.015 mbar. Dit zie je op Nard's beeldscherm dan ook allemaal gebeuren in de MAP-grafiek. Deze gegevens worden geleverd door de MAP-sensor. Geef je dus veel gas, waarbij de onderdruk helemaal wegvalt en de MAP dus stijgt, dan geeft de computer het commando voor meer benzine en gaat de injector langer open. Hoeveel langer kun je zelf instellen.

AFR

Naar aanleiding van de schattingen die konden worden gedaan aan de hand van de waarden die bij het rijden met de Bosch-injectie werden gemeten, konden de testritten met de MegaSquirt beginnen. Al snel bleek dat er bij de oude waarden lang geen volledige verbranding plaatsvond. Door de instellingen van de megasquirt te wijzigen (lees: tuning) bereikte de Maserati-motor een steeds betere *Air Fuel Ratio* (AFR): de motor kwam steeds dichterbij volledige verbranding van het lucht-brandstof mengsel. De ideale AFR bij een motor op benzine is 14,7 op 1, wat wil zeggen dat er voor volledige verbranding van het mengsel 14,7 keer zoveel lucht nodig is dan brandstof (uitgedrukt in massa-eenheden.) Een mengsel met minder dan 14,7:1 is dus een te rijk mengsel en een met meer dan 14,7:1 te arm. Misschien ten overvloede, maar bij een andere brandstof zoals LPG geldt een andere verhouding, die is vastgesteld in de scheikunde.

Overigens hebben de additieven in moderne benzines ook al invloed op de ideale AFR-waarden. Daarom is het goed dat er aan de outputzijde een controle plaatsvindt of de benzine inderdaad helemaal is verbrand. En dat gebeurt bij Nard's SM, evenals bij vele andere moderne auto's, via een lambda sonde die in de uitlaat gemonteerd is. De sonde seint de gemeten controlewaarden naar de computer en aan de hand daarvan past de computer de commando's naar de injectoren aan. Wordt er nog benzine in de uitlaat vastgesteld dan gaan de injectoren nog ietsje minder toedienen (korter open).

Nu kende ik dit systeem al wel van Volvo in de jaren '80, maar voor een SM is het volgens mij iets nieuws. Bijkomend voordeel voor SM-chauffeurs die echt milieuvriendelijk willen rijden, is dat je nu ook een katalysator kan inbouwen zonder dat die door een slechte verbranding nauwelijks functioneert of zelf in rook op gaat! Het leuke van het vrij programmeerbare systeem is dat je alle waarden op het beeldscherm daadwerkelijk ziet veranderen, bijvoorbeeld als je gas geeft of juist loslaat. De computer rekent permanent driftig door, wat je ziet aan snel verspringende cijfers achter de komma, bijvoorbeeld in de digitale AFR-meter, terwijl hij voor de komma heel stabiel blijft. Zelfs bij de nog maar juist gestarte, koude SM-motor leverde dit al hele stabiele waarden op, terwijl die nog strakker blijven (permanent 14,7:1) bij een opgewarmde motor.

sticker met eigen logo achterop Nard's SM



Vandaar de zo regelmatig lopende motor. Voorwaarde is natuurlijk wel dat de motor en de ontsteking zelf in goede staat zijn.

Alleen voordelen?

Al met al kom ik tot een heel lijstje met voordelen van het Open Source management. De belangrijkste zijn en blijven het veel zuiniger verbruik, de veel vollediger verbranding met veel schonere uitlaatgassen, maar tegelijk ook de grotere prestaties van de motor. Nard's SM is pittiger geworden, ook de maximum snelheid ligt hoger. Er staat natuurlijk wel een behoorlijk kostenplaatje tegenover.

Op mijn vraag of Nard het hele systeem in mijn SM met carburateur wil bouwen antwoordt hij: 'In principe niet, dat is mijn bedoeling helemaal niet, maar als je alle kosten inclusief de uren betaalt, kan ik niet weigeren. Dan wordt het gewoon een betaalde klus voor mij.'

Hierover even verder filosoferend, komen we tot de slotsom dat het interessant zou kunnen worden als een groep van circa tien SM-bezitters voor het systeem zou willen kiezen. 'Je kunt dan door een beperkte serie te produceren de kosten drukken, bijvoorbeeld door een serie dezelfde pasklare kabelbomen te (laten) maken die je nodig hebt om de noodzakelijke sensoren erop aan te sluiten. En het kan ook probleemloos op een carburateurversie. Maar waar haal je tien SM-rijders vandaan met allen de neus in dezelfde richting? Dat wordt niks.' Nard vindt het dus commercieel niet interessant voor zijn bedrijf.

Zelf vind ik het een machtig mooi product. Maar om het zelf toe te passen zou ik mijn SM eerst mechanisch in perfecte staat willen hebben. In de juiste volgorde werken, zoals Nard ook heeft gedaan. De kosten verdienen je langzaam maar zeker terug door veel zuiniger te rijden. Hoewel het wel

even duurt als je jaarlijks maar enkele honderden of duizenden kilometers met je hobbyauto rijdt.

Reacties gevraagd

De kennis over de ideale montageplekken voor de sensoren en de ervaring met inbouw van het beschreven injectiesysteem in de SM is in ons land binnen handbereik. Al met al ben ik erg positief over dit mooie systeem dat in de States al jaren in gebruik is en zie ik ook veel andere mogelijkheden voor toepassing, met name ook bij (semi-)klassiekers en oldtimers met minder schone motoren. Het is in de toekomst misschien zelfs de enige oplossing om de oudere paradepaardjes van alle merken aan de praat te mogen houden. Als de overheid in de toekomst de maximum emissiewaarden nog verder aan banden gaat leggen. Iets wat we niet kunnen uitsluiten.

Mochten er clubleden zijn die samen met Nard van der Meer voorop willen lopen in de ontwikkelingen dan kunnen ze dat aan de redactie te kennen geven. Zo hoorde ik van Nard dat in elk geval een Duitser en twee Nederlanders bezig zijn met Open Source op een SM. En Joris Bogaard mailde me over een medeclublid die het al jaren schijnt te hebben, evenals een Noor, die het systeem op zijn SM met Activa-vering heeft gebouwd.

Ook aanvullende opmerkingen en kritische vragen naar aanleiding van dit artikel zijn welkom.

Inventief

Nard, bedankt voor je uitgebreide verhaal. Ik heb wederom veel geleerd van het interviewen en heb een actieve SM-liefhebber leren kennen die inventief in zijn Majesteit heeft geïnvesteerd. Leuk om te zien dat iemand die vakmatig al zo veel met *voitures* bezig is, zo'n groot deel van zijn vrije tijd steekt in het uitpluizen van de vele kanten van ons Speciale Model. Na vier uur bestookt te zijn met alle *ins* en *outs* van Open Source motormanagement vertrekken Maik en ik in mijn XM 21 TD Break huiswaarts.

Voor meer informatie, kijk op www.renard.nl. Voor een duidelijke technische uitleg van de werking van MegaSquirt en KdFi: www.bs-autotune.nl/content/view/full/64/75/ en voor informatie over Air Fuel Ratio, zie de Engelstalige Wikipedia (via Google).

Nieuwe (bestuurs)leden

Egbert Deetman



Een korte introductie dan van een nieuw bestuurslid. De naam is Egbert Deetman, 35 jaar en ongeveer 9 jaar lid van de club. Waarom ooit lid geworden? Nou heel simpel, vanwege de aanschaf van een SM, een mooie witte uit 1972. Een volstrekt logische stap (nou ja),

want opgegroeid met het merk Citroën. Hoewel ik alle modellen de revue heb zien passeren, bleven al die verhalen van mijn grootouders hangen, die een trekhaak onder een SM schroefden en met caravan Zwitserland door/over trokken op weg naar de Italiaanse meren - zich verbazend over condenswater van de airco, drukmakend over oplopende koelwatertemperaturen ('daar moet een pil in', wat dat ook moge betekenen), etc. Een mooi gezicht moet dat zijn geweest!

