



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland

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

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

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

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

Redactie SublieM	:	Dick Bolt Robert de Jonge Roland van der Spek (redactie@citroensmclub.nl)
Vormgeving	:	Tony Vos
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 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.



66

December 2011

In dit nummer:

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Evenementen.....	4
Van de voorzitter.....	5
Door Peter Snoeker	
Snelle Mededelingen.....	6
Unieke restauratie van SM Mylord (deel 1).....	12
Door Dick Bolt	
Verslag van het evenement in Den Helder.....	18
Door Robin Visser	
Hoe repareer je doorgezakte stoelen.....	22
Door Piet Buijsman	
Reisverslag met de Groene SM (deel 2).....	24
Door Robin Visser	
De aanschaf van een SM.....	32
Door Michiel Rautenberg	
Vooruitblik op de ICCCR in Yorkshire.....	40
Door Robin Visser	
Een beschouwing over auto's, en de SM 46	
Door Paul Beerten	
Wereldwijd Gespot.....	48
Door Dick Bolt	
Citroën raakt het hart.....	50
Door Sam Limon	

Op de cover een flitsende SM, toen nog in het bezit van ex-clublid en ex-voorzitter Paul Paymans, thans in het bezit van Robin Visser. De foto is gemaakt door Ingmar Timmer



Evenementen

2012

- | | |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11 maart | Algemene Ledenvergadering in combinatie met een rijtrip (locatie en nadere gegevens volgen) |
| Medio april | Voorjaarsmeeting |
| 5-6 mei | CitroMobile, Haarlemmermeer

Het thema is 'Citroën en Verjonging' en ook deze editie zal er een Citroën SM-clubstand zijn. Heeft u ideeën over hoe we het thema kunnen opluisteren in combinatie met de SM, laat het ons weten! |
| 25-28 mei | Internationale Citroën SM-meeting in Keulen, Duitsland |
| Medio juni | Club-barbecue

Hiervoor is de club nog op zoek naar een leuke locatie: heeft u een grote tuin, meld het ons! |
| 9-12 augustus | ICCCR in Yorkshire, Engeland |
| Medio oktober | Toerit door Duitsland (wederom zonder flitskasten) |

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 clublid,

Het is donker december geworden; hopelijk staat uw SM warm en droog. En hopelijk bracht 2011 u veel fijne SM-kilometers. Nu is het wachten op de lentezon, maar ach, de winter brengt weer andere genoegens.

In oktober jongstleden hadden we met stralend weer de clubrit door Duitsland. Wat heerlijk om niet op camera's en flitspalen en bromsnorren met laserguns te hoeven letten, bij het aanhouden van een gemakkelijke 150 km/u. Of sneller, zoals clublid Nard en wat anderen deden. Lunchen in een warme herfstzon op een buitenterras, goede tijden. Wat een geslaagd evenement, goed bezocht en nieuwe gezichten; leuk hoor!

En voor het eerst kan ik u een technische tip geven. Als volgt. Mijn SM heeft, naast continue goede zorgen van de firma Van der Laan, zo'n anderhalve maand geleden een bescheiden ingreepje ondergaan. Voor 250 euro zijn er twee cyclones in de luchttoevoerslangen gemonteerd. Wat een verrukking. Kijk maar eens op www.cyclonenerland.nl. De motor loopt zo prachtig en regelmatig door die simpele luchttoevoerverbetering, het brandstofverbruik zakt substantieel, en ze hangt aan het gas.

Nou beste clubleden, doe er uw voordeel mee. Gert van Veldhuizen, de man achter deze uitvinding (telefoon 0320 – 84 87 41) heeft tijdens zijn werk als Schiphol-brandweercommandant dit wondertje bedacht en monteert de twee Cyclones in zo'n dertig minuten op zijn garagepad. Als uw SM een cadeautje verdient, of uzelf: benader Gert



eens. Schaamteloze reclame, ik weet het, maar waarom iets wat echt héél goed is voor mezelf houden?

Dan aangaande onze club. Roland en ik treden in de aanstaande ALV (maart 2012) af als bestuurslid. De uitnodiging voor die ALV bereikt u spoedig. Voor de Subliem-verzorging is een externe oplossing bedacht, en Robin schrikt niet terug voor het voorzitterschap.

Ik schreef al eerder: het bestuur behoeft versterking. Portefeuilles en werkzaamheden in onderling overleg. Het bestuur is uitermate content met de frisse inzet van Robin Visser, maar hoe actief hij ook is (zeer!), Egbert en Robin en Peter Derks behoeven er mensen bij! Mijn oproepen en pogingen tot de benodigde versterking bleven echter zonder resultaat. Dat vind ik uitermate jammer. Ook mijn hartenkreet over opheffing van de club, zie mijn vorige voorwoord, bleef zonder weerklank.

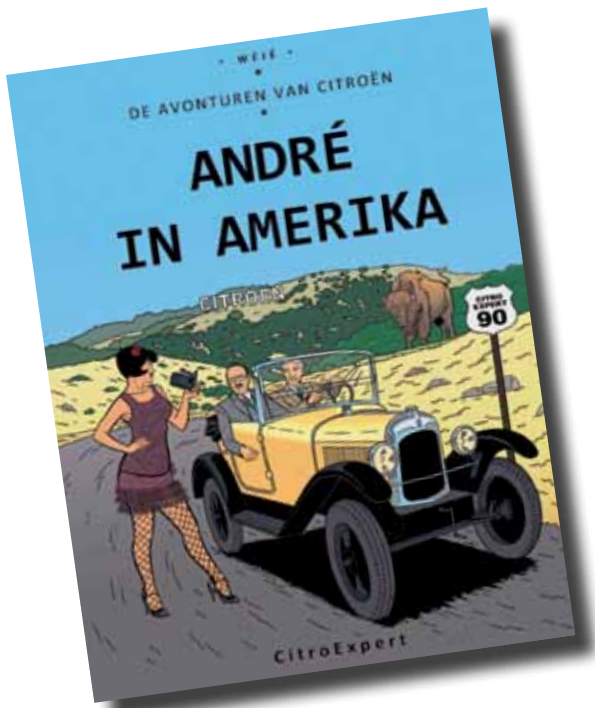
Wat daar ook van zij, dat weerhoudt Robin er gelukkig niet van om met frisse energie een deel van zijn vrije tijd aan onze/uw club te willen gaan wijden. Daar mag de club zich gelukkig mee prijzen.

Tenslotte: ik wens u namens het hele bestuur een goed uiteinde en graag tot ziens in 2012. Moge dat weer een mooi jaar worden voor u en uw Diva!

Groet,

Peter Snoeker

Snelle Mededelingen



Citroën SM in de pers (1)

Ter gelegenheid van het derde lustrum van CitroExpert is een extra dikke uitgave verschenen met aan de ene kant een reguliere versie van het blad en upside-down 100 extra pagina's over Citroën in Amerika. Een mooi overzicht van ons merk in de VS wordt per decennium behandeld met veel bekende, maar ook de nodige nieuwe informatie.

Zo is er een onderdeel gewijd aan de Amerikaanse ontwerper Henry de Ségur Lauve, die zowel voor Chapron als Citroën blijkt te hebben gewerkt. Is daar iets interessants bij voor SM-liefhebbers? Jazeker, want onder zijn prachtige tekeningen met soms duidelijk Amerikaanse inslag bevindt zich op pagina 72, bij meer schetsen van een sportieve Citroën, een interieurontwerp dat verbazingwekkend veel lijkt op de binnenkant van de definitieve SM. Het kan niet

anders of De Ségur Lauve's ideeën over het dashboard, de middenconsole, stoelen en portierbekleding zijn deels overgenomen!

Verder zijn er in het seventies-gedeelte nog drie pagina's gewijd aan de SM-USA met onder andere vermelding van nieuwe regels voor bumperhoogte in 1974, wat het einde van de SM in de VS inluidde, en informatie over vroege crash-tests. Elders zijn in het 90e nummer van het jubilerende blad nog twee aankondigingen te vinden van nieuwe SM-literatuur. Allebei lastig verkrijgbaar. Een pocketuitgave, verschenen als vijfde bijlage in de serie Le Garage Idéal van l'Autojournal, is misschien nog het makkelijkst te verkrijgen. De titel: Citroën SM 1970-1975.

Citroën SM in de pers (2)

Clublid Marc Hopmans attendeerde ons op een artikel op de website van BN De Stem. Daar worden eigenaren van bijzondere auto's belicht, en dit artikel gaat dus over de Citroën SM. Van clublid Lucien Jongen. Aardig om te melden is dat de verslaggever met een alternatieve betekenis komt voor SM: *Système Maserati*. Die kenden we nog niet op de redactie van SublieM!



Clubwebsite

Per 1 januari aanstaande zal de opslagcapaciteit van de clubwebsite (www.citroensclub.nl) worden uitgebreid. Dat zal niet direct merkbaar zijn, maar het biedt de club wel de gelegenheid om meer materiaal online beschikbaar te stellen.

Zo zullen er vaker fotoverslagen van meetings te zien zijn (zie het menu Fotoalbum) en zullen we meer brochures online ter inzage aanbieden (zie menu Brochures). Andere ideeën hierover zijn welkom!

Daarnaast zijn er onlangs twee menu's toegevoegd. De eerste is ICCCR, waarin een introductie staat voor de komende ICCCR in Yorkshire, Engeland – een algemeen Citroën-evenement voor clubs waarnaar we vanuit de SM-club ook een reis organiseren.

Het tweede menu is Video's. Met medewerking van clublid Robin Visser is een overzicht gegenereerd van alle video's waarin de Citroën SM een rol speelt, te zien op YouTube. Komt u zelf een dergelijke video tegen die nog niet in de lijst staat, laat het ons weten, dan kunnen we dat overzicht nog completer maken.



Citroën SM in de pers (3)

In de Duitse uitgave van het van origine Britse blad Classic & Sport Car van mei 2011 staat een uitgebreid verhaal over de SM met V8. De échte SM met V8 bestaat niet meer, maar de motor, die Giulio Alfieri in zijn SM had liggen, blijkt bewaard te zijn gebleven. De motor is van de hand gedaan en in 2010 door een Franse SM-specialist in een SM ingebouwd. Een vuurrode, dezelfde kleur als waar Alfieri mee rond reed. Het artikel, dat we zelf nog niet lezen, handelt over de hoe de SM met V8 rijdt. Stiekem weten we dat trouwens al...

