



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 Automobielen 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 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 retourontvangst en overschrijving 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.



62

oktober 2010

In dit nummer:

Colofon.....	4
Inhoud.....	5
Evenementen.....	6
Van de voorzitter.....	7
Door Peter Snoeker	
Snelle Mededelingen.....	9
40 jaar Citroën Sm.....	12
Door Roland van der Spek	
Conservatoire de Citroën.....	18
Door Piet Buijsman	
Conservatoire de Citroën II.....	24
Door Lucien Jongen	
Het onderhoud van de SM.....	31
Door Peter Derks	
Les jeux sont faits.....	36
Door Eric Bruinsma	
Wereldwijd Gespot.....	38
Door Dick Bolt	
Zomers avontuur.....	42
Door SaM Limon	

Op de cover een collage van een aantal van de deelnemers aan 40 jaar SM in Nederland, gemaakt door fotograaf Ingmar Timmer

Evenementen



Van de voorzitter

2011

Januari	Rétromobile Parijs
Maart	Algemene Ledenvergadering
April	Voorjaarsmeeting
7-8 mei	CitroMobile in de Expo Haarlemmermeer (zie www.citromobile.nl)
10-12 juni in Venetië, Italië	Internationaal Citroën SM Club-evenement (uitgebreide informatie op de website)
Oktober	Najaarsmeeting

Meer en actuele informatie over meetings leest 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.

Beste leden,

Aan het einde van de zomer gekomen, schrijf ik dit tussen plensbuien door; staat uw SM droog binnen? En geen schade gereden? Ik hoop het...

Echt warm en zonovergoten, kwamen we op zaterdag 26 juni samen in Teteringen. In grote getale. Bijna vijftig SM's! Wat was dat leuk zeg. Uitstekende sfeer, volop gepraat over de auto's, bekleding, spiegels, motorische aspecten, uitwisselen van tips, menselijke verhalen. Bekende gezichten, nieuwe gezichten, lang niet gezien, recent nog gezien... Heerlijk om banden aan te halen. En wat houden we onze auto's goed bij, wat worden die vertroeteld, elke Sa Majesté beleeft haar *finest hour* in Nederland, volgens mij. Dan spreekt vanzelf dat de foto's prachtig zijn geworden. Hebt u de uwe al besteld? Zie de club-site. Dit komt niet weer... Een groots succes; Diva's 40e verjaardag waardig.

En nu, op het moment van schrijven, staat het bezoek aan het Conservatoire voor de deur; daarvoor hebben zich het maximale aantal mensen opgegeven en in deze SublieM daarvan verslag. Ik verheug mij er enorm op want ook al zijn er geluiden dat er niet meer te zien is dan auto's in rijen opgesteld zonder veel aandacht of verhaal erbij, lijkt het mij een bezienswaardigheid. En uiteraard is een groot deel van de fun ook om met een grote groep SM-isten die vrijdag op pad te gaan/zijn.

Nog verder weg in de tijd maar nu al in beeld: elders in deze SublieM, en op de clubwebsite, treft u informatie aan over het in Venetië, Italië, van 10 tot en met 12 juni 2011 te houden internationale evenement. Dat oogt leuk. Ik attendeer er ter vermijding van misverstand op dat het diner op

vrijdagavond niet inbegrepen is; het wordt bijzonder, zoveel is zeker.

Over de aanstaande club-toertocht in het Utrechtse dit najaar (17 oktober jl., red.) leest u spoedig per e-mail en op de site meer; ik veronderstel dat die site u genoeg blijft bezorgen.

U ziet dat er veel leuk leven in de club-brouwerij is.

Dan is het raar en jammer dat mijn herhaalde oproepen om, al of niet in duobaan, de functie van evenementenman/vrouw en secretaris te vervullen, niet tot resultaat hebben geleid. En het is prettig om je in te zetten voor iets waar je veel lol aan hebt beleefd en beleeft. We zijn allen druk zodat weinigen zitten te wachten op een activiteit erbij, maar deze vereniging is niet alleen voor u, maar ook van u en als niemand die functies wil vervullen, dan gaat u dat merken en wordt het bijvoorbeeld qua evenementen gaandeweg stil. Of maakt u dat niet uit?

Weet u, het is niet moeilijk om mij een e-mailtje te sturen met de woorden dat u wel wilt meehelpen, maar eerst wilt horen hoeveel tijd daar nu in gaat zitten. Dan zien we daarna waar we op uitkomen. Participeren in plaats van alleen consumeren. Ik zit te wachten op uw mail.

Nou, nu weer lichtvoetiger: ik wens u al het beste en ik hoop u snel weer te zien op een van de komende evenementen. Want zo blijven we in beeld bij elkaar en bij de buitenwereld. Onze Citroën SM verdient dat!

Tot dan,
Peter Snoeker

Snelle Mededelingen

40 jaar SM en GS

Citroën-enthousiast René de Boer maakte deze fraaie foto's op de 'Internationale Citroën SM en GS 40 jaar viering' die onlangs in Frankrijk gehouden werd. Vooral het schaalmodel van de vierdeurs SM oogst onze bewondering!



SM in de pers

In het september/oktober-nummer van het Nederlandse magazine CitroExpert (nummer 83) wordt uitgebreid stilgestaan bij de viering van 40 jaar Citroën GS en SM. Dit evenement vond plaats in augustus in het Franse Thenay. Een domper op het geheel was het noodweer dat uitbrak zodat een geplande feestavond niet door kon gaan, waardoor een tekort op de begroting van 65.000 euro ontstond. Daarvoor werd de voorzitter van de Franse GS-club Pierre Mestres persoonlijk aansprakelijk gesteld, zo zou op de website van hun club te lezen hebben gestaan, en daarom vroeg men om donaties om het tekort te dekken zodat de voorzitter zijn auto's en huis niet zou hoeven te verkopen. Wij kunnen er op de site inmiddels niets meer over vinden, dus laten we hopen dat het probleem inmiddels is opgelost.

**DOUWE G.
BLANKSMA**
coo:perations

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

Empelsteedijk 17
5235 AD OUD EMPEL



STILSTAND KAN UITEINDELIJK ALLEEN MAAR RESULTEREN IN VOORUITGANG

MOBILISATIE + ACTIVATIE + ORGANISATIE



Uw buitendienst efficiënt inzetten

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

51° 48' 01" N, 5° 14' 31" E

maart t/m mei

Snelle Mededelingen

Sm op schaal

Van Paul Beerten kregen we deze schitterende foto's van een SM-schaalmodel waarover het hij het volgende meldt: Nou het zit zo, ik kreeg het model van mijn dochter op mijn verjaardag een paar jaar geleden. Waar ze het gekocht heeft weet ze niet meer precies: bij een winkel met modellen in Nijmegen of Den Bosch. Het model is schaal 1/43 en van het merk Altaya. Die merknaam zegt me niet zoveel maar het model is erg mooi gemaakt met veel oog voor detail zoals je op de foto's ziet. Jongens blijven jongens zoals je weet en ik zat het model ook eens te bekijken zoals je dat als kind doet: de auto op de leuning van de bank en dan heel dichtbij met je oog, net of ie echt is, en of je er in kunt stappen. Dat werkt heel mooi met een onscherpe achtergrond en dromerig licht. Zou ik dat gevoel ook met de camera kunnen vangen? Verdomd, ik geloof dat ik daar in ben geslaagd, maar oordeel zelf.



SM-opvolger?

Clublid en SublieM-redacteur Dick Bolt was onlangs in Parijs en natuurlijk kon hij het niet laten om bij Citroën op het Champs-Élysées langs te gaan. Daar stond de Survolt conceptcar van Citroën – de vol-elektrisch aangedreven Citroën GT. Prachtig nietwaar?