Goed, *fast forward* naar 2001 en - net afgestudeerd, een jaar gewerkt, en een jaar veel lol gehad in een CX turbo I (her en der een extra gaatje) - toen rees de vraag: wat nu? Verder met de CX of toch iets anders? Een oom noemde een SM als idee en wist er een te staan bij Jaap van den Broek. Het ding komt blijkbaar uit de Louwman-collectie waar ie enige tijd heeft stilgestaan. Ze had wel wat werk nodig om dagelijks bruikbaar te zijn, maar verder heel aardig. (heerlijk die onwetendheid).

Een week of wat later zat ik mij vertwijfeld af te vragen hoe ik dit budgettair goed moest praten (dat lukt dus nooit), terwijl ik naast Jaap op de passagiersstoel mijzelf rechttop hield in een of ander haakse bocht. Een rare proefrit om niet zelf te mogen sturen, maar ja 'de kettingen maken lawaai' (wat dat ook mocht betekenen). Doen dus, ondanks die lelijke CX 1980-spiegel.

Ik leerde intussen meer over kettingen, spanners, oliepompasjes en dergelijke. Oh ja, en op zolder van het huis van mijn grootouders vonden we nog een

originele SM-buitenspiegel (die lag daar omdat mijn grootvader een GS-exemplaar op zijn SM had geschroefd, vanwege de pasvorm van caravanspiegels) zodat mijn lelijke CX-spiegel eraf kon. Een mooi verhaal toch: dat ik met de buitenspiegel van mijn opa rijd!

Drie lange, lange maanden verder en ik haalde haar eindelijk op bij Jaap (dezelfde week ontmoet ik mijn vrouw die het helemaal niet raar vond om op een eerste date, op weg naar huis, nog even in de garage naar een oude witte auto te kijken, tja...). Het genieten begon. Zo ook de stress ('bezit van de zaak, eind van het vermaak'). Spitsuur in Milaan, hartje zomer (40+), en Zwitserse bergpassen zijn dus niet de beste ritten voor een leek om een dergelijke auto en motor te leren kennen. Knipperende oliedrukklampjes (kan dus geen kwaad), koelwatertemperatuurmeters tegen/in het rood (kan dus geen kwaad, zolang geen stoom), een extra blauwzwart pufje uit den linker (soms rechter) uitlaat (kan geen kwaad zolang olieconsumptie niet te gek), falend dimlicht (kan geen kwaad zolang grootlicht het maar doet), een raar geluid uit de versnellingsbak (die is dan dus wel vervangen), waren zo van die voor mij ongewone zaken. Uiteindelijk, en pas na een eerste vijf jaar inclusief wonen en intensief verkeer in London (geen probleem, ook dankzij Stuart's team van Brodie Engineering) was en blijf ik er relaxed onder tot de dag van vandaag. Denk ik.

Zelfs zo relaxed dat toen er een LHM-leiding scheurde (een kleine 250 kilometer nadat een gereviseerde pomp was geïnstalleerd) ik nauwelijks stress had, daar midden in de witte rook, ergens op



een snelweg in de buurt van Brussel. Ik hoorde later dat ik blijkbaar door het oog van de (brand)naald was gekropen, omdat LHM op een hete uitlaat goed vlamt (heerlijk die onwetendheid). Toch, bij de tweede keer (ja, ja, maar 200 kilometer later) wel even de brandweer gebeld. Ook dat ging uiteindelijk allemaal goed, hoewel ik binnensmonds wel wat ontevreden geluiden over Citroën Brussel heb gemaakt (daar was ie naar afgesleept de eerste keer). Ik heb uiteindelijk de Van der Laan-flexibele slang gemonteerd: al doende leert men.

Kortom: heel vele mooie tijden gehad, nu al zo'n 90.000 kilometer lang, we zijn er in getrouwd, hebben er heel Europa mee doorkruist en hoe meer en vaker ze uit de garage komt, des te beter draait het allemaal. Topmachine!

Goed, afrondend, negen jaar lid geweest en met veel plezier SublieM gelezen, een enkel e-mailcontact met een enkel lid, dus nu tijd om iets intensiever met de club om te gaan. Jong als ie is, het is wel



een club met al wat geschiedenis zo besef ik me nu. Ik hoop dat ik een steentje kan bijdragen aan deze groep enthousiastelingen.

Ps. Ik heb het onderwerp plaatwerk nog niet genoemd. Dat is bewust, want anders was het zo'n droevig verhaal geworden zoals een aantal van jullie weten. (Ik heb altijd al getwijfeld aan het nut van een paravan. Is echt niet nodig...)



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



Nieuwe (bestuurs)leden

Peter Derks

Voor die leden die mij nog niet kennen, stel ik me maar eens even voor. Sinds kort 50 jaar, woon ik sinds 2000 in het buitenland, van 2000 tot 2005 in Frankrijk, en sindsdien in België - om precies te zijn in Waver, met mijn vrouw Nicole en onze twee kinderen Vinciane en Cecil. Mijn vertrek naar Frankrijk leidde ertoe dat ik veel minder actief werd voor de SM-club, vanwege de afstand en de tijd. Nu de kinderen iets groter zijn (5 en 2), en het huis aardig op orde komt, heb ik wat meer tijd voor de club en de SM.

Mijn eerste SM kocht ik in 1990, volledig te restaureren - iets minder dan twee jaar werk - dus je kunt me een ervaringsexpert noemen. Niet verbazend dus dat ik een lid van het eerste uur ben. Waarom een SM? Ik had in mijn studiejaren aan Mini's gewerkt, voor mezelf, en aan Eenden en zo (voor anderen), en reed al een paar jaar BX toen ik op zoek was naar iets 'auto anders'. Ik kwam de SM tegen en dat vond ik wel wat: vormgeving, prestaties, klasse. Ik informeerde me en het meeste advies kwam neer op 'veel te complex', 'moeilijke auto' en toen dacht ik: dat is wat voor mij. En dan vooral die met een injectie, dus na een zoektocht van een jaar kwam die SM IE er.

Ik heb in 1992, twee maanden nadat ik de SM door de RDW goedgekeurd had, de motor opgeblazen door een afgebroken klep, waarschijnlijk op een moment dat ik de eerste keer de 5.000 toeren uitkwam. Ik had de koppen wel nagekeken, maar toen wist ook ik niet beter, dus heb ik ook de motor gereviseerd. Na een paar jaar kriebelde het weer zodat ik in 1997 een Merak SS-motor ingebouwd heb en in 1998 een zesversnellingsbak. In totaal heb ik meer dan 100.000 kilometer in m'n SM gereden, maar het varieert veel per jaar. De jaren met de meeste kilometers? Op de tweede plaats: een bezoek aan het Internationale evenement in Siena, Italië. En als topper het jaar dat ik naar de ICCCR in de Verenigde Staten ben geweest, met de SM.

De laatste jaren rijd ik veel minder, met 2008 als dieptepunt toen ik 125 kilometer noteerde tussen de APK-keuringen, dat was dus een testrit en een bezoek aan de APK. Ik hoop dat dieptepunt niet meer te evenaren, m'n SM is redelijk betrouwbaar (denk ik), en ik heb achterin gordels gemonteerd zodat we kinderstoeltjes kunnen monteren want onze oudste wil graag op pad met 'papa's oude auto'.