Snelle Mededelingen

Oproep!

We herinneren u er nog maar eens aan: de club is dringend op zoek naar (bestuurlijke) versterking. Bij de komende Algemene Ledenvergadering zullen de bestuursleden Peter Snoeker en Roland van der Spek aftreden en dat betekent dat er een aantal bestuurstaken ingevuld moeten worden. Clublid Robin Visser is bereid gevonden om in het bestuur toe te treden, maar voor het in goede banen leiden van onze club is het gewenst nog minstens twee extra bestuursleden erbij te hebben. Dit nieuw te vormen bestuur zal in onderling overleg de taken verdelen.

Denkt u niet dat u als bestuurslid al uw vrije tijd inlevert! In de regel komt het bestuur vier tot zes keer per jaar bijeen, op een doordeweekse avond en op een voor ieder bestuurslid passende locatie, om van 20.00 uur tot ca. 22.30 uur alle relevante clubzaken door te spreken. Uiteraard met als doel om onze ruim 140 leden, Citroën SM-adepten, te bedienen.

Daarnaast is een aantal activiteiten noodzakelijk die niet per se vanuit een bestuurlijke functie hoeven plaats te vinden. Roland van der Spek nam als bestuurslid onder andere het clubblad SublieM voor zijn rekening, met buitengewoon welkome redactionele hulp van de clubleden Dick Bolt en Robert de Jonge, en eveneens met buitengewoon welkome hulp van een aantal vaste schrijvers zoals Piet Buijsman en Robin Visser. De opmaak en vormgeving die tot nu toe binnen Rolands bedrijf plaatsvonden, kunnen naar alle waarschijnlijkheid tegen geringe kosten elders worden uitbesteed zodat de werkzaamheden voor het maken van een SublieM minder tijd zullen omvatten.

Maar het hele proces om SublieM te maken, moet wel gecoördineerd worden. Op een centrale plek dienen alle artikelen en foto's verzameld te worden, nagekeken en klaargemaakt zodat de opmaak en vormgeving daarmee direct aan de slag kunnen. Dit is geen moeilijke taak, ook geen heel tijdrovende, maar wel een heel noodzakelijke. Mocht u zich geïnteresseerd voelen, interesse hebben of meer willen weten

over de inhoudelijke kant hiervan, neem dan gerust contact op met Roland (roland@citroensmclub.nl). Hij is niet alleen bereid u alles te vertellen over hoe het in z'n werk zou kunnen gaan, maar zal bij aanvang zeker zijn ondersteuning en assistentie verlenen.

Naast een coördinator voor SublieM, is ook een coördinator voor het organiseren van evenementen gewenst. Ook deze functie hoeft niet per se onderdeel uit te maken van het bestuur. Van de coördinator evenementen wordt verwacht dat hij of zij andere clubleden enthousiasmeert om bijvoorbeeld in de buurt van hun woonplaats een evenement te organiseren. De coördinator zal in samenspraak met het bestuur daarvoor budget krijgen en de communicatie met de andere leden, onder andere via de website en via SublieM, regelen. Geen tijdrovende taak, wel een serieuze.

Heeft u nog andere gedachten en ideeën om de bestuurlijke en organisatorische kant van onze club te verbeteren en stroomlijnen: laat het ons weten! Een e-mail naar info@citroensmclub.nl is voldoende, een telefoontje naar een van de huidige bestuursleden is ook welkom. Hun namen en nummers staan in het colofon op pagina 2. We horen graag van u!





- Onderhoud
- Reparaties
- Motorrevisies
- Advies
- Onderdelen
- Restauraties

...onderdelen nodig?

Vanwege de toenemende vraag naar SM onderdelen hebben we ons magazijn uitgebreid. We hebben nu veel meer onderdelen voor uw SM op voorraad. Zo hebben we onze eigen productie van onderdelen, zoals koelwaterbuizen van zwart gepoedercoat RVS in 3 modellen en cilinderbussen voor 2.7 en 3.0 liter motoren. Daarnaast beschikken we over een aanzienlijke hoeveelheid gebruikte onderdelen. Zie onze website voor ons aanbod onderdelen of neem gerust contact op.



CYRIL SARS
CITROËN
CARS

www.citrosars.nl





STILSTAND KAN UITEINDELIJK ALLEEN MAAR RESULTEREN IN VOORUITGANG

**DOUWE G.
BLANKSMA**
coo:perations

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

Empelsedijk 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





CITROËN SPECIALIST

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



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

D 545 1
051421



UNIEKE RESTAURATIE VAN SM MYLORD (DEEL 1)

Via een tip van Eric Bruinsma kwam ik er achter dat er in ons land een bijzondere Citroën SM onder handen wordt genomen. Nog wel een SM Mylord, de originele SM Cabriolet uit de stal van Chapron! Daar waren er toch maar een paar van?

Door Dick Bolt



'Bart houdt niet van half werk, dat herinner ik me nog wel van de praalwagens die hij ons in het verleden al toonde'

De restauratie vindt plaats bij Bart Kocken, de Friese specialist die zijn naam al eerder heeft gevestigd met zijn minutieuze aanpak: op Citro-

Mobile waren de verbluffende resultaten van zijn DS Cabriolet-projecten al verschillende malen te zien. Resultaten van vakmanschap en lange adem. Bart houdt niet van half werk, dat herinner ik me nog wel van de praalwagens die hij ons in het verleden al toonde.

Rood rechteroor

Zou dit mede-clublid een interview over zijn Mylord-project zien zitten? Ik neem maar eens de telefoon ter hand. Twee uur later, na een uitgebreid gastcollege over alles wat met een SM te maken heeft en vooral met een Mylord én met een rood rechteroor, is het duidelijk: ik ga naar





Friesland voor een vervolgesprek. Hoewel de eigenaar van het zeldzame SM-type zelf niet de publiciteit zoekt, nodigt Bart me gelukkig wel uit in zijn atelier. Hij is de mening toegedaan dat de leden van onze SM-club, van wie toch wel mag worden verondersteld dat zij de échte SM-liefhebbers zijn, best eens bijgepraat zouden mogen worden over dit zeldzame Chapron-model.

Beauty

Bij aankomst in de Friese werkplaats wordt mijn aandacht niet meteen getrokken door de Mylord. Want zo ongeveer in de toegangsdeur van de garage staat een prachtige, goudkleurige SM te blinken, niet in het Sable Metalissé van mijn SM, maar in de donkerder tint. 'Dat is ook een mooi exemplaar...', begin ik voorzichtig. Het lijkt wel of Bart deze beauty hier expres had geparkeerd en al poetsend ging hij als het ware gewoon verder met ons telefoongesprek, bijna alsof we elkaar al jaren kenden. Met als gespreksonderwerp deze opvallend schitterende gewone SM. Bart Kocken vertelt: 'Dit exemplaar is heel bijzonder voor mij, want ik heb deze originele Nederlandse SM zelf in Amerika getraceerd en op de kop getikt. De auto verkeerde weliswaar in een matige staat want hij was flink gebruikt. Maar dat was precies wat ik zocht, want ik had al jaren een vrijwel



'Enkele sites spreken elkaar lichtelijk tegen over het aantal geproduceerde Mylords'

complete set onderdelen verzameld en dit was nu precies het soort auto waarop ik dat allemaal kwijt kon om mijn droom waar te maken, extra leuk dat het een echte Nederlander is.'

De complete opbouw van een SM met nieuwe onderdelen, zowel onder de motorkap als qua uiterlijke kenmerken zoals de verlichting, bumpers en andere RVS-delen, maar ook nieuw leer in het interieur, dat was een kolfje naar Barts hand. Voor zichzelf bouwde hij zo de misschien wel nieuwste en technisch meest perfect uitziende SM die ik ooit heb gezien. Misschien wel fraaier en preciezer afgewerkt dan hoe onze troetelkinderen in de jaren zeventig de fabriek verlieten. En met een aantal technische verbeteringen, zoals een warmtewisselaar om het motorblok sneller op temperatuur te laten komen.

RDW

Bart vertelt dat hij er bij navraag bij de RDW achterkwam dat het originele Nederlandse kenteken nooit was vernietigd. Prachtig toch dat deze inmiddels aan een klant verkochte SM de vaderlandse wegen opnieuw siert met zijn eigen oude cijfer- en lettercombinatie. Zou de nieuwe eigenaar die de wagen voor een controlebeurt weer even bij Bart heeft geparkeerd zich realiseren dat hij wel heel bijzonder goud in handen heeft?

Maar... waar stond nu eigenlijk die Mylord? Eerlijk gezegd had ik hem vanuit mijn rechterooghoek al zien staan, grotendeels verstopt onder plastic, maar de blinkend-jeugdige coupé had me danig weten af te leiden. Nu maar eens kijken bij het ware onderwerp van dit interview.

Thuis had ik me voorbereid door wat vragen te bedenken, maar ook door eens te kijken wat ik snel en makkelijk kon vinden over de SM Mylord in enkele boeken en op internet. Op de Chapron-site staat nauwelijks informatie. Enkele sites spreken elkaar lichtelijk tegen over het aantal geproduceerde Mylords. Volgens de Engelse en





Duitse Wikipedia en het boek La SM van Olivier de Serres zijn er zeven stuks geproduceerd, volgens onze eigen clubsite zijn het er zes. Onder de button Over de SM en vervolgens Mylord staat op die laatste ook informatie over de prijzen van deze bolides, die werden gefabriceerd bij Henri Chapron vanaf 1971, toen het eerste exemplaar op de Salon te Parijs verscheen, tot en met 1974.

Hoeveel zijn het er nu?

Het getal zes komt waarschijnlijk uit Peter Pijlman's boek De Diva, die schrijft dat Chapron één witte Mylord heeft gebouwd met carburateur en vijf stuks met injectiemotor. En dat één van deze vijf door brand verloren is gegaan. Onder andere in het boek van De Serres staan fraaie foto's van het eerste showmodel uit 1971 zonder extra chroomwerk, terwijl die glimmende spatbordranden wel in het oog springen op het Salonmodel van 1972.