Snelle Mededelingen

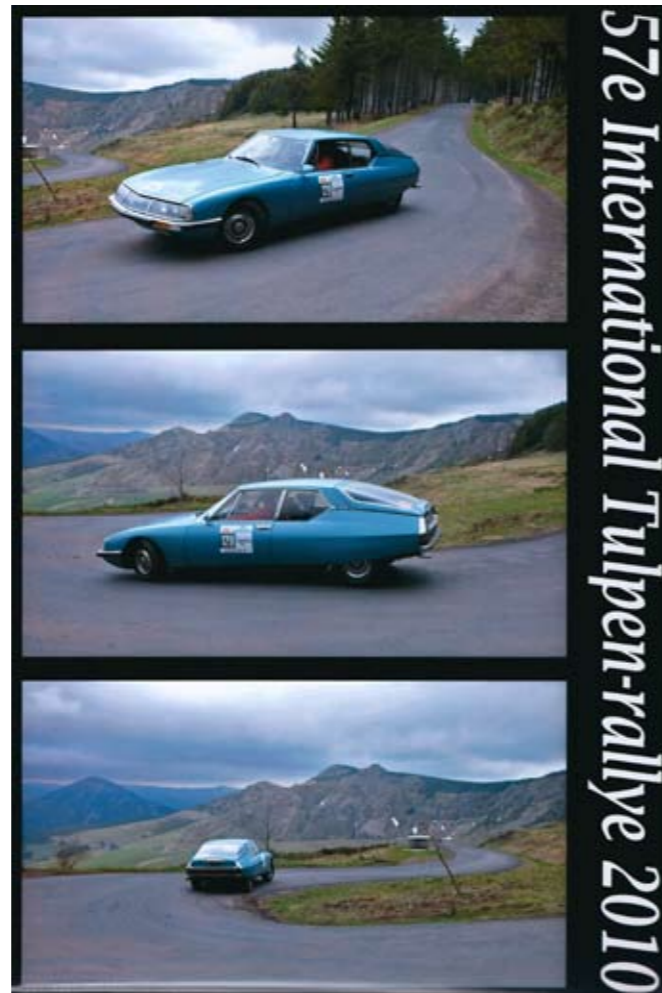
Tulpenrallye

Clublid Roel Koster schreef ons het volgende over zijn deelname aan de roemruchte Tulpenrallye, uiteraard in zijn SM. Ooit begonnen als een echte rally is de Tulpenrallye sinds 1992 geworden tot een klassiekerrally voor auto's gebouwd voor 1 januari 1972. De rally begint in Frankrijk en wordt voor het grootste deel in Frankrijk gereden. Startplaatsen in de afgelopen jaren waren Beaune, Annecy en Vichy. De rit duurt een week en eindigt traditiegetrouw in Noordwijk bij Huis ter Duin.

De rally wordt voor meer dan 99 procent gereden over de openbare weg zodat de normale verkeersregels van toepassing zijn. Elke dag controleert de organisatie een keer op snelheid, vooral in de bebouwde kom. Herhaald zondigen kan tot uitsluiting leiden. Het is een wedstrijd waarbij aan de hand van door de organisatie uitgegeven kaarten met merkpunten de kortste route gevonden moet worden. Hierbij worden uiteraard de nodige valstrikken ingebouwd om het de equipes (zo'n 200 in totaal) zo lastig mogelijk te maken.

Het controleren van de juiste route gebeurt door bemande controles, op een kaart in te vullen letters en door stempels. De gemiddelde snelheid over de gereden (binnen)wegen is nooit hoger dan 50 km/u, echter, met het vinden van de juiste route, verkeerd rijden enzovoorts kan 50 km/u best hard zijn. Te laat bij een bemande controle post betekent straf tijd. Over het algemeen wordt er pittig gereden.

Naast het 'normaal' vinden van de weg zijn er ook regelmatigsetappes, waar naast het vinden van de juiste route ook met wisselende gemiddelde snelheden moet worden gereden. Het einde van de etappe is de equipes niet bekend en zo wordt er per seconde bekeken of de juiste tijd gereden is. Het



bol-pijlsysteem wordt gebruikt om de equipes een stad uit of in te laten rijden. Daarnaast zijn er op afgezette parkeerplaatsen en op circuits proeven op snelheid en op behendigheid. Bij deze proeven zijn seconden te verliezen wat voor gemiddeld presterende equipes niet veel uitmaakt in het eindklassement, maar voor de top in het klassement wel belangrijk kan zijn. In het afgelopen jaar waren er

vier klasseringen. Tot zover een algemeen idee over de Tulpenrallye. Voor meer informatie kun je kijken op www.tulpenrallye.nl.

Hoe is de SM bevallen tijdens deze rit van zo'n 3.500 km in een week? Uitstekend! Na de opbouw bij garage Van der Laan in Abbenes heb ik de auto gedurende 1.500 km ingereden, waarbij zich geen problemen voordeden. Het motorvermogen wat ik gewend was met de ID was 75 pk. Het verschil met de SM is dus erg groot. In de bergen viel het met de ID niet mee om bergopwaarts een gemiddelde snelheid van 50 km/u te halen. Met de SM was dit geen enkel probleem. Voor een dergelijke rit is een grote benzine tank erg praktisch. Veel auto's moeten tussen de middag getankt worden. Voor de SM was dit ondanks een verbruik van 1 op 6 tot 7 niet nodig. Langere afstanden met een snelheid van rond de 120 geeft een verbruik van 1 op 9.

Op sommige dagen zit je toch zo'n 10 uur in de auto. Met het comfort van de SM is dit geen probleem. Wat verder opvalt is de veel geringere neiging tot onderstuur in vergelijking met de ID. Tezamen met de directe besturing is het een genot om over de toch vaak smalle en erg bochtige wegen te rijden. Van de grootte van de auto heb je geen enkele last. Het enige minpuntje was dat gedurende de derde dag de achteruit en de vijfde versnelling niet meer in te schakelen waren. Na telefonisch contact met Van der Laan is dit toen opgelost, echter op de vierde dag waren de eerste en tweede versnelling niet meer te gebruiken. Je verbaast je dan trouwens wat de auto in de derde versnelling allemaal kan. Ook dit is weer opgelost en verdere ongemakken hebben zich niet voorgedaan.

Resumerend: een heerlijke rally, mede dank zij een fantastische auto.

FEHAC-nieuws

Gaat uw voertuig ook weer de winterstalling in? Dan is schorsen via www.rdw.nl van uw oldtimer, camper of motor de ideale manier om voor een periode van een jaar de APK en de belasting van uw voertuig op te schorten. Het enige dat u daarvoor nodig heeft is uw kenteken, het voertuigidentificatienummer en uw burgerservicenummer. Via www.rdw.nl is het mogelijk om vanuit huis een schorsing te plaatsen, te verlengen of op te heffen. Dat bespaart veel tijd! U bent niet afhankelijk van de openingstijden van het postkantoor. Schorsen online is 24 uur per dag en 7 dagen per week beschikbaar. Op elk gewenst moment kunt u via internet de aanvraag indienen. Betalen voor de schorsing doet u met iDEAL, hiervoor heeft u een internetrekening nodig bij een bij iDEAL aangesloten bank en uw DigiD. U hoeft voor de periode van de schorsing uw voertuig niet APK te keuren of houderschapsbelasting te betalen. Na het online schorsen van uw voertuig, mag het betreffende voertuig niet meer op de openbare weg staan of rijden. U kunt online op elk moment de schorsing kosteloos weer opheffen. Uiteraard moet het voertuig dan ook weer APK-gekeurd worden en moet er houderschapsbelasting worden betaald. Belangrijk voordeel bij het verlengen van een schorsing: bij het verlengen van een schorsing biedt online schorsen een belangrijk voordeel. Het is dan mogelijk om maximaal zes weken voor afloop van de huidige schorsing, de schorsing te verlengen. De nieuwe einddatum wordt dan de einddatum van de huidige schorsing plus een jaar. Dus niet de aanvraagdatum plus een jaar, zoals bij verlengen op het postkantoor. Wilt u gebruik maken van deze dienst ga dan naar http://www.rdw.nl/nl/digitale_diensten/

40 JAAR CITROËN SM

26 juni jongstleden vierde uw club het veertigjarig bestaan van de Citroën SM in Teteringen. Met een opkomst van bijna 50 SM's een groot succes

Door Roland van der Spek, Fotografie door Ingmar Timmer

Autowebsites, radioprogramma's, onze Grote Liefde kreeg bijzonder veel aandacht toen zij 40 werd. Op locatie van restaurant Het Middenhuis in Teteringen, nabij Breda, vond 26 juni jongstleden de Nederlandse viering van deze bijzondere verjaardag plaats.

Alle deelnemers werden, voor zover zij dat wensten, door fotograaf Ingmar Timmer op de gevoelige plaat vastgelegd, uiteraard met Citroën SM. En dat leverde de volgende fraaie collage op.

Op naar de 50!







