



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 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 Roland van der Spek (redactie@citroensmclub.nl)
Vormgeving	:	Tony Vos
Productie	:	Drukkerij Meerpaal - Tiel
Oplage	:	200 exemplaren
Bestuur		
Voorzitter	:	Robin Visser (robin@citroensmclub.nl) +31 (0) 628 484 048
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
Evenementen:		Bas de Theije (bas@citroensmclub.nl) +31 (0) 653 456 799
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.

# 68

## September 2012



## In dit nummer:

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Evenementen.....	5
Van de voorzitter.....	6
Door Robin Visser	
Voorjaarsmeeting .....	10
Door Michiel Rautenberg	
Kunstzinnige SM .....	14
Door Henk de Vries	
Restauratieperikelen .....	16
Door Robin Visser	
Citromobile en de verjonging van de SM .....	20
Door Peter Derks	
Nokkenassen .....	24
Door Nard van der Meer	
Clubbarbecue .....	28
Door Michiel Rautenberg	
Wereldwijd gespot .....	30
Door Dick Bolt	

Op de cover een foto gemaakt door Ingmar Timmer tijdens een speciale SM-fotosessie



- 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.

## 2012

- |              |  |
|--------------|--|
| 23 september | Toerit door Duitsland: 'Rubberit' (wederom zonder flitskasten) |
| 1 november   | Technische meeting   |

## 2013

- |           |   |
|-----------|---|
| 10 maart  | Algemene Ledenvergadering                     |
| 21 april  | 20 jaar Citroën SM Club                       |
| mei       | CitroMobile                                   |
| mei       | Internationale Citroën SM-meeting             |
| juni      | Club-bbq (bij een clublid thuis, meld u aan!) |
| september | Rubberit door Duitsland                       |
| november  | Technische meeting                            |



CYRIL SARS  
CITROËN  
CARS

[www.citrosars.nl](http://www.citrosars.nl)



Meer en actuele informatie over meetings leest u op de website ([www.citroensmclub.nl](http://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](mailto:info@citroensmclub.nl).

## Divavrienden,

Het seizoen is in volle gang en we hebben al wat mooie evenementen achter de rug. We zijn gestart met een ritje door West-Brabant, Zeeland en een stukje Zuid-Holland. We begonnen bij een oude bekende, autobedrijf Jac. Ossenblok. Daar wachtte ons een warm ontvangst. We hebben er ook nog het genoegen gehad om het KNAC-magazine te voorzien van inspiratie voor een leuk artikelje over ons clubje. Inmiddels hebben jullie dat op de mat gehad en rest me namens de club de KNAC te bedanken voor de coproductie.

Na de interviews en fotosessies bij Ossenblok haakten er wat auto's af. Prijzenswaardig was het natuurlijk dat de betrokken Diva-drivers de moeite hadden genomen om ons uit te zwaaien, maar liever had ik ze er de hele dag bij gehad. De opkomst heeft ons aan het denken gezet, aan het denken over de aard van de te organiseren evenementen. Het is namelijk wel de bedoeling dat de club voorziet in een behoefte. Nou is het niet raar voor een Citroën-club dat er een opkomst is van tussen de vijf en tien procent voor ritjes. Bij een dergelijke opkomst heb je bij de DS-club of de CX-club een aardig setje zwevers bij elkaar. Bij ons clubje van 134 leden is het natuurlijk wat schraal als er vijf procent opkomst is. En daarbij, we hebben ambitie, de ambitie om geen genoegen te nemen met een lage opkomst. Daarbij hebben jullie niet voor niks in de enquête aangegeven dat evenementen ook best met andere clubs mogen. Zeker voor de ritjes rondom de kerk zou dat betekenen dat er wat meer volk komt en bovendien dat er afwisseling komt. We hebben dus tijdens de laatste vergadering van Citroën Contact gevraagd dit onderwerp van gesprek te maken. We gaan het zien en houden jullie op de hoogte.

Uiteraard zijn er ook nog andere mogelijkheden. Een bezitter van én een SM én een Maserati en bovendien ook dubbelclublid opperde bijvoorbeeld eens wat samen met de Maserati-club te

doen. Allemaal ideeën waar we wat van moeten gaan vinden. Het kan ook best zijn dat het even tijd nodig heeft dat de leden het stramien van een voorjaarsrit weer even weten te vinden. In ieder geval trek ik de conclusie dat er werk aan de winkel is. Jullie spontane inbreng per mail, telefoon, postduif, rooksignaal of reguliere post stellen we overigens zeer op prijs!