Behalve een witte, blauwe en bruin-beige (met Henri Chapron zelf erachter) mét die extra versieringen, staat in het Franse boek de foto van een goudgeel exemplaar zónder. Zou dat nu het eer-

ste exemplaar zijn? Dit boek verklaart ook waar de auto's volgens de Chapron-registers zijn verkocht: vier in Frankrijk, twee in Spanje en één in Groot-Brittannië. Verder wordt er melding gemaakt van een zelfbouwexemplaar in Nederland.

Het wordt nu echt tijd om de kennis van Bart Kocken over dit Chapron-model te horen. En vooral over hoe Chapron de Mylord heeft gebouwd. Kreeg men een standaard SM die vervolgens gecoupeerd werd en grondig aangepast, of ging men uit van een kaal chassis? En waar zitten dan de grote verschillen in bouw? De volgende keer hoop ik antwoorden te geven op al dit soort vragen. Als aperitief kunt u hier wel alvast wat foto's bekijken van dit Mylord-project. Wordt vervolgd...





Historisch weekend

De deelname aan het evenement Historisch weekend in Den Helder met de club heeft een aanloop gehad. Tijdens de vestingenrit, waar ik samen met vriendinnetje Eveline aan deelnam, kwam onderweg de vraag wie ik 's avonds nog verwachtte?

Door Robin Visser

Ik wist te vertellen dat ook Peter van Kouteren zou komen. Dat leek me wel een gespreksgeenoot voor Eveline. Had ik goed ingeschat. Peter en ik waren kort geleden met elkaar, met Piet Buijsman erbij, naar Nard van der Meer geweest om een beetje te kletsen over ontstekingen en aandrijfassen. De aanleiding was dat de aandrijfassen die onder mijn auto waren geschroefd, de groene van Poolse makelij, niet bepaald de voorkeur hadden van subliem scribe Piet. Er zit namelijk geen splitpen op ter borging, zoals bij de zwarte Chinezen. Polen kunnen alleen een veel strakkere passing maken van de in elkaar grijpende delen, zodat die pin niet nodig zou zijn.

Proefondervindelijk kan ik wel melden dat dit laatste klopt. Na iets van 10.000 kilometer de Poolski's serieus op de proef te hebben gesteld met boenderen over 's lands wegen, mag ik denk ik deze conclusie wel trekken. Maar dat terzijde.

Ontsteking

Peter was ik ook een paar keer met z'n A-team SM op de Coloradodreef bij David tegengekomen. We hebben er een paar keer de boterhammetjes gedeeld. Toen ook vertelde ik over de toen nog op handen zijnde ontmoeting bij Nard. Peter wilde wel mee. Peter heeft namelijk een ontsteking bedacht voor de SM die werkt, en daar

wilde hij wel even over sparren met Nard. En zo kwam het dat we kennis kregen aan elkaar.

Ik stelde Peter voor om samen naar Den Helder te gaan. Dat vond hij een goed plan. Op dat moment was het evenement nog ver weg. Een week voor het evenement hebben we de afspraak nog bekrachtigd. Peter speelde bas in de band van Danny Giles, een muzikant in de trant van Stevie Ray Vaughan en Gary Moore. Danny en Peter speelden in Schijndel en dat is om de hoek. In de SM ben ik samen met mijn meisje naar Schijndel gereden en daar hebben we de kunsten van Peter aangehoord. Bij die gelegenheid spraken we definitief af met elkaar naar Den Helder af te reizen. Ik zou Peter ophalen en dan zouden we samen verder gaan.

Het huis van Peter vinden was een makkie. Recht voor de deur staat namelijk zijn andere *fearce creature*, de roemruchte groene hamerite SM. Uiteraard heb ik ze samen even op de kiek gezet. Binnen heb ik nog even wat automeubilair als huisinterieur mogen bewonderen en restanten van huismeubilair als auto-interieur. Niet gehinderd door originaliteitstreven heeft Peter een set prachtige leren SM-stoelen, bekleed met leer dat over was van zijn ter ziele gegane bankstel. Het resultaat is werkelijk prachtig.

Op reis

De reis naar Den Helder werd een gezellige. Echt manning. Beetje slap lullen over vrouwen, muziek en autoprojecten, met als uitschieter het wilde idee van een vierdeurs SM. Adele met Set fire to the rain schalmde op dat moment zeer toepasselijk uit de speakers. De zaag zetten in een SM, dat is inderdaad water laten branden. Toch best fijn trouwens, zo'n anachronistische iPod aan boord.

Op het terrein van de Oude Rijkswerf Willemsoord, het voormalige Maritieme Etablissement, daar werd het evenement gehouden. Het is een prachtige locatie, een echte oase in een wat mij betreft kille en altijd tochtige omgeving. We werden bij binnenkomst rechtsaf gestuurd. We zouden achter de vrachtwagens moeten parkeren. Dat hebben we gedaan, in eerste instantie. Niet van harte. Er stond niks bekends om ons heen. Wel was het dichtbij de toiletten en de inschrijving. Dat kwam goed uit.

De meneer van de inschrijving wist ons desge-

'Wat voor de volgende keer wat mij betreft beslist geen aanrader is, dat is de rondrit'



vraagd te vertellen dat er héél véél Citroëns SM hadden ingeschreven. Ik kon het me niet voorstellen en vroeg het nog een keer. Het zou echt waar zijn. Vol verwachting zijn we maar weer ingestapt en gaan zoeken. Een hele bak vol SM's, dat zou leuk zijn! Nou, na wat zoeken kwamen we erachter dat de meneer van de inschrijving zich inderdaad had vergist. Er waren weliswaar veel Citroëns, maar dan op twee na allemaal zonder Italiaans hart.

Peter Snoekers auto, tegenwoordig met van die prachtige gestroomlijnde originele spiegeltjes, stond er al. Ernaast stond een naar nieuwstaat gerestaureerde SM in volgens mij de prachtige kleur Or de Simiane. Ik zeg, volgens mij, en maak een voorbehoud. Het plaatje op de C-stijl met daarop 'SM' en niet 'Citroën SM' duidt namelijk op een 71'er: Or de Simiane is vanaf modeljaar '73 geleverd. De kleur zat er erg strak op in ieder geval. Jammer dat we de eigenaar zijn misgelopen. Hopelijk een gevalletje 'wat in het vat zit



verzuurt niet' en komt dat goed op de volgende clubmeeting.

Rondlopen

Eerst meenden we aan de havenkant naar binnen te moeten rijden. Dat leverde nog een mooi setje plaatjes op van de SM met op de achtergrond een antiek ramschip, zo een met een scherpe, versterkte boeg. Lang geleden heb ik eens in Kijk gelezen dat het een leuk ontwerp is, maar dat de boot nooit een ander schip heeft kunnen rammen. Overbodig legertuig is dus niet alleen van vandaag de dag, met het voorbehoud dat mijn geheugen niet nu al sleets is.

Na deze eerste fotoshoot heb ik mijn auto naast die van Peter Snoeker en de gouwe geparkeerd. Zo kwam het dat er een afgeschermd Citroën-terrein was met als blikvangers bij binnenkomst onze Diva's. We hebben eerst even een praatje-pot gehouden met Peter Snoeker en ook met wat bewonderaars. Bas haakte ook nog aan. Die was wat later. Hij had ook met afstand de langste route vanaf zijn woonplaats.

Peter van Kouteren en ik liepen wat rond, keken toevallig naar de weg, en zagen een grijze SM aan komen rijden. In eerste instantie konden we niet goed zien wie het was. Zou het inderdaad Bas zijn? Dat zou leuk zijn. We zagen de auto's achter de SM wat afstand houden, en een kleine blauwe wolk. Dat moest Bas zijn... We liepen naar de ingang om te melden waar de andere auto's stonden. Het bleek inderdaad Bas te zijn, dit keer vergezeld van slechts een van zijn twee zonen, en ook zonder zijn charmante eega. En zo kwam het dat er uiteindelijk vier Diva's naast en tegenover elkaar stonden opgelijnd.

Evenement

Wat betreft het evenement kan ik kort zijn. Veel te zien! Ik dacht dat het met name Frans zou zijn wat de klok sloeg, maar dat pakte anders uit. Van Nederlandse DAF-vrachtwagens en legermaterieel tot aan Duitse Magirus-brandweerwagens - een hele mooie zelfs, met een houten opbouw en ingericht als riante camper - Porsche-tractoren, het stond er allemaal. Echt Nederlands was de openlijke verkoop van wiet op de Tres Hombres, alleen voor die dag, zo werd verteld. Scheen er vroeger ook bij te horen, zo werd gezegd. Weten we gelijk waar het vandaan komt, dat wiet-

'Het is een prachtige locatie, een echte oase in een wat mij betreft kille en altijd tochtige omgeving'

gebruik met onze scheepvarende natie....

Wat voor de volgende keer wat mij betreft beslist geen aanrader is, dat is de rondrit. We werden vrolijk uitgezwaaid door Peter Snoeker. So far, so good. Peter reed zelf niet mee en gelijk had ie. Het was meer stilstaan dan rijden. Zo hier en daar zijn er wat auto's gestrand. Lekker ouderwets aan de kook. Mijn SM, volgens de huidige garagist in technisch opzicht een topper, had nergens last van. Het temperatuurpeil van water en olie bleef netjes binnen de marges. Geen vanzelfsprekendheid met 30 graden en meer, met tweeënehalf uur file rijden, meer stilstaand dan rijdend. Nou ja rijdend, meer kruipend. En daar heb ik het niet zo mee, zeker niet met de SM.

Na terugkomst van de rondrit hebben we nog even de grote ronde gedaan over het terrein en toen was onze tijd op. Ik had nog een straatfeest met barbecue en rosé. Ik wilde dat niet missen. Ik mocht me weer uitleven achter het vuur. Om op tijd te zijn, heb ik me ook kunnen uitleven. Peter van K. zat steeds naast me te vertellen waar ik moest oppassen voor de flitspalen. Geen idee wat de strekking van de boodschap was, mij behoeden voor post uit Leeuwarden of vond ie het, gewend als ie is aan een übertrage SM-diesel, gewoonweg te hard gaan? Als Peter de volgende keer niet meer wil instappen, weet ik het antwoord.

Na Peter te hebben afgezet, kon de vaart er helemaal in. Snelweg ten opzichte van provinciale weg, dat is toch anders... Met het op tijd komen op het straatfeest, dat is goed gekomen. Dit keer wat minder aan de rosé gelurkt dan tijdens de clubbarbecue op dezelfde plek. Het werd een bijzonder zwoele avond...