Vrijdag 10 september was het dan zover. Het bezoek aan de Conservatoire van Citroën. Daar zijn bijna 500 Citroëns te zien, van prototype en fantasie tot werkelijk geproduceerd

Door Piet Buijsman

Conservatoire de Citroën

Bouwdoos!



Citroën C3 et D&G Dolce e Gabbana 2002

CITROËN

À l'occasion de l'édification du Musée de la Citroën, en collaboration avec D&G Dolce e Gabbana et le site Internet eBay, le Rallye D&G est organisé une semaine aux environs de Montreuil dans le département de la Seine-Saint-Denis. Le Rallye D&G est une manifestation de bienfaisance dont le but est de soutenir le projet de construction du Musée de la Citroën. Réalisée tout spécialement pour l'occasion, la C3 D&G représente la première intervention de Domenico Dolce et Stefano Gabbana dans le secteur automobile : plus de 3000 heures métalliques appliquées à la main, avec la technique de la mosaïque, caractéristique de la carrosserie de la C3 de couleur Noir Orque et le rendu unique, exclusive, l'expression typique de l'artisan D&G. L'intérieur reprend fidèlement au centime les détails de l'habitacle qui sera livré aux sièges en cuir Nappa, de l'éclairage de bord et de toutes les touches de l'habitacle. Le prix symbolique de départ sera de 1 Euro, le fruit de la vente sera intégralement versé à l'association pour le projet de construction du Musée de la Citroën, à des fins éducatives, les rêves d'enfants se réalisent grâce à nos mécènes.



De voorzitter vertaalt

De club had dat bezoek geregeld en 40 personen konden worden toegelaten. Wij hadden ons aanvankelijk niet opgegeven omdat niet zeker was dat de SM in orde zou zijn. En ik vind dat je dat soort clubaangelegenheden bij voorkeur in je SM moet doen. Hoewel ik als geen ander begrijp dat er zich van alles kan voordoen waardoor de SM niet rijdt, vind ik het toch altijd jammer als mensen niet in hun SM komen. Maar goed, op het laatste moment hoorden we dat er nog plaatsen waren, dus hadden we ons snel nog opgegeven. En ja hoor, we konden mee.

We besloten donderdag al naar Aulnay-sous-Bois (waar het museum is) te vertrekken. We hadden een hotelletje geboekt op vijf kilometer van het Conservatoire en op 100 meter van een RER-station. We wilden namelijk graag ook nog even Parijs aandoen en een aantal vertrouwde plekken bezoeken. De belangrijkste was restaurant Terminus bij het Gare du Nord, waar we zulke goede herinneringen aan hebben. En waar ze zulke verrukkelijke bouillabaisse hebben. En dat was met de RER slechts een kwartiertje. En zo zaten we donderdagavond, na een reis zonder problemen, in Terminus achter een prima Chateaufort bij te komen van de reis.

Het hotel bleek een voltreffer, even afgezien van een groep hangouderen van deze *banlieu*, die daar iedere avond bleken samen te komen. De volgende ochtend troffen we plastic en glazen bekertjes aan naast de achterwielen van de SM op de toch



Benzinepeilstok zoals ik ook nog heb meegemaakt in mijn eerste Eend

afgesloten parkeerplaats bij het hotel; klaarblijkelijk moest de SM worden bewonderd. Het viel ons toch wel op dat de Fransen de SM zeer goed opmerken. We hebben talloze pluimpjes gekregen, soms op het vermoeiende af.

De volgende dag naar het Conservatoire, om half twee zouden we naar binnen mogen, dus waren we er om 13.00 uur. En we waren al niet de eersten. Vlak voor ons schoot de voorzitter door het hek het grote Citroën-terrein op, dus we behoeften slechts achter hem aan te rijden, want hij reed alsof het zijn woon-werkroute was. Al snel waren we bij een groepje van de club die al stonden te wachten. Tot mijn verbazing bleek iedereen gewoon op tijd te zijn. Dat maak ik op vergaderingen wel anders mee!

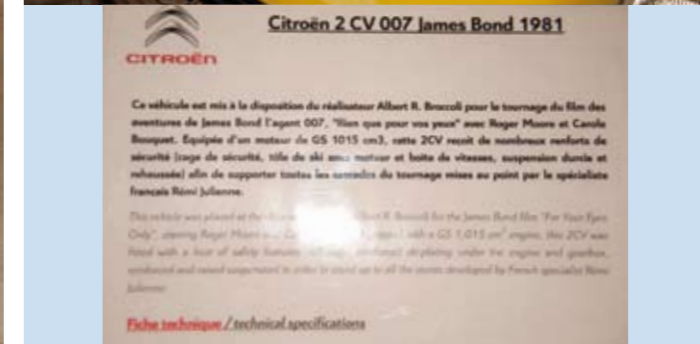
Onze ijverige voorzitter plaatste ook direct HET BORD, en deelde leuke tasjes uit. Dat was heel leuk, temeer omdat er een fraaie pen in zat die sindsdien tot de boorduitrusting van de SM behoort. Maar goed, uiteindelijk gingen we naar binnen alwaar de voorzitter wederom aan het werk moest om een en ander te vertalen, zodat ook wij wisten dat je nergens aan mocht komen. Ik zal nu een aantal foto's laten zien, de meesten zonder verder commentaar.

Na afloop werden de meegekomen SM's op de foto gezet en tot slot werden er nog afspraken gemaakt om met elkaar uit eten te gaan. Wij zijn zelf doorgereden naar vrienden in Zuid-Frankrijk en kwamen na een tocht van in totaal 3.000 km weer zonder problemen thuis.

Citroën heeft ook nog met een helikopter geëxperimenteerd



Voor nieuw leer heb je maar weinig gereedschap nodig!



Conservatoire de Citroën II

U herinnert zich vast wel de e-mail van Peter Snoeker waarin hij u uitnodigde voor een bezoek aan het Conservatoire de Citroën nabij Parijs, op de 2e vrijdag van september...

Door Lucien Jongen, Fotografie van Emile Knops

Ik twijfelde geen moment, hoewel ik alleen een zwak heb voor twee bijzondere modellen van Citroën: de CX en de SM. Het moge duidelijk zijn dat ik intekende voor deze *one-mark-show*. Daarnaast had ik ook wel oren naar een bezoek aan Parijs, dat weekend was ik namelijk precies tien jaar getrouwd. U begrijpt dat het me weinig moeite kostte om mijn vrouw Sandra te overreden.

Ik deed wat huiswerk om het weekend rondom het Conservatoire-bezoek in te vullen en regelde de hotelaccommodatie en de keuze van de reisauto. Omdat m'n beide Citroëns superbetrouwbaar zijn, vertrokken San en ik al een dag eerder. Ik heb mijn SM nog maar een jaar, ken hem dus nog maar net, het zal u niet verbazen dat ik daarom de 400 kilometer naar Parijs nog niet aandurfde. Dat traject was voorbehouden aan de CX Prestige, alsof dat een straf is.

Kortom, we vertrokken om 16.30 uur vanuit Breda (de kinderoppas instrueren duurt altijd langer dan je denkt), de Belgische fileproblematiek heeft overigens veel weg van de Nederlandse, zo bleek al gauw. Na een alleszins redelijke reistijd van 'n kleine vijf uur, waren we tegen 21.15 uur in Le Marais, een erg authentiek, gezellig en mooi Parijs' stadsdeel. San betrok om 21.30 uur de hotelkamer, ik ging op zoek naar een parkeerplek.

Een onmogelijke opgave in die *urban jungle*. Na een Diravi-testdrive van drie kwartier langs



Smarts, Mini's en ander klein grut vond ik een parking. Weliswaar een veel te nauwe, exorbitant dure parkeergarage, maar wel eentje met faciliteiten. Voor de CX op dat moment nutteloze zaken, maar toch.

Beveiliging? Wie steelt er in godsnaam een CX? Verwarming? Met een buitentemperatuur van 25 graden? Overdekt? Het hele weekend geen wolk aan de lucht. Een uur later dan San kwam ik ook in het hotel aankakken. Gelukkig dineert *tout* Parijs pas tegen die tijd, dus we mochten nog genieten van een heerlijk diner in een hippe, strakke tent.