Ik ben tussen 2000 en 2006 eigenaar geweest van de 00SB0003, maar die heb ik van de hand gedaan wegens gebrek aan tijd en plaats. Mijn huidige 'project' voor de SM is het inbouwen van een Megasquirt-injectie in plaats van de D-Jetronic - met sequentiele injectie en ontsteking als je het wilt weten - en met een beetje geluk komt dat eind van het jaar wel af, en anders in 2011, mochten andere zaken prioriteit krijgen.

Wat ik mij voorstel als bestuurslid: jullie met raad en daad terzijde te staan bij het in goede staat brengen en houden van jullie SM. Dat kan voor mij op vele manieren, van alles zelf doen, tot alles laten doen, met vele tussenwegen. Of je nu originalist, perfectionist of 'bij voorkeur rijder' bent, of je de mooiste SM wilt, of zelfs een voor dagelijks gebruik (wat ik uit onderhoudstechnische gronden moet afraden), ik zal proberen je bij te staan met je SM, maar het heeft dus wel zin om mij te vertellen wat je wilt. Voor wat mijzelf betreft, ik kijk er als volgt tegenaan: er zijn drie wegen om dingen te doen. 1) *My way*, dat wil zeggen: zoals ik het doe om voor mij moverende redenen, die ik graag uitleg. 2) *A way*, dat wil zeggen: wellicht dat het zo ook kan, ik kijk graag samen met je naar het hoe, wat en waarom, en 3) *No way*: ik zal je dan uitleggen dat ik denk dat het niet werkt, en waarom. Aan jullie de keuze.

Mijn standpunt over de onderdelenvoorziening mag welbekend zijn: we hebben de specialisten



nodig dus moeten we die ook laten leven. Voor mij heeft de club andere prioriteiten, onze clubactiviteiten, maar dat heb ik geloof ik ook al eens in de jaren '90 in SublieM geschreven. Word dus ook lid van de *SM Club de France* als je daar onderdelen wilt kopen - dat heb je er zo uit - en ik wil je overigens best helpen met wat je wilt bestellen, ook met de Franse taal mocht dat gewenst zijn.

Hoe kan je mij bereiken? Het gemakkelijkste per e-mail. Vanwege onze kindertjes en mijn drukke werkzaamheden prefereer ik eerst e-mail, dan spreken we wel af om te bellen.

Dan wil ik als laatste nog Joris bedanken voor alle tijd die hij in de club gestoken heeft in de afgelopen vele jaren, ik zal hem zeker nog nodig hebben voor zijn vele contacten, en ik hoop dat hij een actief clublid blijft!

Eindelijk een SM: AL-40! (-36)

Door Peter Dieteren

Robert de Jonge van de redactie belde mij vlak voor de sluitingsdatum voor de nieuwe editie van het clubblad op met de vraag of ik mijzelf als nieuw lid even wilde introduceren en aangeven wáárom ik toch een SM heb gekocht?

Wie ben ik?

Ik zal eerst even bij mijzelf beginnen. Ik ben Peter Dieteren, woonachting in het Noorden van het land en inmiddels 56 jaar, en programmamanager bij de Rijksoverheid. Een hele boeiende baan, waarin je in tegenstelling tot wat jullie misschien wel denken, heel veel creativiteit, passie en energie kwijt kunt. Ook doorzettingsvermogen is heel belangrijk. In mijn werk zitten veel zaken/kenmerken die waarschijnlijk ook met mijn voorliefde voor het merk Citroën te maken hebben. Een bepaalde vorm van idealisme, creativiteit, eigenzinnigheid, doorzettingsvermogen en toch ook een bepaald sociaal gevoel. Ook in dat laatste was André Citroën in zijn tijd natuurlijk uniek als je kijkt hoe hij met zijn werknemers omging.



Mijn Citroëns en...

Mijn voorliefde voor Citroën (eigenlijk tot en met de CX) begon al op mijn 18e jaar, toen ik mijn eerste 2CV kocht. Daar heb ik een paar studentenjaren mee gereden, totdat ik na de zoveelste politiecontrole de auto ter plekke mocht inleveren. Het alternatief was de auto binnen twee weken te laten repareren voor een voor mij onbetaalbaar bedrag.

Ikzelf vond overigens dat er geen enkel probleem met deze Eend was. Hij reed nog prima en met beleid kon je ook nog net op tijd tot stilstand komen. Er zijn nog een paar Eenden gevolgd, een paar GS'en, tot voor mij het grote moment kwam: een CX Pallas 2200 met leer, stuurbevestiging, elektrisch schuifdak, etc. Ook deze CX was net als alle andere Citroëns als ik ze kocht, goed ingereden - dat wil zeggen: eigenlijk afgeschreven. Maar er volgde dan nog een mooi leven van enkele jaren voor deze auto's.

Op dat moment was voor mij de SM al de ultieme, maar ook volstrekt onbereikbare droomauto. Maar goed, een echte CX (vooral type 1) is ook nu nog steeds een prachtige auto. Beide zijn immers door Robert Opron ontworpen, van wie ik ook nog een boek en zijn handtekening heb! Dat laatste heb ik aan mijn toen circa tienjarige zoontje te danken, die gewoon op Opron afstapte toen hij in Nederland op bezoek was, en hem om een handtekening vroeg.

Hoogtepunt

Eén van mijn oude Citroën-hoogtepunten was het uit Frankrijk ophalen van een CX Pallas 2200 van januari '76 met leer, zonder stuurbevestiging, voor slechts een paar honderd euro, met mijn CX TRI Break. De CX zou toen na ruim één jaar belastingvrij worden. De CX had natuurlijk de laatste tien jaar in een schuur gestaan omdat moeder de vrouw de auto niet weg wilde doen, nadat haar man overleden was. Ik had deze CX uit een kleine advertentie van het 'Franse' internet geplukt.

Na een telefoontje ben ik op de bonnefooi met aanhanger naar Frankrijk getogen, samen met mijn toen nog circa veertienjarige zoon.

Het bleek echt te kloppen: een prachtige auto, 'delta blue', etc. Ik kreeg er zelfs een nieuw Frans keuringsbewijs bij, want ze dachten dat ik de auto naar huis wilde rijden. Er was inmiddels ook al een DS spécial bijgekomen (helemaal opgeknapt) en uiteindelijk 2 AX'en GT voor dagelijks gebruik.

De hobby met te veel Citroëns (op één moment vijf stuks) eindigde in een dieptepunt met de aanschaf van een verlengde Citroën HY, die ik omgebouwd heb tot camper. Dit samen met een hele handige zestigplusser uit de buurt die fantastisch

kan lassen, plaatwerk maken en spuiten. Ik heb deze HY ruim twee ellendige jaren gehad. We zijn met de HY naar Italië geweest, naar Frankrijk en ook naar Zeeland (vanuit het Noorden) met drie kleine kinderen. Elke vakantie (!) ging de HY onderweg minstens twee keer stuk, ondanks dat ik dacht alles al zo ongeveer vervangen te hebben. Binnen het gezin daalde de stemming naar het dieptepunt. Bijvoorbeeld een week in de regen op een oersaai locatie in Frankrijk op een onderdeel moeten wachten, is geen pretje.

Ik heb uiteindelijk ALLE Citroëns weggedaan behalve de DSpécial. Voor dagelijks gebruik heb ik toen een goed ingereden Volvo 850 TDI Estate gekocht, met 200.000 kilometer op te teller, en voor mijn vrouw een Opel Corsa (...). Ik wilde even geen gezeur. De Volvo was een superauto. Na er zelf ook nog eens ruim 200.000 probleemloze kilometers mee gereden te hebben, heb ik inmiddels een Volvo XC70 D5 Geartronic en hoop hier eveneens weer ruim 200.000 kilometer mee te rijden, om er uiteindelijk de 500.000 kilometer mee te halen.