Knutselen



Je hebt mensen die knutselen graag. Bij voorkeur aan hun SM, en ze zijn daar vaak buitengewoon goed in. Hun technische vaardigheden hebben dan ook soms een hoogte bereikt die je met de beste wil van de wereld geen knutselen meer kunt noemen

Door Piet Buijsman

Ik ken ook mensen die doen niets aan hun SM; ze kunnen dat ook niet. Maar ze rijden er wel graag in, vinden haar mooi en genieten ervan. Zelf behoor ik tot de groep – waarschijnlijk de grootste groep – die in meerdere of mindere mate aan hun SM sleutelt.

Niveau

Peter knutselt heel graag. Op hoog niveau. En hij ergert zich aan een paar onvolkomenheden van de SM, en dat is goed. Creatieve ontevredenheid, heet dat. Dat leidt ertoe dat die onvolkomenheden verholpen gaan worden (maar eigenlijk vindt hij het gewoon leuk om eraan te sleutelen). Kort geleden viel zijn oog op de stoelen van de SM. Die zijn vaak stuk, in die zin dat het staal van de zijkanten van de zitplaat is gescheurd en los is gekomen van de zitting.

Dat komt omdat de stoelen onderbemeten zijn voor de stevige mens van tegenwoordig. Tot een kilo of 60 zal er weinig gevaar zijn, maar is je gewicht boven de 80 kilo dan is er een grote kans dat de stoelen stuk zijn of gaan. Veel mensen merken dat niet, hoewel het zitcomfort behoorlijk minder wordt. Je kunt gemakkelijk zien of een stoel stuk is, maar dan moet wel de bekleding er gedeeltelijk af. Ik laat het zien.

Waar gaat het mis?

Bij de rode pijl zie je een duidelijk scheur in de zijwand van de zitkuip van de stoel. Daar knikt de zitting ter hoogte van het dijbeen/heupgewricht. Meestal begint dit trouwens aan de instapkant omdat daar het hele gewicht op komt te rusten bij het instappen. De stoel raakt langzaam uit model en op een gegeven moment zit je scheef en veel te ver naar achteren. Dan gaat de andere kant van de stoel aan de haal.



Dit is zo'n scheve stoel: er is, zonder goed resultaat overigens, geprobeerd de stoel te lassen. Deze was al te ver heen om er nog iets van te maken. Hij was al zo krom als een hoepel. Je zat echt helemaal scheef. Er is een methode om de onderkant van de stoel te verstevigen door er draadeind tegen te lassen. Maar in de ogen van de echte knutselaar is dat maar een slechte oplossing. Wat je moet doen, is gewoon nieuwe zijkanten laten uitsnijden en die op de plek van de gescheurde zijkanten lassen. Zo vond Peter uit. Dat is echt de beste oplossing. Die gescheurde

zijanten moeten er dan wel af, dus dat wordt puntlassen uitboren.



Zijkanten

Op de foto's zie je dan die zijkanten zoals Peter die maakte. Prachtig, nieuwe stoelen en daarmee geen kans meer op verdriet. En zo ging ik dus aan de gang. Op de foto's kun je de zijkanten die verwijderd moeten worden goed zien.



Daarvoor moet echter eerst de rugleuning eraf, de stoel wordt dus als het ware gehalveerd. De zitting gaat met de rugleuning mee. Daarna moet het leer van de zijkanten van de zitting voorzich-

tig worden verwijderd en daarna de schuimrubber vulling van de zijkanten. De laatste foto's geven hiervan een idee. Dan moeten de zijplaten eraf en de nieuwe geproplast worden. En daarna moet de bekleding en vulling er weer op, en tenslotte moet de rugleuning weer gemonteerd. Al met al geen klusje voor de echte beginneling te meer omdat er meestal aan de vulling wel wat gerepareerd moet worden. Maar uiteindelijk zit het wel weer heel lekker.



BELEVENISSEN MET D

In de vorige SublieM het eerste deel van de belevenissen met de Groene SM van Robin Visser, waarin hij samen met zijn vriendin Eveline een trip door de Picardie onderneemt

Door Robin Visser



DE GROENE SM (2)

Eveline en ik vervolgden onze weg. Op een gegeven moment zat ik er doorheen. Eveline bood aan een stukje te rijden. Ik dacht, ze weet niet waaraan ze begint. Maar allez, het is snelweg en als je ergens in een Diva kunt leren rijden, dan is het wel op de snelweg. De SM bleek een te grote Diva voor Eveline. Ze kwam met 'r koppie maar net boven het dashboard uit. Ze deed nog een moedige poging. Ze stuurde prompt de verkeerde kant uit, tegen het verkeer in. Ze probeerde weer links af te gaan, de inrit van de parkeerplaats op. Er waren hoge stoepranden en ze stopte gelukkig net op tijd. Ik vrees dat ik anders een afdruk van een stoeprand in de SM had gehad.

Franse mythe

Nadat Eveline de auto had stil gezet, heb ik dwars staand op inrit van de parkeerplaats het stuur weer overgenomen. Even terugsteken, bocht ruimer nemen, een fluitje van een cent met de scherp sturende SM. En toen moest ik het laatste stukje naar Saint Valéry ook maar doen. Vanwege de vers opgedane adrenaline bij het spannende momentje, werd het een makkie. Bij het verlaten van de péage nog een bewonderende opmerking van de jonge man bij wie ik afrekende: 'Ah, elle est jolie, c'est avec le moteur Maserati!?' Het verbaasde me, dat de man, ik schat ergens halverwege twintig, dit wist. Toch ruim vóór zijn tijd. Blijkbaar wordt de mythe in Frankrijk wat beter overgedragen op de opvolgende generaties dan in Nederland. Wat een verschil met het recente uitstapje voor het goede doel, bedacht ik me nog.

In Saint Valéry sur Somme aangekomen en nadat we hadden ingecheckt, moesten we uiteraard gelijk een begin maken met het verkennen van de omgeving. We hadden de reis immers niet voor niks gemaakt en goed en wel tweeënehalve dag ter plaatse, dan moet je snel to the point komen. Wij hadden een hotelletje in de duinen, net buiten het stadje. Dus met de auto naar het stadje.

Onopgemerkt ging dat niet. Wat een bekijks met een SM in La France! Van bewonderende papa's

met fototoestel die hun kinderen lieten poseren voor de SM, tot mensen die elkaar aanstoten om de ander attent te maken op de SM. En bij het in- en uitstappen altijd aanspraak. 'Ah, et qu'elle est belle!', duidend op de staat van de auto. De recent opgedane dikke krassen werden kennelijk over het hoofd gezien, of het is, en dat ligt meer voor de hand, dat de Fransen wat minder kritisch zijn.

Roze huis

Na Saint Valéry van voor naar achteren te hebben bekeken, werd het onderhand etenstijd. Vanaf het terras hadden we een stadje aan de overkant van de baai gespot. Le Crotoy, zo bleek op de kaart. Van ver zag het er veel belovend uit, met een lange kademuur met daarop heel groot de plaatsnaam aangeduid. We besloten het een kans te geven en ik tikte Le Crotoy in op m'n navigatiesysteem. We werden langs het water richting Saint Valéry uitgestuurd.

Aan de rand van het stadje ontwaarde ik een aardig huisje in de kleur van de broek van Eveline. Ik dacht, al dat roze, samen met de kleur van de auto, dat moest wel aardige plaatjes opleveren. Een oud spoor/autobruggetje leidde er naartoe.



Ik bedacht me geen moment en stuurde de SM over het smalle bruggetje. Dat ging maar net. De eigenaar van het huisje had blijkbaar moeite met mijn wat zuidelijke tongval, overgehouden van mijn tijd in Frankrijk als klein manneke. Op mijn vraag of ik een foto mocht maken, zei hij iets van 'plus tard peut être, mais maintenant je n'é la vend pas la maison'. Ik stelde mijn vraag dus nog maar een keer en wat langzamer. Het mocht.

De roze combinatie is wat mij betreft niet te versmiden, maar zonder Eveline leverde de foto wat mij betreft ook nog een übercool, zelfs sub-zero-plaatje op.

Goede Vrijdag

Na de roze photoshoot vervolgden we onze weg. Op naar Le Crotoy. Het was Goede vrijdag. En een goede vrijdag was het! Vriendje John, met wie het SM-saga ooit begon, die belde me terwijl we het stadje binnen reden. John had op mijn verzoek van Roland de SublieM gekregen met daarin het verhaal hoe het ooit was begonnen, dat SM'en. Roland had er een TopGear bijgedaan. Het zag er even slecht uit met John. Bloedwaardes de verkeerde kant op. Scans zouden uitsluitel geven. Vrijdag zou dat gebeuren en gelijk kwam het goede nieuws. De situatie op scan is stabiel. Weer wat blessuretijd erbij! We kunnen nog even een vervolg geven aan 't rijden in de bolides, de Fiat Spider en de SM.

Thuis aangekomen lagen clubblad en TopGear bij hem op de mat. John had in alle opzichten een topdag, zei ie me. Ik dus ook. Het werd een mooie avond.

In het restaurantje ontwaarde ik nog een leuk fototafereeltje uit vervlogen tijden dat ik graag even deel. Bij het fotograferen van de in Le Crotoy



niet al te frequent vallende sneeuw is de fotograaf destijds zo vriendelijk geweest gelijk een setje boxers van Citroëns-huize vast te leggen. En toen zat dag één erop.

Kasteelbezoek

Na het wakker worden op dag twee, Eveline eerder dan ik, kwam natuurlijk vrij snel de vraag op wat te doen. Eveline, ernstig rookverslaafd, was even naar buiten om het teergehalte op peil te houden, zo dacht ik, toen ik wakker werd en haar niet aantrof. Eveline bleek nuttige dingen te hebben gedaan: bij de receptie allerlei foldertjes scoren. Snel onder de douche en bij het ontbijt een plan maken. Het werd een kasteelbezoek. Rambures om precies te zijn. Het leverde nog een paar mooie kiekjes op.

Ik was zo brutaal even op het gras te gaan staan tussen de twee hekken. Dat moest wel een mooie



plaat opleveren. De loketmensen van het kasteel vonden het niet oké en begonnen druk te gebaren en te roepen dat ik daar niet mocht staan. Door het open raam vroeg ik Eveline snel een plaatje te schieten, voordat de lokettisten helemaal zouden ontploffen. Aldus geschiedde. Het resultaat was volgens mij niet de mooiste foto van de SM met het kasteel Rambures. Noodgedwongen, om het niet te lang te laten duren was ik blijven zitten en dus met die blije kop van me erbij.