De dag van de waarheid

De volgende ochtend vroeg opgestaan om Le Marais te verkennen, een aanrader is het Place de Vosges, het oudste plein van Parijs. Daarna haalden we de CX van (de dure) stal en reden naar St Germain de Prés, ook al zo'n prachtige, relaxte wijk. Het viel ons op hoezeer de Fransen ons nawezen, kennelijk hebben ze oog voor schoonheid en hun industrieel erfgoed. Ik ben erg benieuwd hoe dat gevoel in de SM was geweest, ooit komt het er nog van, dat is zeker. We hebben overigens in de stad tot onze verbazing geen enkele CX, XM of DS gezien.

Dat werd later ruimschoots goedge maakt in het Conservatoire, waarover onderstaand meer. Peter had op voorhand nog zo zijn best gedaan met voorstellen voor een gezamenlijk diner en overnachting, of het doorsturen van de Citroën-routebeschrijving. Deze was natuurlijk typisch Frans, de Franse bewegwijzering kan ook debet zijn aan onze zoektocht. Ik heb ooit eens een Franse socioloog horen zeggen dat de Fransen wel gastvrij lijken, maar het niet zijn. En dat komt tot uiting in de bewegwijzering, die als een tang op een varken slaat en nergens toe leidt. Een dosis gezond verstand en logisch denken brengt je verder dan de gemiddelde Franse routebeschrijving/bewegwijzering. Je moet door deze Franse slag wel haast te laat komen, vandaar dat Fransen dit en masse doen. Of ze rijden graag luxueus om, dat kan ook.

Het Conservatoire had ons op het hart gedrukt dat de tour om 13.30 uur begon en dat te laat komen geen optie was. Toen we uiteindelijk om 13.32 uur kwamen voorrijden, bleek de multinational niet zo rigide als op voorhand ingeschat.



De 340 pk sterke SM
Expérimental

Tegen betaling van de entreprijs waren we welkom.

Na een korte introductie van Peter en de Citroëngastheer van dienst mochten we *The Pleasure Dome* betreden. Bij binnenkomst in de hal sprong gelijk het rariteitenkabinet van Citroën in het oog, met futuristische prototypes die op Mars niet zouden hebben misstaan, prachtig.

Wie verzint er een Nemo-auto (C3 Picasso), gebaseerd op de gelijknamige tekenfilm. Of een zwarte C3 Dolce & Gabbana, de carrosserie bezaaid met zilverkleurige knopjes, geweldig lelijk. Of een pastelgetinte *beachcar* gebaseerd op het eerste model Xsara Picasso. Of de originele gele 2CV uit de James Bond film 'For your eyes only', met nepkogelgaten.

Het is niet verwonderlijk dat de meeste het productiestadium niet hebben gehaald, zeker sinds



Allereerste
Eenden





Wie herinnert zich dit busje niet?

de overname door het behoudende Peugeot. Dit kwam met name tot uiting bij de conceptcar van de C5 Airscape, een prachtig afgewerkte cabrio uit 2007, google 'm maar eens. Sandra zei gelijk: 'doe me die maar', en ik moest haar teleurstellen. Aan de velgen te zien, had deze C5 menig stoep- randje geraakt, maar hij bleek niet te koop te zijn. Menig medebezoeker was ervan overtuigd dat deze softtop het Duitse en Scandinavische cabrio- geweld afgetroefd zou hebben. Peugeot dacht daar blijkbaar anders over en gaf de voorkeur aan 13-in-een-dozijn 207 en 307 CC's, doodzonde.

Natuurlijk bevond er zich verder een veelvoud aan DS'en, 2CV's en Tractions Avant, naast enkele CX'en, XM's en SM's. Naast een prachtige Brun Scarabée injectie-SM stonden er ook drie rallye- versies. U weet wel, de SM's die destijds in met name Noord Afrika furore maakten. Een licht- blauw en twee roodzwarte monsters waren er te zien.

Van de CX waren er ook wat leuke versies aan- wezig, maar ze waren niet zo mooi als de onze, *excusez le mot*. Daarnaast was het prototype van de CX aanwezig, de Projet L, te lelijk voor woorden. Ik vrees dat Opron een *off-day* had en net op tijd het licht zag en zijn blunder herstelde. Er stond

een XM Présidentielle, waarin Chirac met Arafat achterin had gezeten, zij liever dan ik. Een lelijke verlengde versie, zeker vergeleken met onder- staand beschreven auto's. ChiChi schijnt trouwens 'wild' te zijn van een CX Prestige, zou hij dan tóch ook goede eigenschappen hebben?

Chauffeursbureau

Als eigenaar van privé-chauffeursbureau Business Class heb ik een voorliefde voor auto's-met- chauffeur. Zeker voor de twee SM's Présidentielle (volgens de Citroën-gastheer zijn er ooit vier gebouwd door Chapron, kan iemand dit verifiëren?), die zich op het Elysée bevinden, en dus onbetaalbaar, laat staan te koop zijn. Sinds 10 september weet ik dat er nog iets prachtigs bestaat, tevens het pronkstuk van het Conservatoire: een verlengde (en onherkenbaar gemodificeerde) DS Présidentielle, van de presidenten De Gaulle en later Pompidou. En hij wordt binnenkort geveild, de familie De Gaulle wil er vanaf, ik hou het in de gaten bij Bonhams. Op Youtube is een filmpje over het Conservatoire te zien, met deze mastodont uitgebreid in beeld.

Naast bovenstaand gevaarte stond een Lignage, juist, het prototype van de C6 uit 1999, te verble-

ken. Op voorhand was ons serieus op het hart gedrukt de afbakening om de auto's te respecteren en de auto's zeker niet aan te raken, laat staan er plaats in te nemen. Toen onze Franse gastheer de Lignage stond op te hemelen (terecht) en aangaf dat het het enige exemplaar ter wereld was, riep Sandra doodleuk dat ze er in had gezeten. De man ontplofte en we stonden op het punt naar de uit- gang gebonjourd te worden. Toen ze zei dat dat op de Autosalon van Frankfurt was geweest, in 1999, slaakte de goede man een zucht van verlich- ting en kon er wel om lachen.

U begrijpt het, het was dus een heerlijke middag, daar in Aulnay sous Bois, met bijzonder industri- eel erfgoed van Citroën. Het is een prestatie op zich dat vrijwel alle auto's er spic en span bij staan. Ik zal u onthouden hoe de dag verder verliep, ik had een tien jarig huwelijk te vieren. We weten dus niet hoe het de groep na het Conservatoire- bezoek is vergaan, onze wegen scheidden. Die van San en mij nog lang niet.

Dankwoord

Mijn woord van dank gaat uit naar Citroën (spreekt voor zich) en Peter Snoeker, die zich belangeloos ingezet heeft voor deze mooie dag. Dank ook aan de CX, die ons in 3,5 uur zwevend thuis bracht vanuit een schitterend nazomers Parijs.



Prototype van de C6



CITROËN SPECIALIST

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

Het onderhoud van de SM

Met alle verhalen over problemen, kleppen, speciale onderdelen, veranderingen aan de SM enzovoorts, vergeten we wel eens dat het belangrijkste om een SM zonder problemen op de weg te houden regelmatig en goed onderhoud is, daarom wil ik daar mee beginnen

Door Peter Derks

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 IDDS CLUB NEDERLAND

Over het onderhoud

Onze SM's zijn gebouwd in een tijd dat zeer regelmatig onderhoud nog noodzaak en gewoon was. Laten we even terug gaan naar 1970: toen was het nog gewoonte om iedere 5.000 kilometer een kleine beurt te laten uitvoeren, en ieder 10.000 kilometer een grote beurt, met om de 20.000 en 30.000 kilometer een aantal extra werkzaamheden. En zo was het ook bij de SM.

Mensen die veel reden in die tijd hadden dus hun auto om de haverklap bij de dealer staan, die dan ook nog een grote werkplaats had. In die tijd was een kleine auto die er 100.000 kilometer op had zitten meestal ook al aardig aan het einde van z'n economische levensduur, en bij grotere auto's was 200.000 kilometer een wereldreis. Nu zult u mij direct tegenwerpen dat u in veel jaren die 5.000 kilometer per jaar niet haalt, maar daar komen we ook op terug.

De structuur van onderhoud

In principe bestaat het onderhoud uit 'onderhoudshandelingen' en 'onderhoudscontroles'. Handelingen wil zeggen: zaken die standaard

uitgevoerd worden, terwijl controles wil zeggen: controle en herstel als de controle een negatief resultaat oplevert. Wat dient er elke 5.000 kilometer, en dan dus ook bij 10.000, 15.000, enzovoort te gebeuren?