Maar toen kwam het echte probleem: De DS is wel heel mooi wat betreft ontwerp, maar sorry, het rijdt verder maar matig - vooral een DSpécial. Ik had er gewoon niet echt plezier meer in. Ten opzichte van een AX of CX vond ik het verschil met de DS nog net acceptabel, na het rijplezier in een Volvo had ik het echt wel gehad. We reden gewoon niet meer met de DS en alleen maar naar de DS kijken gaat ook vervelen. Maar goed, met drie schoolgaande/ studerende kinderen zat er eigenlijk niet meer in.

Mijn SM

De kinderen zijn nu een aantal jaren ouder en inmiddels het huis uit, dus je komt in een nieuwe levensfase en daar past de SM perfect in! Wat een auto... Wat betreft vormgeving prachtig, wat betreft rijden ondanks z'n 40 levensjaren ongelofelijk. Wat een souplesse en een vermogen! Deze auto kan weer ruimschoots concurreren met de XC70. Ook al gaat deze vergelijking mank, want een SM kan je niet vergelijken, die is uniek. (Trouwens als je wel gaat vergelijken, is de SM nog altijd sneller en met een betere acceleratie dan de Volvo, ondanks de 200 pk.) Maar goed, autorijden, ook in oldtimers, moet wel leuk blijven... (Mijn vrouw zegt overigens dat het belangrijker is dat ze blijven rijden. De DS had dat

bewezen, de SM moet dat nog bewijzen...) Als we de Lotto winnen, komt er trouwens misschien wel weer een DS bij, en een CX, en een Eend, en...

Forum

Ik hield trouwens al een tijdje van alles in de gaten, maar vooral 'dankzij' het Citroën Forum was ik toch wel aardig kopschuw gemaakt. Het lijkt toch wel een vorm van zelfkastijding (SM? - red.) als je zo'n auto durft aan te schaffen. Dus ik dacht: toch maar vooral niet doen. Maar goed. Ik heb uiteindelijk toch een SM gekocht en wat voor een. Een prachtige, goudkleurige (feuille dorée), gerestaureerd, met origineel goed onderhouden leer, nieuwe airco, etc. De SM kwam oorspronkelijk uit Frankrijk (kenteken nog aanwezig). De 2.7 carbu-motor zou zijn gemodificeerd, maar niet aantoonbaar. De motor en ook de andere onderdelen waren aan de buitenkant prachtig. Bijvoorbeeld een heel mooi Merak-luchtfilter, elektronische ontsteking, etc. Ik kon de DSpécial aantrekkelijk inruilen, maar goed, de binnenkant van de SM-motor was onbekend.

Na lang wikken en wegen (en mezelf rijk rekenen en met nét voldoende morele steun van mijn vrouw, want de DS was toch ook mooi) heb ik de auto gekocht - met als excuus dat ik zo'n mooie SM (tenminste, naar mijn maatstaven) niet snel meer tegen zou komen in de perfecte kleur. Al voordat ik de SM definitief kocht, had ik bij Van der Laan een afspraak gemaakt om de kleppen te laten vervangen en zo nodig ook de kettingspanners te modificeren, als dat nodig was. Nou, succes verzekerd: dat laatste bleek dus héééél hard nodig. De ketting was helemaal uitgespannen. Ik heb er nog maar een weekje in gereden en hoop de SM snel weer terug te krijgen en dan kan het genieten gaan beginnen. We zijn van plan om er jaarlijks zo'n 3.000 kilometer mee te gaan rijden en weekendjes weg te gaan. Of dat allemaal gaat lukken moet nog blijken. Maar goed, ook als de SM in de garage staat, is het al genieten. Ik loop er dan minstens tweemaal daags met de hond langs...



Nieuw leer

Door Piet Buijsman

Carla vertelde me dat voor een nieuw en volledig interieur van een SM ongeveer 20 m² leer nodig zou zijn. Veel preciezer is het ook weer niet te zeggen want het kan 'onvoordelig uitvallen'. Dat zijn, weet ik nu, ongeveer vijf huiden, want die variëren ook in grootte van 4,5 tot 5,5 m². En voorts is er nogal wat werk aan, want de SM heeft een zeer bewerkelijk interieur! Zou Carla het voor elkaar krijgen? En wie is Carla?

Zelf vond ik dat het er moest komen, een nieuw interieur. En van leer, hoewel er een stoffen interieur in zat. Mijn vrouw, die heel welwillend ten opzichte van mij is, maar overigens Citroën een tamelijk gestoorde hobby vindt, keek bedenkelijk. 'Wat moet dat wel niet kosten, leer?' merkte ze op - een vraagje dat ons volk bij bijna alles al bezighoudt sinds het begin van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Op zoek dus naar de kosten.

Al snel werd duidelijk dat het in ons land vol staat met bedrijfjes die zich bezighouden met autostoffering en dat veel daarvan een planning hebben van niks. 'Oh ja, u kunt de auto volgende week brengen. Wanneer ie klaar is? Tja, reken een weekje of wat.' Ja, dat laatste dat ken ik, voor dat je het weet, staat je auto daar een half jaar of soms nog veel langer.

In Duitsland, Düsseldorf, zit een gerenommeerd bedrijf dat alles doet aan het interieur van een SM. Ik heb daar heel goede ervaringen mee. Desgevraagd vertelden ze me dat een leren interieur van een SM begint met 4.800 euro. Er kunnen kosten bijkomen als reparatie van stoeldelen of van panelen of duurder leer. Maar dan heb je ook wat! Dat vond ik te duur voor mijn bescheiden beurs en dus ging ik eens verder kijken. Dat bergt een risico in zich, want het Duitse bedrijf kent alle *ins* en *outs*. En nu weet ik, en toen vermoedde ik, dat iemand die zo maar aan een SM-interieur begint, nog wel eens voor onaangename verrassingen kan komen te staan. Maar zeg nu zelf, als je naar de stoel kijkt dan moet je het er toch wel mee eens zijn dat hier wat moet gebeuren.



Bellen dus. En internet afzoeken. En zo vond ik Carla. Tevreden klanten betuigden dat ze goed werk leverde, dat ze afspraakvast was en dat ze tamelijk gemiddeld van prijs was. Eerder goedkoper dan duurder. Dat sprak me aan. Dus op weg naar het extreme zuiden van het land om eens te kijken wat voor vlees we in de kuip hadden. Carla bleek een goedlachse dame in een goedkope loods, die een zeer geëngageerde, ambachtelijke indruk wekte en vooral een aantal werkstukken kon laten zien die er werkelijk prima uitzagen. Nee, ze had nog nooit een SM gedaan. Nee, ze wist ook niet wat het was, maar ze hield wel van een vakmatige uitdaging. Ja, ze zat al twaalf jaar in het vak, maar was net voor zichzelf begonnen. En aan de hand van de foto's die ik had meegenomen leek het haar ook wel een uitdaging te worden. Of ik niet eens met de auto kon langskomen zodat ze tot een prijs kon komen. Dat heb ik gedaan en we werden het eens; ze zou de SM doen. In leer en met de originele repen in de zetels die ik zo mooi vind. We zullen zien hoe dat is afgelopen: ik heb er veel van geleerd.

Het begon met de keuze van het leer. Leer kun je in allerlei uitvoeringen krijgen. Het vroegere leer is geverfd met, vermoed ik, een soort laklaag erover. Dat heeft als nadeel dat als je het stoot en het leer wordt beschadigd, er een witte plek ontstaat. Het hedendaagse leer is door en door geverfd, maar is er in verschillende diktes - zonder print of met allerlei prints. Dik leer voelt goed, stevig, maar is moeilijk te verwerken - juist bij een SM met zijn vele repen. Dun leer hoeft kwalitatief niet minder te zijn, maar is gemakkelijker te verwerken. Daardoor kan het resultaat mooier worden. Het ene leer kan wel twee of drie keer zo duur zijn dan het andere. Het maakt natuurlijk heel veel uit voor de totaalprijs of een huid 250 euro kost of het drievoud daarvan.