Gelukkig is het lang niet allemaal kommer en kwel. Divavrienden, wat een succes was CitroMobile! De poort ging open op zaterdag en gelijk stormden de mensen op onze stand af en dromden daar samen. Niet te filmen gewoon! Met dank aan Jeroen Bosma van BS Autotune en onze gewaardeerde clubleden Evert-Jan (Autobedrijf Van der Laan), Cyril (CitroSars) en Nard (Renard) en Douwe voor de gepresenteerde SM hebben we blijkbaar een zeer aansprekende presentatie gegeven. Op zondag was het iets tammer, maar toch... We waren in trek en hadden volgens mij wel de meeste aandacht van alle clubstands. Dat we zo in trek waren, vervulde me wel van trots.

Aan het grote succes van CitroMobile kon onze jaarlijkse barbecue niet tippen. Net niet. Ik vind namelijk dat we kunnen terugkijken op een geslaagde bijeenkomst waar we best wel een goede opkomst hadden en waar we zelfs nog een van onze ex-leden hebben mogen verwelkomen. Wie weet wordt het opnieuw liefde... De bijeenkomst was ook beter bezocht dan vorig jaar. Het was



ook goed om in een ongedwongen sfeer mannen en vrouwen bij elkaar te hebben, waarbij het onderwerp 'Diva' weliswaar op de achtergrond aanwezig was, maar niet de boventoon voerde. Het zat 'm in de vrouwelijke factor denk ik. Mooi was ook dat we een aantal leden hebben gezien die nog niet eerder aanwezig waren op evenementen. Geslaagd dus en het smaakt naar meer. Het zou dus leuk zijn als alle leden die kort geleden voor het eerst op een evenement zijn geweest, allemaal tegelijkertijd een volgend evenement aandoen. Dan zou het pas echt gezellig worden!

Het eerst volgende eigen clubevenement is dat we gaan gummen in Duitsland. Dat is weliswaar bij uitstek iets dat jongetjes leuk vinden. Maar als de dames die niet van planken houden even de ogen dichtdoen op de Bahn, dan volgt weer een mooi contactmoment. We hebben namelijk bedacht opnieuw dezelfde leuke Stube in de heuvels van het Ruhrgebied aan te doen. En dan lekker genieten van de lunch aan de lange tafel in de zon.

Na het toeren hebben we weer zo'n jongetjesding. Begin november hopen we jullie te mogen begroeten op een technische meeting bij Renard met als thema 'ontstekingen'. Het is de bedoeling een volledig overzicht te geven van de verschillende mogelijkheden. Stiekem hoop ik dat Nard bereid zal zijn tekst en uitleg te geven over hetgeen hij op zijn eigen auto heeft gebouwd, een volledig computergestuurde ontsteking zonder bewegende delen. Stel je voor: een vonk op exact het juiste moment van exact de juiste sterkte! En dat met brandstofinspuiting op maat, ik kan jullie verklappen, dat gaat als de bliksem!

En zo komen we op wat wel een beetje een missie is. Het is geenszins de bedoeling reclame te maken. Wat wel de bedoeling is, is om inzichtelijk te gaan maken wat er allemaal mogelijk is om de Diva goed op de straat te houden. In dat kader

en ook naar aanleiding van de geuite wens van veel leden in de recente enquête, zijn we begonnen met contact te leggen met andere clubs. Ik ben erg benieuwd wat dat gaat opleveren. Zodra er vorderingen zijn, melden we ons uiteraard. We beseffen ons namelijk hiermee een beladen onderwerp aan te pakken. Maar toch, om de Diva op de straat te houden, waarvan er zoals bekend maar weinig van zijn gemaakt, dan moet je elkaar welhaast zien te vinden. Wordt vervolgd.

Tot slot nog graag aandacht voor het volgende. Het komt Roland toe om met een wel verdiend SublieM-pensioen te gaan. Daarom zouden we het op prijs stellen als de roergangerfunctie van SublieM over wordt genomen. Bij voorkeur hebben we twee personen zodat het een gedeelde last wordt. En een gedeelde last is een halve last. Het werk bestaat voornamelijk uit het organiseren en nakijken van de artikelen, kortom: om van de leden gedaan te krijgen dat er iets wordt aangeleverd. De opmaak is uitbesteed. Draag je steentje bij en geef je op! Als je nog vragen hebt, stuur dan even een mailtje naar [info@citroensmclub.nl](mailto:info@citroensmclub.nl). Als je je telefoonnummer achterlaat, dan bel ik je.