Motorolie: vervangen

Versnellingsbak: oliestand controleren en eventueel aanvullen

Aandrijfassen: doorsmeren

Stabilisatorstangen: kogels en stanglagers doorsmeren

Koelvloeistof: stand controleren en eventueel aanvullen

LHM-vloeistof: stand controleren (lopende motor, hoogste stand) en waar noodzakelijk bijvullen

Accu: stand van accuzuur controleren en aanvullen, accuklemmen controleren en invetten

Ruitensproeier: vloeistofstand controleren en aanvullen

Luchthoorn: compressor oliën

Bandenspanning: controleren

Bij 10.000 km:

Oliefilter: wisselen

Oliekoeler en radiator: doorblazen met perslucht

Wielen: kruiselings verwisselen

Grote beurt-onderdelen:

Koelvloeistofslangen: alle slangklemmen controleren en natrekken

Gas- en chokekabel: functie en instelling controleren

V-snaren: conditie en spanning controleren

Koppelingsspel: instellen

Voorraadbol: druk controleren

Bougies: controleren, reinigen en waar nodig vervangen

Ontsteking: instellen

Stationair: toerental en carburateurs controleren en instellen

Luchtfilter: reinigen

Remblokken: montage nakijken (splitpennen) en controle op dikte

Handrem: instelling controleren

Hydrauliek: afdichtingen controleren en eventueel natrekken, filter in LHM-reservoir reinigen

Banden: spoor controleren, toestand controleren

Deuren, motorkap, kofferdeksel, tankklep: controleren en eventueel afstellen

Voorstoelen: instellingen controleren

Stuur: verstelling van stuur controleren, contactslot nakijken

Ramen: controleren van elektrische bediening

Ruitensproeiers: controleren

Ruitenwissers: controleren, inclusief intervalstand

Koplampen: instellingen controleren en bediening van lamphoogte en meedraaiende koplampen controleren

Elektrische controles: buiten- en binnenverlichting, dashboardverlichting, dashboardinstrumenten controleren

Airconditioning: controleren op werking

Afsluitend: proefrit maken

Bij 20.000 km extra:

In-/uitlaat: moeren en bouten van inlaat- en uitlaatspruitstuk controleren en vastzetten

Dynamo: aansluitingen controleren

Kogels achterste draagarmen: smeren

Secundaire kettingen: spannen

Klepspel: controleren en stellen

Bij 30.000 km:

LHM-vloeistof: vervangen

Kleppen en Kettingen

In de zestiger jaren was het normaal voor Maserati om de kettingen iedere 5.000 kilometer te spannen, dat wil zeggen: in de V8's die kettingaandrijving van de nokkassen hadden, maar zonder tussenas. Door de jaren heen zijn de kettingen beter geworden, en gaan dus langer dan de originele kettingen mee. Voor de SM was het spannen van de secundaire kettingen al niet meer iedere 5.000 kilometer nodig, maar om de 10.000 kilometer. Kettingen moeten vervangen worden als ze te veel 'gerekt' zijn, dat wil zeggen langer geworden. Want als je ze blijft gebruiken. lopen eerste de tandwielen in - zodat die niet goed meer 'lopen' met nieuwe kettingen - en ten tweede heb je uiteindelijk een heel klein risico op kettingbreuk. En ja, als je primaire ketting te veel is gerekt dan haalt de spanner het niet meer, en dan... klappert de ketting, klappert eerst de rechtgeleider stuk en daarna de spanner. Dan komen je in- en uitlaatkleppen elkaar tegen en dan zijn of de kleppen krom of de klepkoppen eraf... en is het leven van je motor voorbij.

Hoe zit het nu met moderne kettingen? Gebaseerd op wat ik weet van enkele specialisten kunnen we het volgende zeggen:

Bij originele SEDIS-kettingen, spannen van de secundaire kettingen iedere 10.000 kilometer bij veel stadgebruik en fors rijden en iedere 15.000 kilometer als er alleen lange, rustige ritten gereden worden. Deze kettingen zou je tussen de 50.000 en 60.000 kilometer moeten vervangen.

Verbeterde kettingen als de IWIS, geleverd door de Franse club, en de Renold Extended Life-kettingen(montage in de jaren '90): spannen van de secundaire ketting elke 15.000 kilometer bij stads- en fors gebruik en bij 20.000 kilometer bij een rustige rijstijl. Deze kettingen zouden 80.000 tot 100.000 kilometer kunnen meegaan.

De Renold Synergy lijkt de beste ketting op dit moment, en spannen van de secundaire kettingen zou slechts elke 30.000 kilometer nodig zijn, terwijl de levensverwachting ruim boven de 150.000 kilometer ligt, en dan ben je waarschijnlijk wel aan een revisie toe. Als u echt weinig rijdt toch iedere 20.000 kilometer spannen.

Weet je niet wat er in je motor zit? Dan kan je bij de secundaire kettingen proberen op de ketting te kijken naar markeringen, maar neem dan maar het zekere voor het onzekere.

Over het gebruik van de Renold Synergy kettingen: We hebben onlangs vernomen dat Renold deze kettingen NIET aanbeveelt voor transmissiedoelinden, dat wil zeggen: in onze SM motoren. Ze hebben misschien een geval waar ze zeer snel slijten, dat is in onderzoek. We komen daar in de volgende Subliem op terug met een uitgebreid verslag, en op de website als we eerder wat weten. Voorlopig kun je deze kettingen dus beter niet monteren.

Rek controleren

Hoe kan je de rek controleren, want dat bepaald natuurlijk de uiteindelijke slijtage?

1. Primaire ketting: meet de 'stand' van de kettingspanner, daarvoor moet je de oliepan demonteren, op een brug. Ik kom daar nog op terug.

2. Secundaire ketting: meet de lengte van een aantal schakels. Een schakel is 3/8 duim, dat wil zeggen 9,525 millimeter. Meet je 8 schakels dan kom je op 76,2 millimeter, 12 schakels is 114,3 millimeter. Met een schuifmaat kun je dat redelijk nauwkeurig nameten!

Wat is de rek die toegestaan is? Ga er maar van uit dat 1% rek al behoorlijk veel is. Dat wil zeggen: als je meer dan 77 millimeter meet op 8 schakels of meer dan 116 millimeter op 12 schakels kun je vervanging van de kettingen plannen. Als je secundaire kettingen te lang zijn, vervang dan de primaire ketting ook maar meteen, want die is zeker niet vaker vervangen. Ik kom nog wel een keer terug op het kettingverhaal.

Klepspel controleren en stellen

De SM is gezegend met harde klepzittingen, maar dat wil niet zeggen dat kleppen niet inlopen. Het is tekenend dat er in de normale onderhoudsoverzichten niet gesproken wordt over klepspel controleren en stellen! Als je de klepspel elke 10.000 kilometer controleert dan krijg je een goed beeld van de slijtage over langere tijd. Dat wil niet zeggen dat je elke 10.000 kilometer de klepspel moet afstellen, iedere 20.000 kilometer is echter het maximum voor controle en zo nodig afstellen: dat zou ik hanteren. Ook hiervoor geldt dat er bij een rustige rijstijl minder slijtage optreedt als bij

het veelvuldig hoog in de toeren jagen van de Maserati-motor, maar dat wisten we al, en dat zal ook mij niet tegenhouden dat af en toe te doen.

Belangrijk onderdeel

Welk onderdeel staat er nu niet in het onderhoudschema en is toch belangrijk? Hydraulisch systeem: controleer alle rubbers, stofhoezen, etc. op lekkage, en bedenk dat kleine lekkages alleen maar groter worden! Elektrisch systeem: je zou toch minstens iedere vijf jaar de stekkers moeten controleren op oxidatie en ze invetten met iets. Het best is zuurvrije vaseline: dat houdt vocht weg en tast het metaal niet aan.

Injectie: het onderhoud van het injectiesysteem kan je het beste bij de grote beurt laten doen. Controleer alle slangen op scheurtjes en vastzitten. Controleer de werking van alle componenten. Controleer de elektrische contacten onder de motorkap. Vervang het benzinefilter om de 20.000 kilometer.

En als ik weinig rijdt?

Stel, u rijdt maar een paar duizend kilometer per jaar. Dan zou u toch iedere twee jaar een grote onderhoudsbeurt moeten uitvoeren, want daarin zitten veel controles die de betrouwbaarheid beïnvloeden! De 5.000 kilometer-beurt kunt u best oprekken tot 6.000 of 7.000 kilometer, maar *the devil is in the details*: de duivel steekt in de details. Regelmatig groot onderhoud geeft u een betrouwbare SM, en het ontbreken van regelmatig goed onderhoud leidt tot veel storingen en een grote onderhoudsinhaalslag op een later moment.