Ik heb me maar laten adviseren en me overgeleverd aan Carla wat betreft de kwaliteit. Je moet wat als je er geen verstand van hebt. Wel had ik eerst de kleur en het motief uitgezocht. Het werd een soort donker tabaksbruin met een onbewerkt oppervlak, sterk gelijkend op het leer uit die tijd. Dat leek me wel mooi bij mijn witte auto met oker tapijt. Ik weet dat sommigen zwart mooier vinden, maar dat vond ik niet.

Vervolgens moest ik de keuze maken of ik de auto daar zou brengen of dat ik alleen het oude interieur zou brengen om het later weer op te halen. Ik heb ervoor gekozen om niet de auto te brengen maar

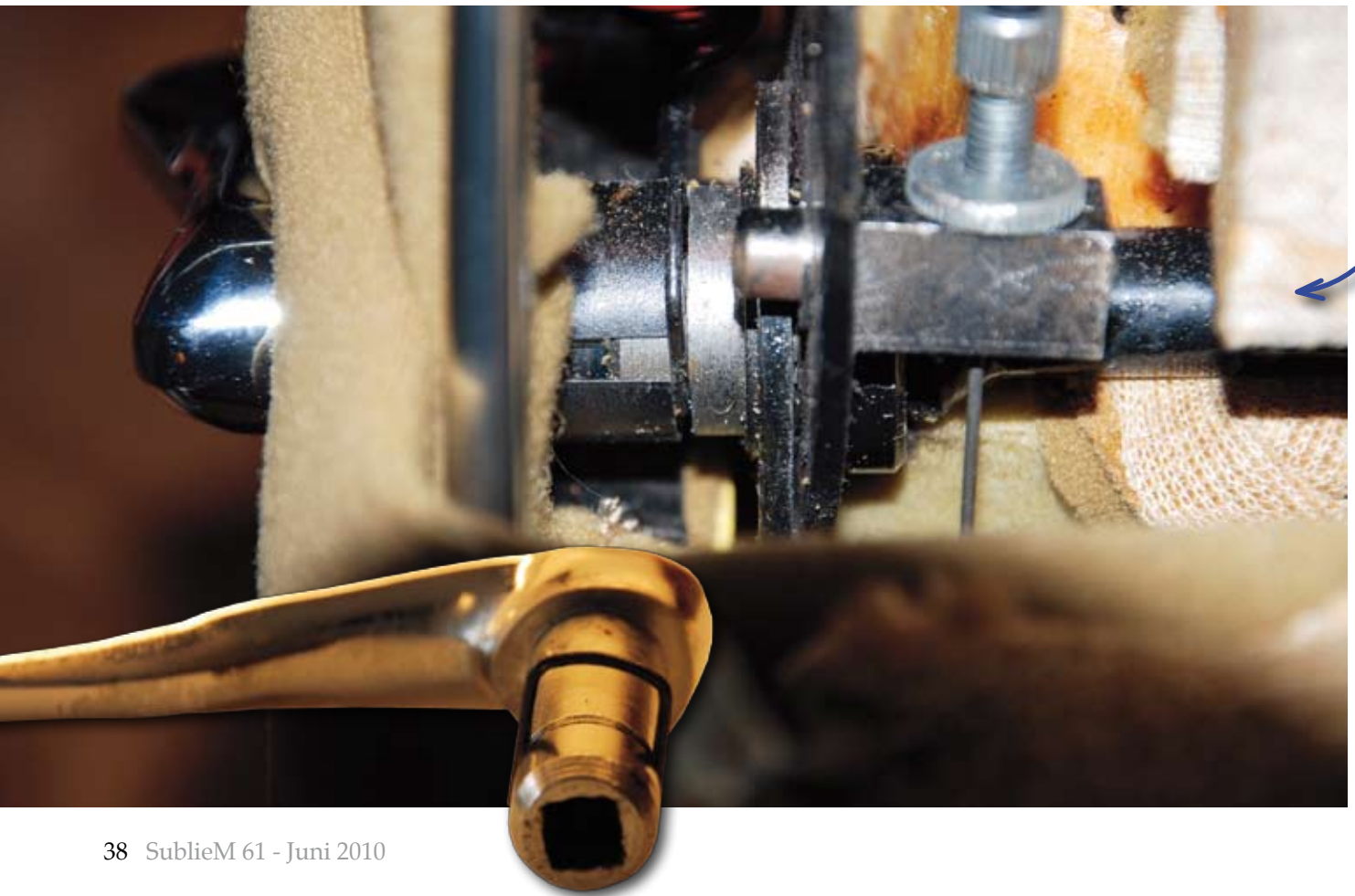




het interieur. Ik houd er niet van als mijn auto onbepaalde tijd ergens staat (toen wist ik nog niet dat Carla vrij behoorlijk kan plannen) en bovendien moest er nog wat aan worden gewerkt. Maar later bleek dat deze gang van zaken wel een nadeel had. Als je namelijk niet alle delen zelf hebt verwijderd, kun je jezelf niet altijd goed voorstellen hoe het weer moet worden gemonteerd. Daardoor kun je als bekleeder fouten maken. Ik ga het laten zien, misschien heeft iemand er nog wat aan.

Maar eerst ging Carla de patronen maken. Dat is tamelijk ingewikkeld. Een foto zegt vaak meer dan duizend woorden, dus... De foto's geven een indruk hoe de repen voor de zetels worden gemaakt. Duidelijk valt te zien dat alles uit één stuk wordt gesneden dus dat levert onvermijdelijk onbruikbare resten leer op. Het is bovendien een heel nauwkeurig en tijdrovend werkje.

Voor mij, als fotograaf, werd duidelijk dat het heel moeilijk is om leer zo te fotograferen dat de kleur op het origineel lijkt. Het bracht me in elk geval meteen in de boeken over zaken als witbalans en zo. Dus op de ene foto is het leer te licht en op de ander te donker. Voor het plaatsen van het leer op de





stoelen moet de achterplaat van de stoel verwijderd en ook de beide zijhendels. Deze laatste waren wel een uitdaging.

Het zit zo: de hendels zitten op een asje en zijn geborgd met een U-ring in een groeve. Die U is weer geborgd met een buisje dat over het hendel en de U kan schuiven. Om te verwijderen moet je met een dunne schroevendraaier het zwarte buisje opzij duwen. Dan kun je met veel moeite de U uit de groeve trekken (bij mij sprong hij direct de kamer door!) en daarna kun je hendel en buisje van de as trekken. De achterplaat zit met twee boutjes vast - die zijn te bereiken als de bekleding onder de stoel wordt verwijderd. Die bekleding is, denk ik, altijd in de kleur van de vloerbedekking. Tevens zie je dan de mogelijkheden om de verstelling van de stoel af te stellen. Iemand die dit niet zelf allemaal heeft verwijderd, zal niet direct kunnen snappen hoe de stoel weer in elkaar moet. Bij mij heeft Carla dat wel voor elkaar gekregen. Maar één van de hendels wijst onverwacht een ander kant op. Omdat het in de praktijk eigenlijk heel handig blijkt, laat ik het maar zo.

De eerste stoel. Is hij mooi of is hij mooi? Vooral de bespanning van de buiging naar de rug is zeer moeilijk. Maar die is erg goed gelukt, dat geeft blijk van vakmanschap. Bij de achterbank is die buiging nog

moeilijker. Maar eerst de zijpanelen achterin eens bekijken.