Na het kasteelbezoek werd het tijd voor lunch. Het leukste, zo vind ik, is een stokbroodje, wat worst en een glas wijn. Dan kan het niet meer stuk. Ooit mee begonnen samen met m'n broertje in Nyons, langs de oever van de Eyques, het riviertje dat zowel Nyons waar we op school zaten, als Verclause aandoet, waar we woonden.

Toen de eerste keer met broertje, mijn vader leefde nog, kochten we een goedkoop keukenmesje in de plaatselijke Intermarché, toen wij er in de buurt woonden, Codec geheten. Een tijdje



later kwam ik bij m'n vader over de vloer en die liet me trots zijn zakmes zien. Een Laguiole, niet uit te spreken als 'laguillole', maar als 'laiiole', zo heb ik van oud-buurjongen Alain geleerd. Ooit moest er dus een Laguiole komen, voor in de auto, om voorbereid te zijn op min of meer spontane stokbrood-, worst- en wijnacties. Nu ligt er een in mijn cabrio en een in de SM, de meest waarschijnlijke auto's hiervoor. Je kunt maar zijn voorbereid. Belangrijk verschil tussen die van mijn vader en die van mij is dat die van mij ook een kurkentrekker hebben.

Picknick

In eerste instantie zou het een plekje aan de rivier worden. For old time sake. We konden echter geen geschikt plekje bij het plaatselijke riviertje ontdek-



ken. Alles was afgeschermd, niet te bereiken. Het werd een plekje in de bossen van een van de spaarzame bergjes in de buurt.

Na de copieuze lunch in het bos besloten we eerst maar 'ns terug te rijden naar Saint Valéry en dan verder te kijken wat de dag ons zou brengen. Ons portie cultuur voor de dag hadden we ruimschoots tot ons genomen en wellicht was een beetje aan het strand hangen ook wel een idee. Op weg deze weg terug ontstond het idee dat een foto van de SM met op de achtergrond een van de in overvloed aanwezige gele velden van koolzaad ook wel een mooi beeld zou opleveren. Op een zeker moment leidde de TomTom ons niet alleen dwars door een veld koolzaad, maar ook langs een aantal windmolens. Dat moest helemaal super plaatjes opleveren en zo geschiedde. Wat mij betreft een van de mooiste kiekjesserie van de SM tijdens het weekendje Picardie. Dit is wat mij betreft de mooiste, een plaatje met wat futuristische elementen uit verschillende era's in een plaatje bij elkaar gevangen.

Een stukje verderop hebben we het gele element er aan toegevoegd, het veld met koolzaad. De kleur van de auto doet het goed met koolzaad vind ik. Zeg nou zelf: een SM met geel veld en windmolens.

Bij het hotel aangekomen, zagen we nog wat leuke beelden die mooi zouden samengaan met de SM. Er liepen wat schapen in de uiterwaarden van de baai en dat moest ook op één kiek te vangen zijn met de SM.

De SM stond een beetje schuin, net op de foto te zien. Als ik nog ooit voor één of ander ding een fotootje van mezelf moet aanleveren waarin ik met m'n hobby in één beeld moet worden gevangen, voor Facebook of zo, dan is het deze wel, alleen met mijzelf op de motorkap.

Dyane

Je ziet ook nog een foto van de vuurtoren van Cayeux-sur-Mer, een stadje vanaf Saint Valéry meer richting kust. We dachten in Cayeux een geschikt plekje voor een avondhapje te kunnen vinden. Dat viel tegen. Maar de kiekjes die het opleverde, waren meer dan leuk wat mij betreft. Ook een van de SM samen met een Dyane. Ach ja, de Dyane, vroeger met broertje op de achterbank van die van onze ouders, met een ontzettende hutkoffer vol met zoi tussen ons in op weg



naar Zuid-Frankrijk, waar je echt geen hele koffer aan kleding nodig hebt... De Dyane die ik tegenkwam was trouwens opgeknapt. Heel erg met de Franse slag gedaan. Wat een maanlandschap, die lak. Wel hard en dus kan het een keer opnieuw.

Een stukje verderop had ik de lumineuze ingeving van een stilleven, met de baai en Le Crotoy op de achtergrond. Dag twee liep wat betreft belevenissen met de Diva hierna wel op z'n einde.



Weer aanspraak

Het plan voor de laatste dag werd eenvoudig. We zouden het Abbaye de Valloires bezoeken, en dan op weg naar huis nog wat aan doen. Gewoon even kijken hoe het in tijd uit zou komen en waar we dan zouden zijn. Op weg naar de abdij troffen we in een dorpje verderop een rommelmarktje aan. Ik had gelijk aanspraak van een mevrouw van halverwege de twintig die bewonderende blikken

wierp naar de SM. Zij wist niet wat het was. Ze vond de auto alleen maar erg mooi. Ik heb even tekst een uitleg gegeven. Ze maakte nog even reclame voor haar stand op de rommelmarkt en ik zei: 'à tout à l'heure'. Eveline en ik maakten een rondje rommelmarkt.

Rommel was er in overvloed. Er stond ook nog wat echt leuks te koop. Een speelgoedkinderwagen (hm, lang geen verkeerd woord bij Scrabbelen). Ik zei tegen Eveline dat daar volgens mij wel handel voor is. Ik bedacht me dat ik voor een tientje wel zaken zou doen.

Het parkeren van de SM was niet onopgemerkt gebleven. En de SM bleek slecht voor de handel. 'Cinquante euros' was het antwoord op mijn vraag wat het ding moest kosten. En toen begon de aanprijzing: 'ah, on en voit plus èh; je vide depuis un moment les greniers et c'est la première fois que j'en ai trouvé'. Ik dacht, die 'landau', die gaat mee naar Nederland, maar vijftig euro, dat is teveel. Ik denk, ik trek de man het vel ook niet over de oren, ik laat de tien los, bied twintig en houd daar aan vast. Al doende gebeurde en zo veranderde de kinderkar van eigenaar. Dat moment is even vastgelegd.

De kinderkar meenemend naar de auto, prevelde ik nog tegen Eveline: 'nou, dat ik dat nog mag meemaken, achter de kinderkar aanlopen'. De SM en de kinderkar, dat leverde ook nog een leuk plaatje op.



Zwarte DS

Terwijl we nog druk waren met de recente buit - alle stro, stof en wat dooie insecten eruit kiepen - kwam een zwarte DS de hoek om zoeven. Nederlands kenteken. De auto stopte. Het werd een leuke ontmoeting in twee etappes: eerst op de rommelmarkt en daarna bij de mensen thuis. Michel en Caroline, fijne en erg vriendelijke, leuke mensen. Michel was helemaal weg van de SM. Eigenlijk wilde hij er ook een, zo vertrouwde hij me toe. Caroline wilde een auto met vier deuren. Daarom was het een DS geworden. Een ex-directie auto uit Lyon die altijd opgeslagen had gestaan en pas een paar jaar geleden naar Nederland was gekomen.

De auto was oorspronkelijk Vert Argenté, maar dat vond Caroline niet zo'n mooie kleur. De auto is daarom zwart gespoten. Het is een DS met de aanduiding 23 Pallas Injection Electronique op de achterklep, vanwege de dubbele herinnering wat mij betreft de magische aanduiding achterop een DS...

De reis naar hun tweede huisje in de Picardie duurde met de DS wel wat langer dan met hun moderne auto, 'beklaagde' Michel zich. En geen airco was ook jammer. 'Tja,' zei ik, 'met de SM geen centje pijn. Airco aan boord en je bent er



sneller mee in de Picardie dan met menig moderne auto'. Ondertussen kwam de plaatselijk bevolking zich bemoeien met het tafereel. Het leverde een grappig moment op. Zoals club- en forumgenoot Jan al 'ns schreef: Fransen zijn echt helemaal weg van de SM.

Nou, afijn, in Nederland hoor je vaak iets vaags mompelen over een Snoek als het over een SM gaat. In Frankrijk is dat anders. De Diva is daar een legende. Dus toen de DS en de SM stonden opgelijnd voor een fotoshoot bij de plaatselijke rommelmarkt, kwamen dus wat oude baasjes erbij staan. Eentje zei: 'et bèh, la Déesse, elle pas

mal non plus hè'. Daarmee is alles gezegd, naar Franse begrippen. Wat een reacties. De Diva is er echt legendarisch. Eerst volgt een fotootje van de DS en de Diva op de rommelmarkt. Later zagen we de DS een stukje verderop op een oprit staan. Het bleek voor het huis van Michel en Caroline te zijn. We werden gewenkt even verder te komen toen ik stopte voor een kletsje, van wat een toeval en zo.

Op de koffie

Ik vertelde dat ik de foto's met een verhaal zou verwerken voor het clubblad. Dat was oké. Michel en Caroline kwamen we (wederom) tegen op weg naar Abbaye de Valloires. Hun tuin bewonderend, zei Michel nog dat we de abdij absoluut moesten bezoeken. Of we nog een kopje koffie in de tuin wilden hebben? Nou, het was kwart over elf en Fransen gooien altijd en overal de tent dicht tussen de middag, en dus was het raadzaam onze weg te vervolgen. En zo geschiedde. We namen afscheid en ik groette Michel met 'tot CitroMobile, want dat kan niet missen als je een ouwe Citroën hebt'. Toevallig viel het weekend niet in hun strakke schema weekend-op, weekend-af naar de Picardie, en dus zouden we elkaar nog treffen. Ook even mailadressen uitgewisseld. Daar gaat denk ik wel een vervolgontrouwen van komen.

Bij de abdij waren we inderdaad nog maar net op tijd voor de rondleiding. De parkeerplaats herbergde ook nog wat leukerds aan auto's en daar maakte ik nog wat kiekjes van. Als eerst de SM samen met een Eend en bij het vertrek heb ik de SM even langs een prachtige E-type gezet. Met name de foto samen met de Jag vind ik mooi. Beide auto's zijn erg fotogeniek vanaf schuin voor.

Uiteraard moest de SM ook nog even worden vastgelegd met de abdij op de achtergrond. Dat



was lastig. Het was niet mogelijk de SM op het erf te krijgen en dus werd het een foto met door-
kijk door het hek met op de achtergrond het ge-
bouw.