TOUS LES 5.000 km.

TOUS LES 10.000 km.

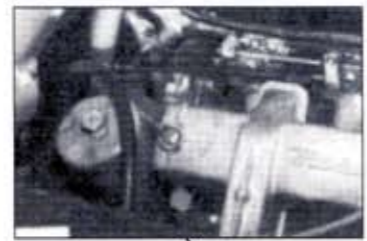
TOUS LES 20.000 km. TOUS LES 30.000 km.

BOITE DE VITESSES
Niveau
Total Extrême Pression80



8712

ECHANGE DU FILTRE
A HUILE /MOTEUR/



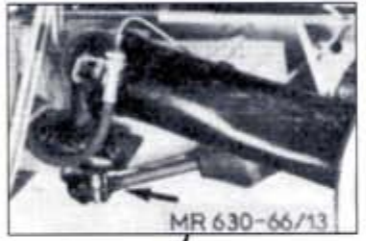
8619

NETTOYAGE DU FILTRE
DU RESERVOIR
PRINCIPAL



8483

BILLE DE SUSPENSION
ARRIERE
Total Multis



8107

VIDANGE DU RESERVOIR
PRINCIPAL
LIQUIDE SPECIAL LHM



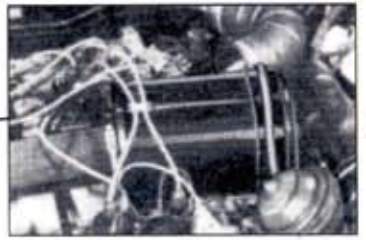
8483

8512



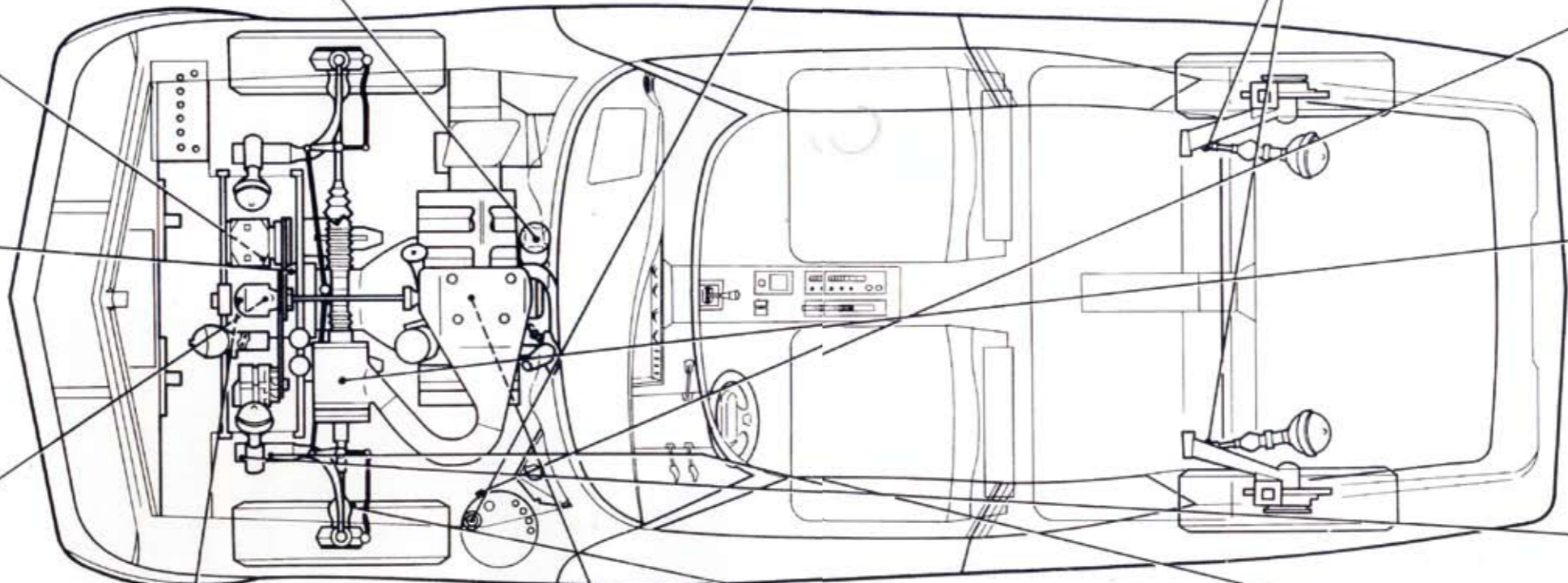
BOITE DE VITESSES
REPLISSAGE
Total Extrême Pression80

TOUS LES 10 000 km.



8743

NETTOYAGE DE LA
CARTOUCHE
FILTRANTE

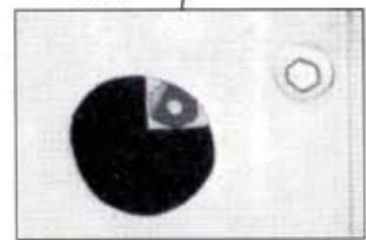


8580



BOITE DE VITESSES
VIDANGE
Total Extrême Pression80

8781



BOITE DE VITESSES
VIDANGE 5^{eme}
Total Extrême Pression80

8580



VIDANGE DU MOTEUR
TOTAL GTS 20W/50

8737



ROTULE DE CARDAN
Total Multis

8099



PALIER DE BARRE
ANTI-ROULIS
Total Multis

8100



ROTULES DE BIELLETTE
DE BARRE ANTI-ROULIS
Total Multis

TOUS LES 20.000 km.

TOUS LES 5.000 km.

LES JEUX SONT FAITS

In 2006 schreef ik het artikel 'Noblesse Oblige'. Dit verhaal liet mijn ambivalente belevenissen zien met een Citroën SM die in een verblinding van verliefde overmoed werd gekocht

Door Eric Bruinsma

Naderend afscheid

Mijn autoverleden en de impuls die mij bracht tot die aankoop in 1999 heb ik daarin al beschreven. Ook deed ik verslag van grote reparaties en van heerlijke ritten. Hoezeer genot en pijn mijn deel waren, heb ik de lezer niet onthouden.

Al eerder had ik de code voor het stoppen van het spel ingeroepen. 'Deze bloedmooie SM-amigo is mij toch een tikkeltje te wild. Daarom mag hij verhuizen naar een passender meester.' Maar ik bleek toch weer verder te willen spelen.

In 2006 ontstond voor de zoveelste maal een moment van bezinning, waarbij ik mij afvroeg of het hoogtepunt, en dus het meest ideale moment van verkoop, was gekomen. De Citroën C6 was aan de horizon verschenen en de verliefdheid daarvoor ging beslist tot een relatie leiden. Die

investering was op zich onverantwoord hoog. Compromis: één auto uit de collectie afstoten. Alweer pijn en genot gekoppeld. Welke auto moest er weg? De keuze ging tussen de SM en een prijzenwinnende DS21 Pallas. Het werd toen de DS.

Met de jaren groeide bij mij het besef dat mijn lichamelijke beperkingen mij geen eindeloos genot van deze en de andere klassiekers zouden gunnen. Afbouw van onze collectie om die redenen maakt niet direct blij. Maar als het dan toch moet, kun je maar beter ook daar het beste van maken. Dat wil in dit geval zeggen: tijdig op zoek gaan naar een nieuwe eigenaar voor de SM die liefst met nog meer liefde en deskundigheid voor de auto gaat zorgen.

Adverteren

In 2008 begon ik met adverteren. En trof vrij snel een Zuiderbuur met zeer veel kennis van zaken die grote interesse toonde. Hij was op zoek naar een topmodel in technisch perfecte staat. Zeer kritisch werd mijn documentatie van de afgelopen negen jaren bestudeerd. Zijn grootste twijfel was of de staat van de motor aan zijn eisen zou voldoen. Toen hij eenmaal vrijwel overtuigd was, volgde de proefrit rond onze woonplaats. Hij genoot van de perfecte rijkwaliteit, en ik die naast hem zat, genoot misschien nog wel veel meer. En daar was het SM-duiveltje weer: tegelijkertijd kreeg ik pijn bij de gedachte aan het afscheid nemen.