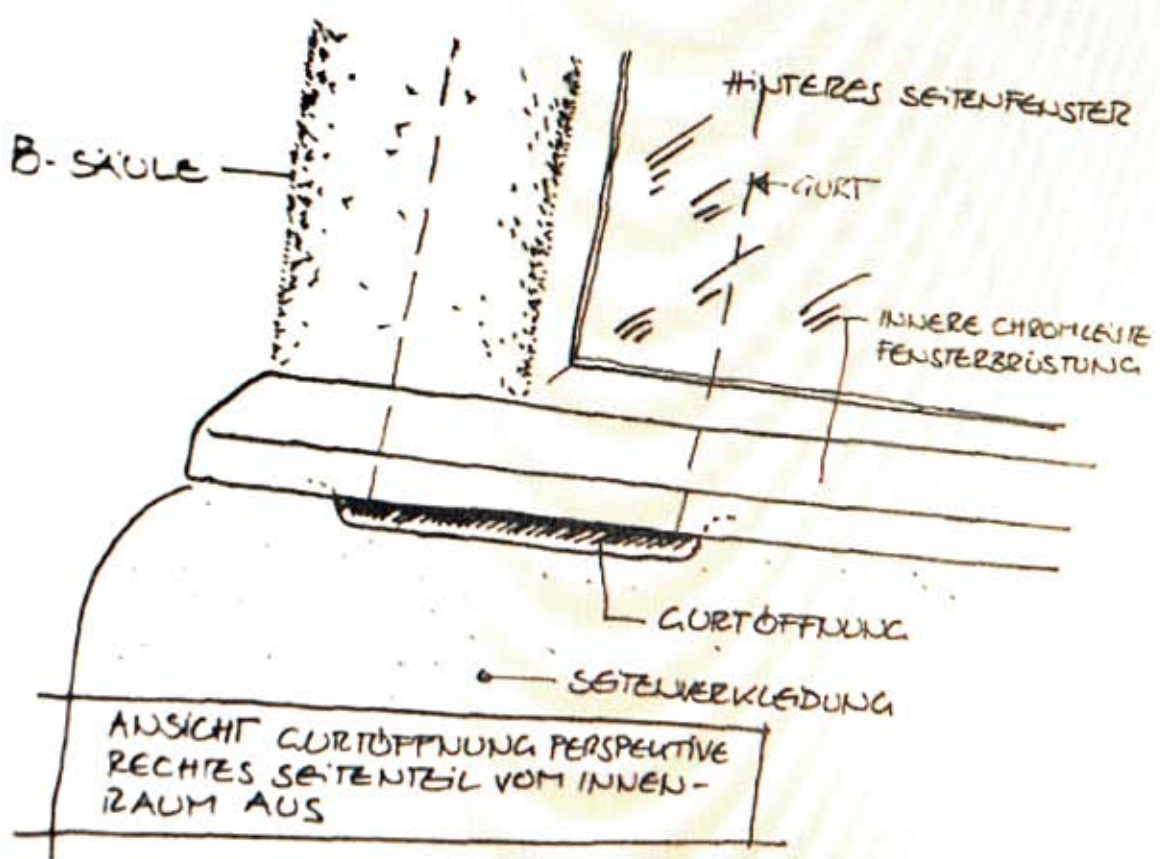
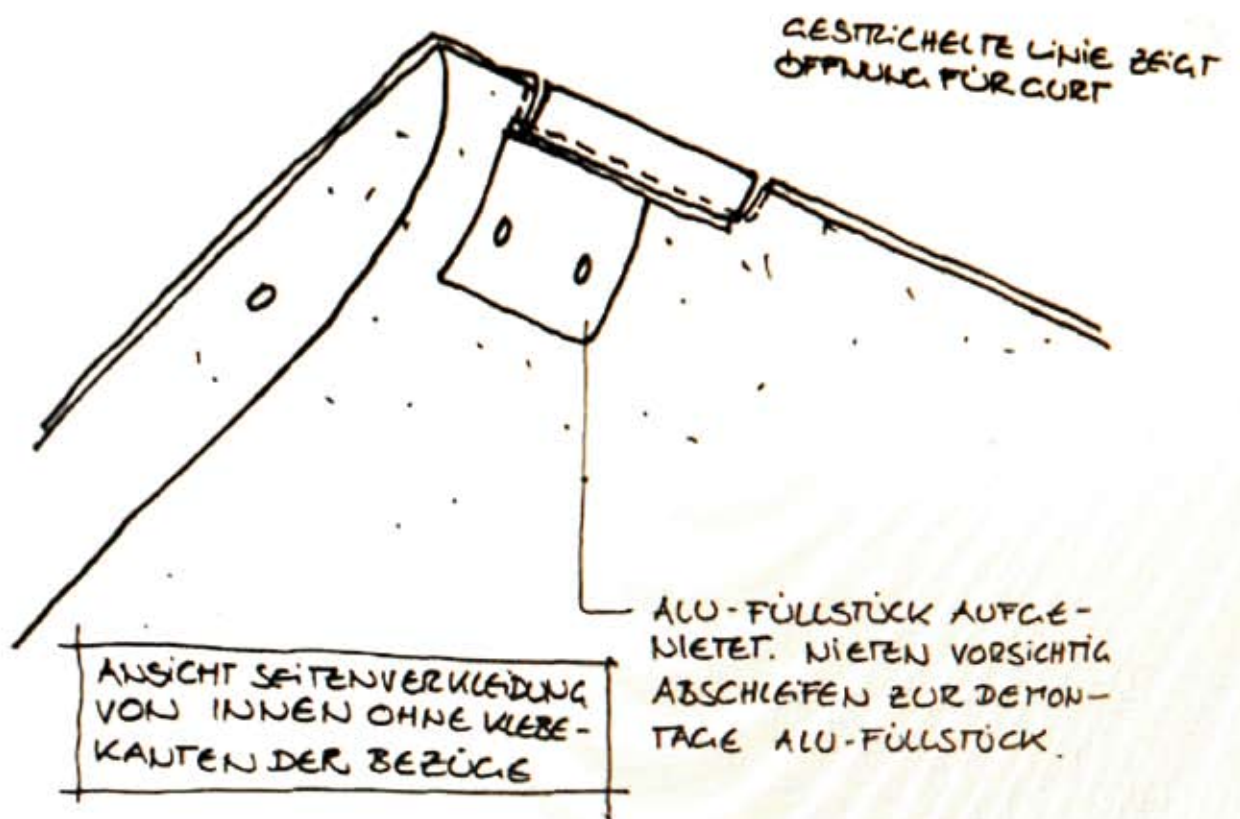
Op de onderste foto - een origineel paneel van een SM, maar niet de mijne - kun je twee zaken zien die niet op de bovenste foto, mijn nieuwe paneel, te zien zijn. Het eerste is dat aan de onderkant een halve cirkel zit. Daar hoort het leer vast geplakt.

Bij het nieuwe paneel is dat niet gebeurd. Die verdieping heeft namelijk tot doel om een eventuele achtergordel de ruimte te geven om te draaien, zonder het leer te beschadigen. Bij mijn stoffen bekleding was dat niet meer te zien omdat de stof allang was losgekomen van de schuimen ondergrond. Dus Carla treft geen blaam. Ik laat het ook verder zo, want ik heb geen gordels achter. Het tweede punt is dat gat bovenaan. Eigenlijk was het wel goed dat dit niet in het nieuwe paneel zat, dat gaf namelijk de mogelijkheid om me te bezinnen over de autogordels voorin. Die zijn er voor de SM in meerdere smaken. Maar het is natuurlijk beter om te bedenken wat je met de gordels wilt voordat het paneel bekleed wordt. Ik heb de verschillende mogelijkheden bekeken en volgens mij zijn dit alle varianten.