Nog even Lille

Na het abdijbezoek begon de reis op z'n eind te
lopen. Weer toerend op een of andere Départe-
mentale vroeg ik Eveline of ze Lille al wel eens
had gezien. Dat was niet het geval. Lille is een
stad met een prachtig centrum. Dat wist ik nog
van een eerder weekendje weg en vanwege de
tussenstop toen we met de club naar het Conser-
vatoire gingen. Ik stelde Eveline voor in Lille even
een terrasje te pikken en een klein knaagje te doen.
De lunch hadden we immers nog tegoed. En eer
we thuis zouden zijn... Mooie plaatjes met de SM
heeft het niet opgeleverd. Wel spotte ik nog een
leuke reclame-Eend, met daarin een stel grote
kerels opgevouwen.

Na Lille zat het erop en restte de terugreis. Ik
was behoorlijk vermoeid geraakt en Eveline laten
rijden zat er niet in. Het was al gebleken dat het
wat rijlessen zou vergen en bovendien had ze een
verkeerde beweging gemaakt waardoor ze pijn
in haar rug had gekregen. Ik moest dus even
stoppen en ben ergens voorbij Kortrijk even een
tukkie gaan doen in het gras op een parkeerplaats.
Na twintig minuten was ik weer fris en fruitig en
kon ik de SM weer de sporen geven. Er was wei-
nig verkeer en dus werd het een continue forse

snelheidsoverschrijding. Die heeft ook nog een
flits in het gezicht opgeleverd, toen ik even niet
helemaal scherp was. Ik zal de foto opvragen
zodat ie ooit SublieM wellicht nog haalt.

Thuis

In no time waren we weer in Vlijmen, waar Eve-
line woont. De pijn in de rug was teveel van het
goede. Na de fotootjes op een stick te hebben
gezet, ging ik naar huis en Eveline in een verzach-
tend bad.

In Den Bosch restte me nog een leuke ontmoet-
ting. Toen ik terugkwam van het aftanken en door
de wijk mijn weg naar huis vond, trof ik nog een
leukerd aan. Het was een knalgele DS. Hoewel
de verkeerde richting op, moest ik die even vast-
leggen samen met de SM. En zo geschiedde.

Ik moest midden op de weg staan. De eigenaar
kwam net aanlopen. Hij zei: 'eigenlijk moet ik hier
een foto van maken', doelend op de SM die ken-
nelijk in zijn ogen nog apartter is dan zijn DS. We
werden gestoord door wat opgeschoten jongens
die er met hun oude barrel langs wilden en gelijk
een hoop kabaal begonnen te maken. De eigenaar
van de DS suste de gemoederen en zo had ik de
tijd een leuk kiek te maken. Later de SM even aan
de kant gezet en een praatje gemaakt. Het was
het sluitstuk van een weekend met een hele zwik
aan leuke ontmoetingen.

En... dat was het. A la prochaine balade majes-
tueuse!



Het zou wél gaaf z

Nieuw clublid Michiel Rautenberg vertelt hoe hij is gekomen aan zijn voorliefde voor de SM, en de uiteindelijke aanschaf ervan

Door Michiel Rautenberg



zijn...





Eerst even wat geschiedenis: hoe ben ik ertoe gekomen een Citroën SM aan te schaffen? Mijn naam is Michiel Rautenberg en ik ben sinds augustus dit jaar lid van de Citroën SM Club Nederland. Op 27 juli jongstleden heb ik een SM gekocht, in België.

In de zomer van 2004 bevond ik me op de autoroute in Le Sud de France toen mij een voor mij toen nog onbekend model Citroën voorbij stoomde. Ik heb toen snel een foto gemaakt, en mijn goede vriend Dirk-Peter wist mij te vertellen dat dit een SM was. Toen al raakte ik geboeid door de auto, maar ik heb er verder niets mee gedaan.

In de jaren die volgden, sleutelde ik samen met Dirk-Peter aan zijn Citroën CX Break Familiale uit 1984. Deze heeft hij gekocht in slechte staat, en in de afgelopen jaren hebben we deze in onze schaarse vrije tijd opgeknapt. De donderdagavonden zijn onze vaste sleutelavondjes met een praatje, muziek, koffie en een natuurlijk een koud biertje! Dit zijn prima avondjes die voor de broodnodige ontspanning zorgen in een leven met gezinnen en drukke banen.

Zonder project

Begin dit jaar werd duidelijk dat de CX toch uiteindelijk binnen een paar maanden op de weg zou staan, maar dat de sleutelavondjes toch echt door moesten gaan. Dus af en toe werd al de aanschaf van óf een andere CX óf een SM besproken. Maar over de SM

waren we het al eens dat dit waarschijnlijk nog een paar jaar zou duren, gezien de toch veel duurdere aanschaf dan een CX. Maar, zoals eerder gezegd, de CX stond inderdaad in juni van dit jaar op de weg en ondertussen is er al een dikke 14.000 kilometer afgelegd met de auto. Enig defect: een gebroken koppelingskabel, acceptabel lijkt me. Voor de rest geen motorische of elektrische defecten.

Daar zijn we toch een beetje trots op, gezien het feit dat we in plaats van de 2.0-motor een 2.2 gemonteerd hebben. Daarnaast was er veel laswerk, en technische en elektrische reparaties en aanpas-



singen. En zo gebeurde het dus toch dat we zonder 'projectje' kwamen te zitten...

De SM trekt

In de maanden daarvoor hebben we regelmatig vol bewondering naar SM's gekeken bij bijvoorbeeld CitroMobile en bij garages waar een SM stond. Het zou toch wel gaaf zijn... Als eerste maar eens veel



'En zo gebeurde het dus toch dat we zonder 'projectje' kwamen te zitten...'

documentatie van de SM gelezen om meer van de auto te weten te komen. Wat is internet dan ideaal, genoeg gevonden op het web dus.

Mijn interesse voor de SM was ondertussen aardig toegenomen en ik dacht carpe diem, waarom wachten met aanschaf als je er ook nu al plezier van kunt hebben? Uitgangspunten voor aanschaf: de SM moest compleet zijn. En er moest een draaiende Maserati-motor in zitten, niet een defect blok of een motor uit een DS. Een SM met een DS-motor... nee, niet voor mij. Het interieur moest netjes zijn en de





auto moest van onderen hard zijn, enig werk aan de carrosserie geen probleem. Het moest natuurlijk wel een nieuw sleutelproject worden, en betaalbaar zijn.

In de tijd die volgde, werden door ons regelmatig diverse sites doorgespit op zoek naar een SM. De meeste opknap-SM's vond ik op Le Bon Coin, de Franse Marktplaats. Maar, nadat sommige eigenaren totaal geen reactie gaven en een paar advertenties van oplichters bleken te zijn, was ik klaar met deze site.

Op Marktplaats vond ik een goudkleurige SM met wat werk. Interessant. Volgens de advertentie in de kleur Feuilee Dorée, maar Robin Visser wist mij in een later stadium te vertellen dat de kleur Sable



Metallisée is. Dus ik toog op een zaterdag in juni naar België om de SM te bekijken, Dirk-Peter kon helaas niet mee vanwege gezinsverplichtingen. De auto stond bij een Citroën-dealer te koop, maar was van een particulier. De toenmalige eigenaar heeft nog een SM en die stond binnen voor onderhoud, de andere SM kon daar (buiten, auw!) gestald worden voor de verkoop.

Verkocht

Van garagehouder Koen kreeg ik alle tijd om de auto goed te bekijken. Dus dat deed ik, en ik raakte enthousiast over de SM. Het bleek een hele vroege te zijn, met chassisnummer 00SB0431. De SM had precies wat ik zocht: een redelijk mooi interieur



‘De liefvallige mevrouw van de RDW bleek niet echt klantvriendelijk, en nadat de vorige bezoeker met piepende banden het terrein onverrichter zaken had verlaten, verwachtte ik enig vuurwerk met haar’

(stof), compleet, enig kluswerk en de motor draaide. Op een gegeven moment bood Koen aan de SM te starten, en of ik hem misschien op de brug wilde hebben om de SM ook van onderen goed te kunnen bekijken. Alle medewerking kreeg ik.

Onlangs heb ik een filmpje op Youtube gezet waar mijn SM op de brug gereden wordt (www.youtube.com/watch?v=ZsEWJNGj_NY). Garagehouder Koen bediende het gas middels een ijzerdraadje en zijn collega zat achter het stuur. Het gaspedaal bleef namelijk hangen en dan moet je een beetje handig zijn. Ondertussen had ik de SM goed kunnen bekijken. De auto was jammer genoeg wel een keer erg slecht overgespoten, dat moet dus nog een keer gedaan worden. Maar, toen de motor gestart werd, was ik eigenlijk al verkocht.

De motor sprong direct aan, wel is de uitlaat lek en die zal vervangen moeten worden. Aan de motor hoorde ik geen tik of ratel, maar eerder geraadpleegde documentatie informeerde mij al over de kettingspanners, kettingen, uitlaatkleppen en oliepompsje, om maar wat te noemen. Maar hij draaide! En alles functioneerde. Op de brug de auto goed van onderen bekeken en later, onderweg naar huis heb ik besloten de eigenaar eens te bellen en te kijken of we het eens konden worden! Gaaf hoor. En we werden het eens.

RDW

Op 27 juli togen twee vrienden en ik naar België om de SM op te halen. Het was prachtig weer en we

Raar hoor, er zijn toch meer SM's op kenteken gezet? Maar goed, de SM hebben we weer op de auto-ambulance gereden en rond zes uur stond de SM op mijn parkeerplaats achter het huis. Al met al was het een erg leuke dag. Na een week had ik het kenteken binnen en heb de auto direct geschorst.

We kunnen starten

Van Robin Visser kreeg ik een mail, na lid geworden te zijn van de club. Hij is komen kijken en ik was aardig onder de indruk van zijn SM. Mooie auto! Robin was zo vriendelijk om mij in zijn auto te laten

rijden, verslavend vond ik het. Wát een auto, die SM. Robin attendeerde mij op de kleur, deze is inderdaad Sable Metallisée volgens de kleurcode op het chassis.