De koper was overtuigd, maar wilde voor de allerlaatste zekerheid nog een motorcompressie- en een oliedrukmeting laten doen. Had hij op dat moment tot aankoop besloten, had ik niet meer terug gekund; tegen dergelijke metingen had ik geen enkel bezwaar. Maar nu bood hij mij gelegenheid de verkoop stil te leggen: ik was nog niet aan het afscheid toe.

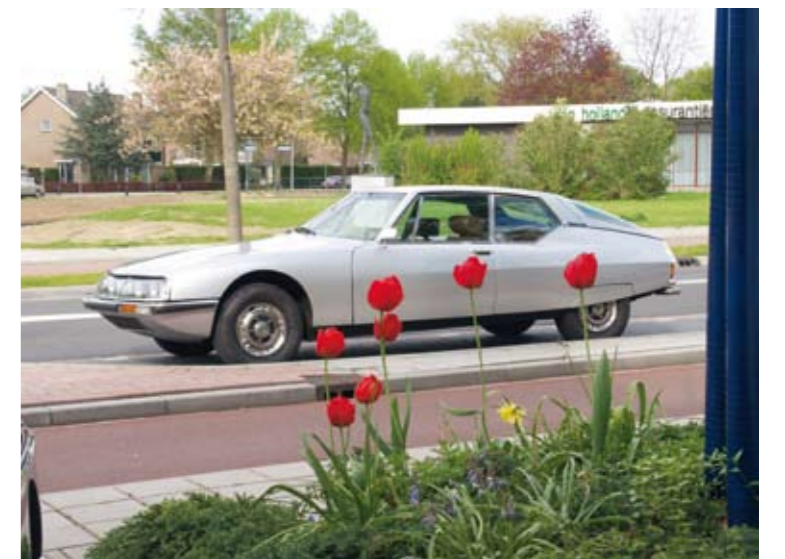
In het najaar van 2008 kon ik dus nog een grote rit door Normandië maken en dubbel intens genieten in het besef dat dit de laatste grote trip ermee zou zijn voor mij. Dat iemand op een nacht daar de gelegenheid nam om op het autodak te liggen en dus een heuse deuk te veroorzaken, was nog even een pijnpuntje. *Classic Jaap* heeft het onzichtbaar hersteld.

Met de alsnog verkregen gunstige metingen heb ik daarna de Zuiderbuur weer benaderd. Hij bleek inmiddels een andere SM naar genoeg te hebben gevonden. Dat betekende nog weer even respijt tot het voorjaar van 2009.

Een nieuwe eigenaar

Een kleine annonce op Marktplaats.nl leverde meerdere reacties; ook bleek in de kennissenkring het bericht rond te gaan dat mijn auto te koop stond. Toen ik werd benaderd door een jonge, gepassioneerde Citroën-rijder die op zoek was naar een perfecte SM met duidelijke bedoeling heel zorgvuldig met de auto te willen omgaan, ontstond snel het gevoel dat dit degene was aan wie ik de auto graag zou gunnen. En in september 2009 is de auto overgedragen met al mijn documentatie, archieven en onderdelen die op de SM betrekking hebben.

Bij de SM-clubrit naar *Das Meilenwerk* in november verscheen hij, nee zijn SM, zo mogelijk nog glanzender dan tevoren. Kleine details waren verder verbeterd! Een genoeg om te zien: het afscheid werd meer dan gecompenseerd door te ervaren dat de auto echt goed terecht is gekomen.



Wereldwijd Gespot

Down Under: SM's in topstaat, RHD-ombouw en een verdwaalde Nederlandse SM

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.

Ook een klein percentage van onze tegenvoeters is volslagen in de ban van de Citroën SM! Via onze website surf je snel naar dat selecte clubje SM-adepten aan de overzijde van onze aardkloot. Een klik op de link naar de Australische SM-club, zoals



hij op onze site staat vermeld, volstaat. Dit blijkt geen club te zijn als de onze, maar een stelletje samenwerkende SM-technenuten, professionals, die hun zeer verspreid wonende clientèle bedienen.

Het enthousiasme dat de site uitstraalt is opvallend en hartverwarmend. Hier kan niet alleen sprake zijn van commercie, er moet een geweldige SM-passie schuilen achter de aanpak van dit bedrijf. Kijk zelf maar eens op www.citroensmaustralia.com.

Deze website geeft een schat aan gegevens prijs over ons topmodel in Australië. Echt de moeite waard om alle informatie eens door te spitten. Na lezing blijft me vooral de vakkundig ogende ombouw naar rechtsgestuurde SM's bij en de degelijke technische informatie die op dit eilandcontinent ook gewoon voorhanden is. Evenals in de States en in Japan zijn hier ook liefhebbers *pur sang* in het fenomeen Citroën SM gedoken, net zo lang totdat ze haar al haar geheimen ontfoetseld hebben.

De drie mannen achter Citroën SM Australia zijn Peter McLeod, Warren Hatherley en Geoff Fuller. Hun cv's staan op de site. (Ook de plaatwerker/spuitser en de interieur-/leerspecialist krijgen hun *credits*, Tony Sultan en John Forest.) Een groot deel van de nodige kennis pikten de drie op in Europa en in de VS. Peter McLeod kocht zijn eerste SM in Londen in 1977 met 19.000 mijl op de teller. Het was de laatste officieel in Engeland geïmporteerde SM, die in 1975 de laatste demo was geweest van Eurocars in Londen. Deze late SM met chassisnummer 00SC4010 was de eerste die Peter qua besturing in spiegelbeeld liet ombouwen.

Drama

Een drama, zo valt te lezen onder de knop *Conversion History*. Een 'ombouwspecialist' had vier keer zoveel tijd nodig en drie keer de vooraf geschatte prijs en na afloop bezwoer de beste man dat hij nooit meer een SM zou aanraken. Toch klopte nog lang niet alles en kostte het Peter met hulp van collega Warren nog tien jaar om de rest van alle nodige modificaties te realiseren. Toen pas hadden ze zelf alle kennis en de nodige nagemaakte onderdelen in



huis om een deugdelijke ombouw naar rechtshandig gestuurde SM's in eigen beheer te gaan uitvoeren.

Hun tweede SM werd dan ook met succes door Peter en zijn kompanen omgebouwd. Toch werd de toegepaste procedure nog verder verfijnd. Tegenwoordig zijn alle nodige onderdelen op voorraad, waardoor een complete ombouw nu binnen drie maanden kan worden gedaan. Nog wel een hele klus dus, en dat wordt duidelijk als je de fotoreportages van motorruimte en van het interieur ziet. Werkelijk alles moet aangepast worden om een perfect spiegelbeeld van een standaard SM te realiseren. Heel veel onderdelen onder de motorkap, bijvoorbeeld de hydraulische leidingen, het stuurhuis. Maar ook in het interieur: onder andere de pedalen, de rijkhoogtehendel, motorkapopener en het complete dashboard met alle metertjes.

Waarom RHD?

Behalve prettiger gebruik bij landen met links verkeer waren RHD-SM's pure noodzaak in Australië: linksgestuurde auto's waren domweg verboden! Totdat... ze 30 jaar oud werden. Dus is het onderhand al tien jaar mogelijk om met een standaard SM



in Australië rond te rijden. Met als gevolg dat er steeds minder ombouwprojecten plaatsvinden.

Wat later dan de vroegst omgebouwde exemplaren, zoals hierboven beschreven, zorgde John van Chomp van Chevron Motors in Sydney al snel voor RHD-ombouwcomponenten voor privé-gebruik. Hiermee werden verschillende SM's aangepast in Queensland. Maar ook rijdt er in Australië een exemplaar rond dat al in de zeventiger jaren (maar later dan de Londense en Melbourne SM's) door Maserati(!) werd omgebouwd, voordat de eigenaar uit Europa naar



Vooral de verhalen over de lopende projecten, over de SM's die te koop staan en over de restauraties vind ik interessant. De basis van elk restauratieproject is steeds een Diva met gaaf chassis en plaatwerk uit droge Amerikaanse staten, zoals Arizona, Californië en Texas. De projecten zijn genummerd, op dit moment tot en met 32, en de betreffende SM's zijn soms unieke exemplaren, zoals die van projectnummer 32: deze SM reed geen meter meer sinds ze gestald werd in een verwarmde garage in 1981! De verdere verhalen achter dit soort vondsten zijn op de site te lezen. SMullen maar.