Op de vorige pagina staat de bevestiging die ik zelf had: de oprolautomaat zit aan de bovenkant van het achterpaneel. Het nadeel is dat de gordel wat laag over de schouder valt, zeker bij grote mensen. De oprolautomaat zit niet recht omdat hij anders de neiging heeft om voortdurend te blokkeren. Ik heb echter gevonden dat in Duitsland automaten zijn waarbij de ophanghoek kan worden ingesteld. Die ga ik kopen. Ik denk dat dit mijn oplossing wordt!

Hier zit de automaat op de grond. Persoonlijk vind ik dat erg onhandig omdat je er altijd op gaat staan als je op de achterbank moet zijn... Voordeel







is wel dat de gordel min of meer strak hangt als hij niet in gebruik is. Het kan er mooi uitzien. Ook hier echter zit de oprolautomaat bijna op de grond.

Dit is een fraaie oplossing omdat de oprolautomaat achter het paneel zit. Daarvoor is het nodig dat het achterpaneel bovenaan ruimte heeft om de gordel ongehinderd door te laten. Sommige panelen beschikten al over die ruimte, maar anders is het gemakkelijk te maken: zie de schets (in het Duits) even verder, want de panelen zijn hierop voorbereid. Ook hier geldt dat je dit beter van tevoren kunt bedenken in plaats van na het bekleden. Ik heb geprobeerd dit bij mij te realiseren, maar ik denk dat er een hulpplaatje nodig is om de beugel van de omleiding op vast te zetten. Je kunt op de linkerfoto ook iets zien bij die beugel wat bij mij in de auto in elk geval niet aanwezig is. Dat werd me te ingewikkeld, maar veel SM-rijders zijn veel handiger dan ik, heb ik wel gemerkt. Je hebt natuurlijk ook gordels nodig met een dergelijke beugel eraan maar die zijn in Duitsland nog gemakkelijk te kopen.

En de oplossing op de vorige pagina zie je ook vaak. De automaat weer achter het achterpaneel, dat natuurlijk weer geschikt moet zijn of gemaakt voor de gordeldoorvoer. De omleiding naar boven is met een verlengstuk aan het dak. Daar is een ophangpunt. Voordeel is dat de oprolautomaat uit zicht is en dat de gordel mooi (instelbaar) hoog op de schouder valt. Als



de gordel niet in gebruik is staat hij mooi strak en sliert niet de auto door.

Ook deze gordel is in Duitsland nog goed te verkrijgen. Ik meen dat Citroën deze constructie in het laatste productiejaar zelf toepaste, maar ook achteraf is het te realiseren. Alleen weet ik weer niet of in de SM van meet af aan een ophangpunt in het dak zit. Bij mij, één van de eerste injecties, in elk geval wel. Maar toch heb ik niet voor deze oplossing gekozen. Dan zou ik weer een gat moe-



ten maken in mijn net nieuwe gespannen hemel!

Het voorpaneel. Ik vind het zelf erg mooi geworden. Als de foto niet te klein is, kun je zien dat de horizontale banen zijn gestikt. Origineel is dat geperst maar dat kunnen leerbedrijven niet zomaar. Ik vind dat niet erg want ik vind gestikt eigenlijk weer chiquer staan. Het gat voor de deuropener zal ik zelf moeten maken. Ik denk dat dit vergeten is! Wat me wel is opgevallen, is dat veel panelen inmiddels barsten hebben en stukken die gewoon kapot zijn. Vooral op de punten waar ze moeten worden geschroefd. Het verdient sterk aanbeveling om dat tevoren te bekijken en zo nodig te herstellen. Als het nieuwe leer er eenmaal opzit is dat vrijwel niet meer te doen.

Een foto van de achterbank. Je kunt je nu wel voorstellen dat de bespanning van de curven hier wel heel moeilijk is. Ik denk ook niet meer dat er nog



auto's zijn waarbij ze dit nog op deze manier doen. Wat vind ik er van? Welnu, ik vind het erg mooi geworden. Mijn vrouw vindt het ook prima, dat is wel erg belangrijk want anders heb je elke rit die discussie weer. Prettig vind ik dat ik garantie heb: zakt het in dan wordt het opnieuw gedaan. Maar ik verwacht dat helemaal niet, gezien hebbende hoe het is gegaan. Oh, en *by the way*, het zit ook lekker.

De klus was ook betrekkelijk snel geklaard. Sneller dan mijn lasser werkt, die eigenlijk maar een klein klusje heeft, maar niet erg opschiet. Daarom kan ik geen foto's laten zien van het ingebouwde interieur. Vreselijk dat wachten, in deze sector moeten mensen eens leren zich aan de afspraken te houden. Bij ASC is dat goed gegaan. En, wat ook wel belangrijk was, het was relatief niet duur. Wat mij betreft heeft Auto Stoffering Carla uit Geleen haar werk prima gedaan. Ik kan haar aanbevelen. Ik denk dat ze het zelf behoorlijk pittig heeft gevonden, deze eerste keer, maar nu is ze klaar voor de volgende.



Nieuwe Clubsite

Door Dick Bolt

Voor deze rubriek selecteert de SublieM-redactie opmerkelijke foto's en/of SMakelijke feiten of verhalen die zij tegenkomt op internet: van SM-fanatici voor SM-fanatici. Want onze hobby is geen privilege voor Nederlanders, dat blijkt telkens weer op het web



In de vorige aflevering van SublieM heb ik aangekondigd een bepaalde uithoek op de wereldbol in de spotlights te zetten in deze rubriek. Door de actualiteit ingehaald, heb ik toch besloten om deze keer iets heel anders te doen, namelijk onze eigen clubsite in dit jubileumnummer extra onder uw aandacht brengen. De SM bestaat 40 jaar, de Citroën SM Club Nederland 17 jaar (op 22 april jongstleden!) en de website van onze club 7 jaar: er valt van alles te vieren dit jaar, ook zonder afrondingen op tientallen.

Maar wat was nu precies de aanleiding om de website te vernieuwen en wie is de verantwoordelijke persoon hiervoor?

Als redactielid van SublieM wist ik dat eerst ook niet, maar het antwoord kwam van de man die ons lijfblad jaren lang bijna in zijn eentje in de lucht heeft gehouden, Roland van der Spek. Het bestuurslid

dat momenteel hoofd- en eindredacteur is, maar niet met die titels in de colofon wil.

Frutsel

Ik mailde hem enkele vragen over onze vernieuwde site die ik had bezocht om contacten te leggen voor nieuwe stukjes in deze rubriek, en ik kan het niet laten om hier Roland's antwoord te citeren. Als het er niet meer staat heeft hij het zelf geschrappt! 'De nieuwe site heb ik gemaakt na het vertrek van bestuurslid Joris Bogaard, die de site altijd netjes bijhield. Na de ALV heb ik het bijhouden weer op me genomen, alleen bleek dat dermate tijdrovend, dat ik naar een makkelijker oplossing zocht om de webpagina's aan te passen. En die vond ik, maar dan moest ik er wel even een nieuwe site omheen bouwen, nou ja, meer ontwerpen. Het is eigenlijk een kant-en-klare-brokkens website, die ik alleen van tekst, kleur en illustraties voorzie, met hier en daar leuke frutsels in de vorm van filmpjes, links of downloads.'

Ik vind dat toch wel een erg omslachtige en tegelijkertijd erg luchtige manier om te zeggen dat je van de nood een deugd maakt! Zulke mensen hebben we dus bij de club, die zo maar even een website'tje uit hun mouw schudden. Of zou dat met Roland's beroep te maken hebben? Want nu ik toch aan het klikken ben, wist u dat Roland SaMen met zijn broer uitgever is van de Nederlandse versie van *TopGear*? Leuk dat iemand die naast allerlei merkwaardige bouwsels ook vele moderne prachtbolides onder ogen krijgt, in zijn vrije tijd helemaal gaat voor ons rijpe Sexy Model - ondanks of juist dankzij haar 40 lentes.