Momenteel is de SM gestald in onze nieuwe loods, deze zijn we nog aan het inrichten om dan aan de SM te kunnen beginnen. Het plan is om de auto grotendeels te strippen om te inventariseren wat er allemaal gedaan moet worden aan de auto. Eerdaags hopen we te starten met de klus! Het verloop daarvan zal ik met jullie delen in nieuwe artikelen in het clubblad.





ICCCR 2012 YORKSHIRE

Komend jaar zal de Internationale Citroën Car Club Rally worden gehouden in Yorkshire, Engeland. Dit unieke, geheel aan Citroën gewijde evenement, trekt al jaren duizenden liefhebbers en enthousiastelingen van ons geliefde merk: een goede reden om er een trip naartoe te organiseren. Vanuit onze club trekt Robin Visser, als initiatiefnemer, deze kar

Door Robin Visser



'En toen waar het allemaal om was te doen, de Buttertubs Pass'

Van donderdagavond 1 december tot zondagochtend tweeëneenhalve dag later zijn de organisatoren Rens Korevaar, Peter van Lint en ikzelf vanuit de Citroën SM-club, polshoogte gaan nemen in Yorkshire ter voorbereiding van de trip naar de ICCCR in het stadje Harrogate. Behalve ons eigen ding hebben we ook een ontmoeting gehad met organisatoren Nigel en Mick, inclusief een bezoek aan het evenemententerrein.

Nigel en Mick hadden trouwens een oplossing voor het verslikken in de naam van het evenement. Ik denk trouwens wel dat alle Britten het allemaal zo aanduiden: I.triple-C.R, fonetisch in het Engels uit te spreken als AitrippelCieAr. In het Nederlands zou je er I.trippel-C.R van kunnen maken. Allitereert lekkerder en minder kans op struikelen over de lettergrepen. Ik ga een poging wagen het evenement ook zo te noemen in de wandelgangen.

Reis & verblijf

Het was een fantastische trip naar Yorkshire! Op donderdagavond werd het een gezellige boel aan boord. Op vrijdag wilde Rens het genot hebben achter het stuur van de Diva plaats te nemen. Afgelopen zomer had ie al eens een voorproefje gehad, toen nog met een tot op de draad versleten drukgroeplager. Dat moest dus over. Peter is wel een beetje lang voor de achterbank en dus belandde ik daarop. Met alle korte draaiingen in het stadje York scheelde het maar weinig of de Diva en ik hadden de gezelligheid een avond eerder moeten bekopen. Gelukkig voor de Diva bleef het bij het misselijke gevoel.

Via het forum hadden we de tip gekregen het spoorwegmuseum in York aan te doen. En dat was een succes. Tik maar eens in op Google, 'railway', 'museum' en 'York'. Ik vraag alvast speciale aandacht voor de 'Coronation Scot'. Ook te

vinden op Google. Kijk bij 'video's'. Wat een machine is dat! Destijds recordhouder met topsnelheid van ruim 200 km/u. En dat met een stoommachine als aandrijving. Wat een gaaf ding is dat! Het spoorwegmuseum met 'The Coronation Scot' wordt zoals we er nu over denken een programmaonderdeel.

Vanwege een wat slap gevoel mocht ik sturen na het museumbezoek. De rit door de Dales stond op het programma, met de passage over de Buttertubs Pass. Die viel mij dus te beurt. Voordat het zover was, hebben we eerst een hapje geluncht





in een Middeleeuws gat. Wel een mooi gat. Lijkt ook de eindstreep te gaan halen. Helaas geen foto van de Diva met de pub. Er stond wat voor. Toch een foto op de parkeerplaats, voor de indruk van het dorpje dat zo uit James Herriot kan zijn gegrepen.

Even later kwamen in een super gehucht, bestaand uit een kroeg, een spoorbrug en een station. Wat meer heb je nodig!? Juist ja, een SM om mooie plaatjes hiervan te schieten... En toen waar het allemaal om was te doen, de Buttertubs Pass. Een absolute TopGear-hit. En net als presentator



Richard Hammond kon ik de vreugdekreten onderweg niet onderdrukken. Echt kicken gewoon! Foto's ontbreken, helaas. Ging te hard op en neer en van links naar rechts en ook geen zin te stoppen voor het goede doel. Rens heeft wel gefilmd. Wellicht verschijnt het resultaat nog op YouTube, maar dat is niet zeker. Best kans namelijk dat het te hard op en neer ging voor een goed resultaat. Vandaar.

Bijzondere Citroëns

Na te hebben ingecheckt in ons gezellige hotelletje in Harrogate hebben we met I.triple-C.R. mede-organisator Nigel een hapje gedaan. Wat een verhalen heeft die man. En zeer bijzondere Citroëns ook. Ik ben het even kwijt wat het allemaal was. Geregistreerd heb ik de vierde M35 en één van de vier James Bond-Eendjes. De James Bond van Nigel was stand-in voor die uit het Conservatoire. Er zijn er volgens Nigel twee aangort gereden. Eén van de twee heeft hij dus. Die M35 was volgens Nigel trouwens ook een exemplaar dat Sander Aalderink jaloers zou maken. In ieder geval heeft hij ook een paar auto's die in het Conservatoire thuishoren.

Nigel heeft ook een SM. Maar daar zit nog werk aan. De collectie van Nigel staat in een kerk. Hij heeft er iets van 60 Citroëns staan. Stiekem hoop ik dat ik bij het bezoek aan de I.triple-C.R. een dag later daar een kijkje mag gaan nemen.

De locatie

We hebben even het terrein verkend. Kijk maar naar de foto's, een bloemlezing met een hoofdrol voor de Diva. Met het zien van het terrein ontstond ook een idee. Dat is een ander hoofdkwartier inrichten, een Diva-hoofdkwartier, met uitkijk op het evenemententerrein.

Een eigen plekje met een stel bijzondere SM's voor de deur als eyecatcher, wellicht een barretje, toilet en meer van dat soort gemakken, dat zou leuk zijn! Nu zien dat te realiseren...

We hebben ook wat hotels gecheckt op geschiktheid en dat gaat dus over financiële bereikbaarheid voor velen, met toch wat moois.

Hotel Cedar Court heeft een uitdaging. Nigel heeft alles geboekt. Wellicht valt er wat te regelen. Dat zou mooi zijn. Dichtbij, chique en zeer betaalbaar. The Majestic en The Cairn liggen vlak bij elkaar. De eerste is wat duurder en beter. De



tweede is ook nog wel oké en wat goedkoper. Wat kleinere bedden viel wel op.

We hebben ook nog even Leeds gecheckt, voor degenen die nog even willen winkelen in een serieuze stad in Engeland. Ziet er prima uit. Ik denk dat dit een serieuze verbreding van het perspectief van het evenement kan zijn, ook wat voor de dames namelijk. Een fotoverslag heb ik niet. Dat doet internet beter. Wel heb ik een foto van de oprit van Nigel toen de Diva daar werd geparkeerd voor het Leeds-bezoek. De CX van Nigel is wat roestig... Van stof bent gij gekomen CX en tot stof zult gij vergaan.

Na de tour met Nigel volgde nog een bliksembezoek aan Mick in het York-office van de I.triple-C.R, de plaatselijke pub. We maakten daar ook kennis met een vriend van hem, een jonge vent met een T.A. als daily drive. En ik maar denken dat ik een ouwe kar heb om dagelijks mee te rijden... Na het bezoek aan Mick in zijn kantoor zijn we naar de boot gestoven, bij gebrek aan werkende dimlichten met verstralers en bermlichten aan. We kregen vrij baan! En toen weer de boot op. Hopelijk de volgende keer met een dek vol

'De James Bond van Nigel was stand-in voor die uit het Conservatoire. Er zijn er volgens Nigel twee aan gort gereden'

met ouwe Citroëns en het liefst met Diva's. Houd de clubsite in de gaten voor meer nieuws over deze trip!





De Citroën SM

Rijden met een Citroën SM was vliegen, ideaal gezien dan. Cruisen langs de Corniche en bloedsnel over de Route Soleil. Yves Montand probeerde Romy Schneider er in de film Cesar et Rosalie mee te imponeren

Door Paul Beerten

Het design van de Citroën SM ontstond natuurlijk door de aerodynamische vorm, maar veel meer nog door een ideaalbeeld van wat rijden is: gewichtloos voortsnelen zonder de weg te voelen, ja zonder wielen, als een pijl.

De auto is ook een beeld van de tijd, 1971, de maakbare samenleving. Dromen en optimisme, voortsnellende techniek, de tijd van de Concorde. Alles werd 'steeds beter'...

En toen kwam de oliecrisis

Is het toen begonnen? Ik bedoel de glijvlucht omlaag, van het optimisme naar het pessimisme, van de romantiek naar de angst. De vliegende droomauto met grote ramen veranderde langzaam in een bange auto die plat over de weg schuift. De auto wordt steeds defensiever. Hij maakt zich groot, blaast zich op als een koffervis en met kleine ramen knijpt hij zijn ogen als de kijkspleet in een helm

Golven van optimisme

Volgens de Gentse econoom/futuroloog Helmut Gaus zijn er sinds eind 18e eeuw steeds golven van optimisme en zelfvertrouwen afgewisseld met fasen waarin de angst regeert.

'Je hebt enerzijds de materiële geschiedenis: die ontwikkeling gaat lineair. In een almaar hogere versnelling worden voortdurend nieuwe zaken aangemaakt.'

Anderzijds heb je de geschiedenis van de menselijke gedragingen. 'Die laatste verloopt niet lineair, maar volgens de steeds terugkerende trage golfbewegingen die Kondratieff voor het eerst in de eco-

nomie zag', betoogt Gaus. Kondratieff berekende dat die golfbewegingen een cyclus doorlopen van ongeveer vijftig jaar, waarbij op een dalende beweging telkens weer een opwaartse beweging volgt.

In de recente geschiedenis situeerde het laatste hoogtepunt zich omstreeks 1971, waarna de dalende beweging na een dieptepunt omstreeks 1990 opnieuw langzaam in stijgende lijn gaat, om omstreeks 2021 een nieuw hoogtepunt te bereiken.

En nu?

Zie ik het goed, doet de auto zijn ogen weer open, met die glazen daken en de populariteit van de cabrio? Mogen we dan in 2021 de nieuwe Citroën SM verwachten? Wel elektrisch of op waterstof natuurlijk.