Hoewel de prijskaartjes uiteenlopen van omgerekend ruim 30.000 tot bijna 60.000 euro blijkt uit dergelijke bedragen dat Citroën Australia het betrouwbaar afleveren van zijn SM's niet kinderachtig aanpakt. Deze indruk wordt ondersteund door de vele foto's op de website van SM's in puik staat. Het kostbaarste project, *Current Projects No.14*, ondanks het lage projectnummer nog in uitvoering, lijkt de laatste en 25e RHD-ombouw van Citroën Australia te worden. Allerlei modificaties worden op een dergelijke SM toegepast. Soms wordt er een Europese neus opgeplakt.

Onderdelen

Wat ook opvalt is dat diverse onderdelen in Australië geproduceerd worden. Ik ben benieuwd of daarvan in ons land gebruik wordt gemaakt. Een heel lijstje staat op de site. Ook nuttig en bruikbaar lijken mij de onderhoudstips (*maintenance hints*), zeker voor de eigen doelgroep daar Down Under.

Owner Register

Een blik op het register van eigenaren leert dat er op dit moment 65 SM's geregistreerd staan op deze website. Meer cijfers: hiervan rijden er 12 rond in Nieuw-Zeeland (alsof dat vlak om de hoek ligt), één op Tasmanië en de overige in de verschillende Australische provincies. Het grootste aantal is afkomstig uit de VS (31), daarna volgen Frankrijk met 16 exemplaren, het Verenigd Koninkrijk met 11, Italië met 3, Canada met 2, en Duitsland en Nederland met elk één exemplaar.

De voorheen Nederlandse SM is eigendom van Marcel Wyss, Victoria. De auto stamt uit januari 1974 en zou daarmee één van de 99 originele Nederlandse exemplaren moeten zijn. Ze werd in 1974 reeds uitgevoerd naar Australië en meteen omgebouwd. Het chassisnummer 00SC3492 heb ik niet

terugggevonden in Theo van der Laan's overzicht in SublieM aflevering 51, wel de dichtbij liggende nummers 00SC3456 en 00SC3485. Wie weet is hiermee weer een origineel Nederlandse SM boven water, wellicht de enige rechtsgestuurde! Als ik er meer van weet zal ik dit melden in de kolommen van SublieM.

Harmonie der tegenstellingen

Ronduit blij word je van de teksten onder de knop *Parts & Services*. *'Generally an SM prepared by experienced people to the correct specifications and appropriately driven and maintained is actually an impressively, reliable, trouble free and inexpensive classic car that can be regularly used without concern'*. Prachtig toch, deze preek voor eigen parochie?

Aan het slot van deze WWG-rubriek nog een vette uitspraak van onze zielsverwanten van Citroën SM Australia over onze dames zelf: *Never will there be a real replacement for the SM – truly a harmony of opposites*. Hoe kan het mooier geformuleerd wor-

den? Jammer alleen dat die laatste drie woorden niet uit de eigen koker komen, want kwam ik deze *slogan* ook niet tegen op de voorzijde van de Amerikaanse SM-brochure uit oktober 1972?

Met dank aan Robbert Leutscher voor de fotografie.

Nóg vroegere rechtsgestuurde SM's

De Citroën SM is door de fabriek nooit geleverd met rechts stuur, hoewel er naar verluid wel plannen voor zijn geweest. In de vroege jaren '70 kreeg Roy Middleton van Potters Bar nabij Londen, een Citroën-dealer, de nodige technische en financiële support van Citroën om *Right Hand Drive SM's* te gaan bouwen. Hij realiseerde drie exemplaren. Ook door Chapel Engineering in Melbourne, Australië, werden in ongeveer dezelfde periode drie SM's omgebouwd. Hele kleine aantallen, maar hier zou het dus niet bij blijven.



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



Zomers avontuur



De zomer ligt al weer achter ons, maar ik wil jullie mijn zomerse avontuur niet onthouden. Op een goede dag in de vakantie kreeg Limoentje, mijn lieve vrouw, een geweldig idee. Laten we gaan picknicken met de SM. Tja, wilde ze nu graag picknicken en dacht ze mij zo mee te krijgen of heeft ze een verborgen liefde voor de SM. We zullen het nooit weten, maar een ding is zeker, ik viel als een blok voor het idee.

De weersvoorspelling was erg goed en we zouden een warme picknick gaan houden op de dijk aan de Waddenzee. De beide kinderen zagen het helemaal zitten en wilden eigenlijk direct al weg. Maar dat ging natuurlijk niet.

Er moest eerst gekookt worden en het eten ingepakt. De warme pannen gingen in een grote handdoek en dat ging weer in een echte rieten picknickmand. Dat zou wel een tijdje warm blijven. De autostoeltjes werden in de SM gezet (ja, ja, ik heb gordels achterin) en de picknickmand en een grote oude slaapzak in de kofferbak. Instappen maar en daar gingen we.

Er werd koers gezet richting Waddenzee. Twee glunderende kinderen achterin en twee trotse ouders voorin, het ultieme SM-rijden. Een lekker tochtje over het Groningse platteland. Langs de mislukte Blauwe Stad. Ach, wat heet mislukt, een prachtig meer om te zeilen en zwemmen is er wel, veel ontwikkelingen in de toeristische sector ook. Alleen geen westerlingen om de huizen te bouwen die nodig zijn om uit de kosten te komen. Maar met de SM is het er heerlijk rijden. Dat noem ik echt geen mislukking. Kom over twintig jaar maar weer eens kijken, dan zijn alle kavels verkocht en wil iedereen daar wonen.

Maar goed, wij gingen dit keer verder naar het Noorden richting Termunterzijl, ook al zo'n onbekend pareltje aan de Waddenkust. We passeerden Termunterzijl en reden door de Carel Coenraadpolder, dwars door de graanrepubliek, naar het uiterste hoekje van Nederland: Nieuw Statenzijl. Dit is een klein haven- en sluizencomplex waar de Westerwoldse Aa in de Dol-

lard stroomt. Ver weg van de bewoonde wereld werd de SM aan de dijk geparkeerd. De Limontjes beklommen de dijk en gingen daarboven zitten met uitzicht op het haventje, de vogelkijkhut midden in het riet en de SM langzaam terugzakkend in haar ruststand.

Het was een fenomenale, warme zomeravond en we hebben heerlijk gegeten van de groenten en aardappels uit eigen tuin. De gebakken scholfiletjes smaakten er aan de rand van hun leefmilieu niet minder om. We genoten van de rust om ons heen en zagen vanaf een afstandje een handjevol andere aanwezigen over de sluizen lopen of fietsen richting Duitsland of vice versa.

Ook hier bleek de SM een soort magneet, je zag mensen extra lang kijken naar wat daar nou stond en sommigen gingen zelfs een ommetje maken om eens goed te kijken of het echt waar was dat daar midden in het niets een Citroën SM geparkeerd stond. Het deed mij wegdromen en denken aan het lied dat onze te vroeg overleden Groninger bard Ede Staal over deze plek schreef:

Nij Stoatenziel

*Nij Stoatenziel, doe bist mien end en mien begun,
Doe bist mien moan, en doe bist ook mien zun.
En bie leeg woater spaigelt Dollerd zich in t sliak,
Nij Stoatenziel, doar wil ik strunen achter diek, oh joa,
Nij Stoatenziel, doar wil ik strunen achter diek.
Vlak achter Drijbörg, in mien mooie polderlaand,
Ligstoe te dreumen in die gruiene diekenraand.
En in november zai k de ganzen in heur vlucht,
Ze schrievon dien noam tegen de strakke blauwe lucht, oh joa,
Ze schrievon dien noam tegen de strakke blauwe lucht.
Nij Stoatenziel, veur wel de rust en roemte wil,
Doar stait het tij en sums de tied nog even stil.
En bie leeg woater spaigelt Dollerd zich in t sliak,
Nij Stoatenziel, doar wil ik strunen achter diek, oh joa,
Nij Stoatenziel, doar wil ik strunen achter diek.
Nij Stoatenziel... Nij Stoatenziel,
Nij Stoatenziel... Nij Stoatenziel.*

Dit was levensgenieten ten top. De Limontjes hadden een prachtige avond en genoten van al het geluk dat hen toelachte.

SaM Limon

PASSIE VOOR AUTO'S...



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIJDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKSE 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 VOELLEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12