Maar terug naar de website. Alle respect voor de oude versie, die zeker zijn functie heeft vervuld en die ook *Steeds Meer up to date* was dan die van bijvoorbeeld de Zweedse Citroën Klubbens. Zonder

kreten als de 'eisen van de tijd' in de strijd te gooien, constateer ik met genoegen dat de nieuwe site erg prettig oogt, makkelijker leesbaar is, handiger in het gebruik en nu al voorzien van meer informatie dan de oude.

Modules

Voor degene die niet meteen zijn pc, laptop of mobieltje bij de hand heeft (en voor het archief), som ik even de modules op die vanaf 23 maart op de homepage met een muisklik te openen zijn:

- *Nieuws* – naast het laatste nieuws dat ook meteen op de homepage te vinden is, ook iets ouder nieuws en bijvoorbeeld een link naar een uitnodigend *Road Test*-filmpje
- *Evenementen* - van de club en andere actuele SM-events
- *Over de SM* - info over de verschillende bijzondere modellen
- *Over de club* - over SublieM, de adverteerders, hoe lid te worden en het bestuur
- *Literatuur* - boeken over de SM op volgorde van verschijningsjaar
- *Brochures* - alle bekende originele Citroën-folders, enkele nu al compleet online te bekijken, in de toekomst komen er meer bij
- *Publicaties* - vele tijdschriften vanaf 1968 tot heden
- *Advertenties* - voitures en aan de SM gelieerde zaken (momenteel drie SM's te koop)
- *Webshop* - artikelen online te koop: enkele boeken, het hergedrukt instructieboekje en de verzamelband voor SublieM
- *Fotoalbum* - op dit moment foto's van de laatste meeting bij Classic Jaap op 27 maart en CitroMobile
- *Gastenboek* - waarop de eerste lovende reacties zijn binnengekomen
- *Links* - makkelijke toegang tot zusterclubs, Citroën Nederland en het Citroën Forum
- *Contact* - adresgegevens van de club

Overigens opent de homepage zelf na een Welkom met de digitale equivalent van de rubriek Snelle Mededelingen van het clubblad, namelijk met het Laatste Nieuws. Hier vindt u al diverse berichten, die ook onder *Nieuws* terugkomen en waaraan soms links gekoppeld zijn. Bijvoorbeeld de link naar CitroExpert, zodat ik nu voordat het blad op de mat

ligt al weet dat de tekst van de nieuwe voorpagina luidt: *GQ by Citroën, 40 jaar na de SM.*

SublieM Digitaal

Alle links onder de gelijknamige knop zijn up to date en functioneren naar behoren, behalve die van SeMantics, de Citroën SM-sectie van de Engelse Citroën Car Club. Via een andere site kwam ik erachter dat deze website al sinds juni 2009 offline is. Verder is de Italiaanse clubsite onder constructie, ook al een tijdje. En de site van de Fédération Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM) lijkt me ook aan modernisering toe. Zo niet de vormgeving dan toch zeker de inhoud, want hier staat Paul Paeymans nog vermeld als onze voorzitter, nog fout gespeld ook.

Ik eindig met een niet onbelangrijke vernieuwing die u vindt in het eerste dropdownmenu onder de knop *Over de Club*. Op deze subpagina vindt u, naast alle covers van SublieM, de complete digitale versie van de laatste editie van SublieM. Zo kunt u nu ook in het buitenland online van uw clubblad genieten. En kunt u uw familie, vrienden en bekenden en andere Citrofielen attenderen op SublieM, zonder de papieren versie te hoeven uitlenen.

Een extra aansporing voor de redactie om er steeds weer iets moois van te maken. En voor de clubleden gaat de service nog een stapje verder: op verzoek zijn ook de oudere nummers op pdf-formaat beschikbaar, via het menu *Contact*. We horen van u als u hiervoor interesse heeft. Maar u bezoekt natuurlijk eerst onze nieuwe website!



40!

Een sportvrouw van 40 jaar oud, daar zou ik ons geliefde vervoermiddel mee willen vergelijken. Een teruggetrokken kampioen, haar glorie-dagen lang achter zich. Ooit was ze wereldrecordhouder op haar onderdeel, de voorwielaangedreven productiewagens, nu voorbijgestreefd door verschillende nieuwelingen. Dat is de vooruitgang, alles wordt sneller, moderner, maar niet per definitie mooier.

Op haar specialisme was ze onverslaanbaar, comfortabel en snel was ze op de lange afstand. Voor haar geen harde, stugge sportvering, maar een hydraulisch systeem. Het rappe bochtenwerk meed zij daarom liever, dan helde ze wat veel over. Maar even de *Route du Soleil* af racen, dat was haar passie. Alle oneffenheden gladstrijkend met haar onderstel. Een heerlijk gevoel gaf haar berijders dat.

Blessuregevoelig was ze ook. Haar motorisch hart wilde wel eens opspelen en haar vroegtijdig de strijd doen staken. Maar zoals bij elke sporter, was goed warmlopen voor haar een *must* alvorens tot top-prestaties over te gaan. En natuurlijk een goede *soigneur* na de wedstrijd, die innerlijk en uiterlijk goed verzorgt, is van levensbelang voor onze sportster geweest.

Ze was een geweldig kampioene. Maar niet alleen haar prestaties deden harten sneller slaan. Nee, zeker ook haar uiterlijk zorgde voor vele aanhangers en fans. Elke ronding van haar *body* zat op de juiste plek. Zelfs haar binnenste met bruin of zwart leer, was een lust voor het oog. Misschien bezorgden haar *looks* haar nog wel meer fans dan haar sportieve prestaties.

Vele fans had ze bij collega-toppers uit andere categorieën, zoals voetballers, staatshoofden, en artiesten. Ook de gewone man wist haar te waarderen, maar een zeker elitair gehalte wist zij te bewaren. Nimmer werd ze een volksheld die je op elke straathoek zag.

Nu wordt zij 40. Vergeten is onze heldin zeker niet, nog steeds figureert zij in lijstjes als 'mooiste auto aller tijden' of 'beste ontwerp *ever*'. Deze sportster is niet in het bekende zwarte gat gevallen. Ze heeft haar aandacht verlegd en voelt zich nu thuis bij de echte design- en klassiekerliefhebber. De meeste fans van vroeger hebben haar laten vallen, maar er zijn nieuwe fans gekomen. Een deel van de elite aanbidt haar nog steeds, maar ook voor de gewone man blijft het nu niet alleen bij kijken. Honderden hebben haar in het hart van hun garage gesloten.

Ze wordt nu door hen vertroeteld en soms is ze in betere conditie dan in haar hoogtijdagen. Als ze voorbij komt, oogst zij alom bewondering. Door haar uiterlijk valt ze nu ietwat uit de toon tussen al het windtunnelgetest, computerontworpen gespuis. Eenheidsworst zal ze nooit worden.

De prestaties zijn nu door anderen geëvenaard, maar dat wil zeker niet zeggen dat ze niet meer mee kan komen. Nee, graag laat zij haar moderne soortgenoten nog even haar ranke, delicate *derrière* zien. Soms zijn die dan erg verbaasd, meestal leidt dit tot veel bewondering. Ook langzaam toerend langs 's heren wegen zie je mensen vol bewondering kijken. Als je dan liplezen kunt, lees je vlak voordat de mond en ogen wagenwijd open blijven staan: 'Daar gaat een echte Citroën SM'.

Doe haar dat over 40 jaar maar eens na, hedendaagse soortgenoten!

SaM Limon

PASSIE VOOR AUTO'S ...



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKE AUTO ALS DE KLASSIEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSIEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSIEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

WIJ DELEN UW PASSIE. DAAROM IS DE KNAC DE CLUB WAAR AUTOLIEFHEBBERS ZICH THUIS VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12