'De vliegende droomauto met grote ramen veranderde langzaam in een bange auto die plat over de weg schuift'

Paul Beerten (1951) – ArtEZ Hogeschool voor kunsten – is senior-ontwerper bij LaVerbe. Hij heeft als ontwerper diepgaande ervaring met redactionele formules voor afwisselende én langdurende opdrachten. Daarnaast is hij werkzaam op het snijvlak van grafische vormgeving met interieurdesign en film. Paul realiseerde projecten voor Pas Reform Hatchery Technologies, Netspar (maatschappelijk topinstituut), Sité Woondiensten en de Universiteit van Tilburg. Steekwoorden: Citroën SM (clublid natuurlijk), contrabas, squash, film, experimentele kunst. Zijn blogs leest u hier: www.laverbe.nl.

Vervolg van de SM in Australië

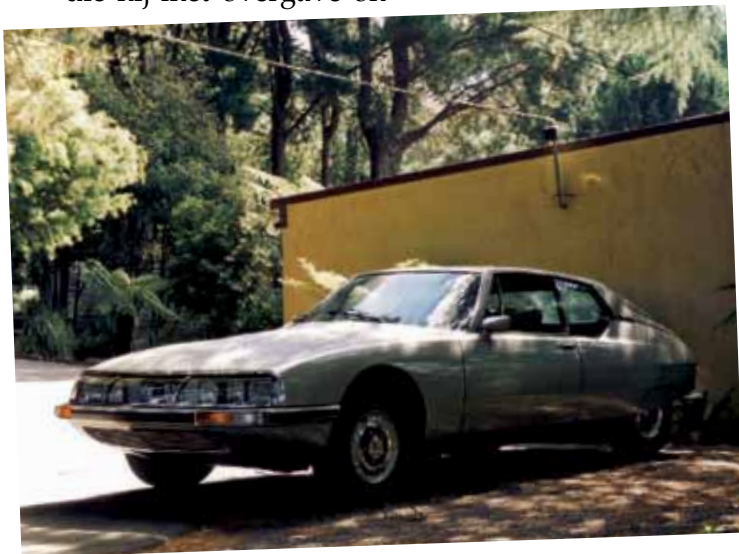
Voor deze rubriek selecteert de SublieM-redactie opmerkelijke foto's en/of SMakelijke feiten of verhalen die zij tegenkomt op internet: van SM-fanatici voor SM-fanatici. Want onze hobby is geen privilege voor Nederlanders, dat blijkt telkens weer op het web

Door Dick Bolt

A totally dedicated SM tragic, like me

In SublieM nummer 62 heb ik in deze rubriek een en ander verteld over de Citroën SM in Australië, met name over de ombouw tot rechtsgestuurde SM's in Peter McLeods Auto Boutique. Toen meldde ik al dat ik mogelijk een origineel in Nederland geleverde SM op het spoor was.

Via Peter kreeg ik het mailadres van de eigenaar, Marcel Wyss, een in Zwitserland opgeleide Citroën-monteur. Hij was jarenlang Citroën-dealer in Melbourne. Peter vertelt me: 'He is a totally dedicated SM tragic, like me'. Marcel is inmiddels met pensioen en is al meer dan 30 jaar eigenaar van de SM, die hij met overgave on-



derhoudt. Het is misschien wel de best onderhouden SM van Australië! Hij stalt zijn bolide in een Carcoon, de opblaasgarage (die je bij onze club enkele jaren geleden nog kon winnen op CitroMobile), waarin een auto 100 procent stof- en vochtvrij kan worden opgeslagen.

Drie roestvrije SM's per jaar

Overigens heeft Peter McLeod inmiddels ook SublieM gelezen op onze clubsite en feliciteert hij ons met ons kwaliteitsclubblad; ondanks het feit dat hij niet alle teksten begrijpt, is hij onder de indruk van de uitstraling van SublieM. En hij geeft nog wat informatie die ik graag doorgeef. Bijvoorbeeld dat Citroën SM Australia nog zo'n drie roestvrije SM's per jaar importeert en restaureert. In Australië en Nieuw-Zeeland samen zijn er nu ongeveer 85 te vinden, ongeveer 20 meer dan ik nummer 62 vermeldde. Peter bevestigt dat er op dit moment geen SM meer wordt omgebouwd van links naar rechts stuur. Niemand neemt nog de enorme kosten voor zijn rekening die een dergelijke ombouw met zich meebrengt. Daar alle SM's meer dan 30 jaar oud zijn, mogen de gebruikelijke links gestuurde ook al lang in dit deel van de wereld rondrijden.

00SC3492

Terug naar Marcel Wyss. Het klopt dat zijn SM, die vermoedelijk uit ons land afkomstig is, al in 1974 werd geïmporteerd in Australië. Helaas weet de heer Wyss niets over de eerste zes jaar van zijn SM, we weten dus niet zeker of deze Majesté wel in Nederland is gekocht, behalve dat dit wel altijd over zijn auto is beweerd. Hij vertelt dat het waarschijnlijk is dat de auto in Nederland is gekocht, waarna er slechts enkele weken (in Europa) mee is gereden, alvorens de nagelnieuwe SM werd verscheept naar Australië. Toen werd dit exemplaar met chassisnummer 00SC3492 onmiddellijk omgebouwd tot een rechts gestuurde en in de staat Victoria geregistreerd.

Vervolgens had de SM vier eigenaars totdat Wyss hem, als garagehouder, inruilde op een nieuwe Citroën. Ondanks het feit dat de SM toen slechts

en een witje vlak over de grens



44.500 kilometer op de teller had staan, heeft hij hem toen meteen geheel gestript en opnieuw opgebouwd in zijn eigen werkplaats. Hij wilde als nieuwe eigenaar met een SM in nieuwstaat beginnen!

Op dit moment bezit Marcel Wyss de SM ruim 30 jaar en heeft hij er zelf 12.500 kilometer mee gereden. Een bijzonder verhaal en alleen daarom al vermeldenswaardig. Heel aardige lui, deze Australische mede-masochisten, heel aardig ook dat we hier een foto van de goed geconserveerde Diva mogen afdrukken!

Nog een foto

Bij deze Wereldwijd Gespot nóg een foto die we kregen gemaild van minder ver, van CitroExpertgoeroe Wouter Jansen. Het is een plaatje van een fraaie witte Belgische, nog uit de periode van de regeringscrisis aldaar: de foto werd afgelopen zomer genomen op de beurs Rétromoteur in Ciney.

Trip in Australië

Ter afsluiting nog een laatste bericht uit Australië. In 2013 wil Peter McLeod een cijfer 8-trip door Australië organiseren voor SM's. (Een route rijden in de vorm van een 8.) In dat jaar zijn vrijwel alle Australische Citroën SM's 40 geworden. Een prima aanleiding voor een volgend SM-feest. Mocht u willen deelnemen aan deze tourtocht, dan bent u hierbij van harte uitgenodigd. Meld het de redactie en we brengen u graag in contact met de organisatoren. Mocht u ooit iets hebben gehoord over een SM die snel na aankoop in 1974 is geëmigreerd dan horen wij dat natuurlijk ook graag van u!

Citroën raakt het hart

Dit maal wil ik jullie iets vertellen over een recente Citroën, die iemands hart heeft geraakt en ook bij anderen emoties losmaakt. Wij als SM-rijders zijn dat natuurlijk wel gewend en zijn zelf ook meer emotioneel dan rationeel met onze auto bezig. Immers rationeel gezien kun je je goedkoper, betrouwbaarder, sneller en wellicht comfortabeler met een andere Citroën verplaatsen. Maar we doen het niet: we nemen liever een 40 jaar oude sportcoupé met maar 175 pk, die ook nog eens regelmatig naar de garage moet voor een kostbare ingreep. Tja, het is allemaal emotie.

In het dorp waar ik woon, koop ik al jaren mijn eieren bij een plaatselijk eierenmannetje. Eppie is tegen de 80 jaar en altijd al alleenstaand geweest. Hij heeft geen naaste familie. Hij leeft van zijn AOW en zijn groentetuin. Verder natuurlijk van de opbrengst van zijn 50 legkippen. Maar van een euro per tien eieren word je natuurlijk niet rijk.

Eppie reed, voor zover ik weet, altijd Citroën: een Saxo, C2 of C3. Hij koopt regelmatig een nieuw, bescheiden modelletje. Maar vorig jaar vertelde hij mij dat hij zich slecht behandeld voelde door de Citroën-dealer en kocht zich een Hyundai. Onlangs is bij Eppie een ziekte geconstateerd en beseft hij zich dat het leven eindig is, en misschien komt het einde sneller dan hij wil. Toen mijn vrouw kort geleden bij hem was voor een doosje eieren, brak Eppie in tranen uit en zag het even niet meer zitten. En dat is natuurlijk wel te begrijpen.

Maar een week geleden zag ik een kekke, rode DS3 door het dorp rijden en toen ik goed keek, zag ik een grote grijns achter het stuur: de lach van Eppie. Een paar dagen later ging ik weer eieren halen. Ik probeerde in zijn piepkleine garage te kijken. Dat lukte niet, maar de achterdeur ging open en daar stond een breed lachende Eppie. 'Joa hij stait t'erin hor.' Hij vertelde dat hij bij een bezoek aan de Citroën-dealer in een keer verkocht was, en bij de gedachte dat dit zijn laatste auto wel eens kon zijn z'n hart gevolgd had en de rode

DS3 gekocht had. Hij straalde er weer over, een heel andere Eppie dan van het laatste bezoek van mijn vrouw.

Niet iedereen kan dit helemaal volgen, zij gaan de rationele kant op. De dames van de thuiszorg hadden Eppie gezegd de DS3 maar snel te verkopen. Hij paste niet bij een oude man en was veel te sportief en opwindend voor hem, vonden ze. Gelukkig hoeft je niet altijd te luisteren en rijdt de rebelse Eppie nog steeds in zijn flitsende bolide rond.

'Vorig jaar vertelde hij mij dat hij zich slecht behandeld voelde door de Citroën-dealer en kocht zich een Hyundai'

Zo zie je maar dat ook modern design de harten kan raken. En niet alleen van de door Citroëns marketingdeskundigen beoogde doelgroep: de redelijk verdienende eind twintiger, begin dertiger. Zou Citroën dan toch weer op weg terug zijn naar emoties losmakende ontwerpen..., de klasiekers van de toekomst?

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