En als we het dan toch over mailen hebben, we willen graag checken of onze maillijst nog actueel is. We verzoeken je daarom vriendelijk even een mailtje te sturen naar [robin@citroensmclub.nl](mailto:robin@citroensmclub.nl). Want het zou toch jammer zijn als de digitale post niet aankomt! Voor nu, veel leesplezier!

Robin Visser



# 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

## Ruimteschepper: dé verbinder van geo-vraag en aanbod



Ruimteschepper: een nieuwe speler-met-ambitie in de kopgroep van de geo-ict. Bundelt krachten van ZZP'ers-die-meer-willen. Productionafhankelijk en met een focus op kwaliteit, kennis en marktontwikkeling.

Biedt naast 'Kenners' en 'Kunners' met praktische expertise ook kennis op maat. Via een breed pakket geo-expertdiensten: visie-ontwikkeling, advies, implementatie-ondersteuning, workshops, opleidingen en meer.

Initiatiefnemers:  
• Douwe Blanksma  
• Jochem Mollema  
• Jan Roodzand

Mail: [info@ruimteschepper.nl](mailto:info@ruimteschepper.nl)  
Telefoon: 026 -37 95 950

Ruimtescheppers:  
• interim managers  
• business consultants  
• adviseurs  
• projectleiders  
• programmamanagers  
• docenten  
• specialisten geo-werkveld

[www.ruimteschepper.nl](http://www.ruimteschepper.nl)



- Thuisbasis voor ambitieuze Geo-Kenners & Kunners
- Gegarandeerde verbreding, actualisering en borging van kennis van vak én markt bij deelnemers
- Gerichte marktwerking, samenwerking met geo-bedrijven
- Netwerk-op-niveau: selectie aan de poort & strikte gedragscode



## CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60  
7336 AG Apeldoorn  
telefoon: 055 - 542 18 07  
[www.minkehilgenberg.nl](http://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](http://www.ds-vitesse.com)





Na laag-gevlogen te hebben van Den Bosch naar Etten-Leur kwamen we tegen elf uur aan bij Citroën-dealer Ossenblok waar al vier SM's stonden, waaronder ook de SM Opéra. We werden hartelijk ontvangen met koffie en gebak. Goed geregeld door de gastvrouw! Tijdens de koffie heb ik met andere leden staan praten over de SM, erg leuk om te horen dat iedereen weer een ander verhaal heeft over zijn SM. Ondertussen kwamen er nog twee SM's aangereden waaronder een in de kleur feuille doree, een erg mooie, bijzondere kleur vind ik. Peter Derks had panne en stond bij Brussel stil met zijn SM. Hij deed zijn best om alsnog te komen.



Buiten maakte ik wat foto's en raakte aan de praat met Henk de Vries, de eigenaar van de feuille doree SM. Henk zei dat zijn navigator vanmorgen nog op bed lag en hij alleen gekomen was. Ik stelde voor om bij hem in stappen en te navigeren. Aangezien het achterin de SM nogal krap is, leek dit mij een goede optie, in plaats van met z'n drieën bij Robin in de SM. Henk vond dit een prima idee. Da's toch gezelliger dan alleen rijden!



De speech van de voorzitter volgde, waarin natuurlijk Citroën-dealer Ossenblok hartelijk bedankt werd voor de ontvangst en het ter beschikking stellen van hun bedrijf voor de bijeen-

**Op 21 april jl. werd de eerste clubrit van dit jaar verreden, een rit door Zeeland. Clublid Michiel Rautenberg doet hiervan verslag**

**Door Michiel Rautenberg**

In de eerste instantie kon ik er niet bij zijn helaas, maar vanwege veranderde omstandigheden was dit toch mogelijk. Gelukkig maar, dit zou mijn eerste clubervaring zijn en ik vond het toch wel leuk om andere leden te ontmoeten. Een hoop namen ken ik al, maar het is toch leuk om een gezicht erbij te zien.



Op zaterdagochtend ben ik eerst naar Robin Visser in Den Bosch gereden. In mijn Ford helaas, aan mijn SM wordt nog (hard!) gewerkt. Na een bak koffie zijn Robin, zijn vriendin Lieke en ik in zijn SM gestapt op weg naar Etten-Leur. Het weer was helaas niet al te best, het regende flink van tijd tot tijd. Meevaller was dat het buien waren en dat de zon zich ook liet zien.



## *Dit keer vond ik het geen straf aan de cola te moeten*

komst. De rit werd uitgedeeld en uitgelegd: het werkte volgens het bolletje-pijltjeprincipe. Na de speech en uitleg vertrokken er twee SM's, zij konden vanwege verplichtingen niet meerijden, maar waren wel even gekomen om wat mensen te spreken en de SM's te zien.

Vervolgens begonnen we aan de rit. Het was

een erg leuke rit met gelukkig ook aardig wat zon en Henk heeft mij ook een groot gedeelte laten rijden. Wát een straf, rijden in een SM... Halverwege hebben we een lunch genuttigd en werd er later met de anderen verzameld in Veere. We hebben een stuk moeten afsnijden, helaas was het met het navigeren niet helemaal foutloos gegaan.

In Veere werd er het een en ander genuttigd en geshopt, toen we terugliepen naar de auto's was ook Peter aangekomen. Hij had problemen met de ontsteking gehad, maar had de SM toch weer aan de praat gekregen. Helaas was het flink gaan regenen en konden we niet buiten blijven staan voor een (technisch) gesprek. Vanaf hier bleven we wel met zijn allen bij elkaar rijden. De rit

voerde ook door Nieuwkerk, waar het bedrijf van Han Wandel gevestigd is (oud voorzitter en een van de oprichters van de club, red.). Er stond een werkelijk prachtige witte SM voor de deur, een plaatje om te zien. We konden hier niet zomaar voorbij rijden en zijn even binnen geweest voor een praatje. In de werkplaats stond eveneens een witte SM, met een aardige geschiedenis, op de brug. Leuk om allemaal te zien, temeer omdat ik laatst telefonisch met Han Wandel gesproken had over onderdelen.

De rit eindigde in Willemstad waar we de SM's parkeerden, in een restaurant hebben gegeten en vooral veel hebben gepraat. Het was erg gezellig en er werden ook nog enkele prijzen uitgereikt



voor het beantwoorden van een aantal vragen tijdens de rit. Ik kon mezelf gelukkig prijzen met een mooie set SummuM-longdrinkglazen! En dat terwijl we maar één vraag goed hadden... Ik bood Robin en Lieke aan voor Bob te spelen, dit keer vond ik het geen straf om aan de cola te moeten.

Een rit in het donker (die lichtopbrengst van de SM is even wennen) terug naar Den Bosch volgde, het was lekker rustig dus er kon doorgereden worden. Op naar de volgende rit!



# Kunstzinnige SM

**Clublid en collectioneur Henk de Vries kwam in contact met een heel bijzondere kunstenaar en liet ook zijn SM 'vastleggen'**

## Door Henk de Vries

Enige jaren geleden stond in de krant een artikel over een nieuwe lichting afgestudeerde kunstenaars; hierbij een afbeelding van een 'machine' die door iets levends werd aangedreven, een beetje macaber, maar wel grappig, en kwalitatief heel mooi, een beetje Escher-achtig. Een van die kunstenaars was Redmer Hoekstra en ik heb toen contact met hem opgenomen en hem gevraagd om in zijn stijl mijn auto's te tekenen. Hij heeft tot nu toe zes auto's gedaan (zie de kleine plaatjes hiervan).

Om hem te inspireren nodigde ik hem uit in

Aalsmeer, vertelde wat over de te tekenen auto, en dan gingen we een stukje rijden waarbij ik uitlegde wat er bijzonder aan is en hoe het voelt. Hij maakte dan een heleboel foto's en ik bemoeide me zijdelings met de interpretatie, sommige van zijn ideeën zijn heel origineel!

Hij maakt de tekeningen met een heel dun penetje en viltstift op A4-formaat; de hoeveelheid details is ongelooflijk (kijk maar naar de SM-tekening die je hier vergoot afgebeeld treft, je weet niet wat je ziet). Ik heb de foto's op hoge resolutie laten scannen en laten afdrucken op 60 x 40 cen-

timeter.

Redmers toelichting bij de SM tekening, met een verklaring van enkele onderdelen:

- In de anatomie voor de SM kon ik veel met de kikker, en wat ik zelf een leuke bijkomstigheid vind, is dat door de Engelsen, de Fransen frogs genoemd worden.

- De vorm van de rug en bepaalde functies in het 'lichaam', daar liet de kikker zich erg graag voor gebruiken.

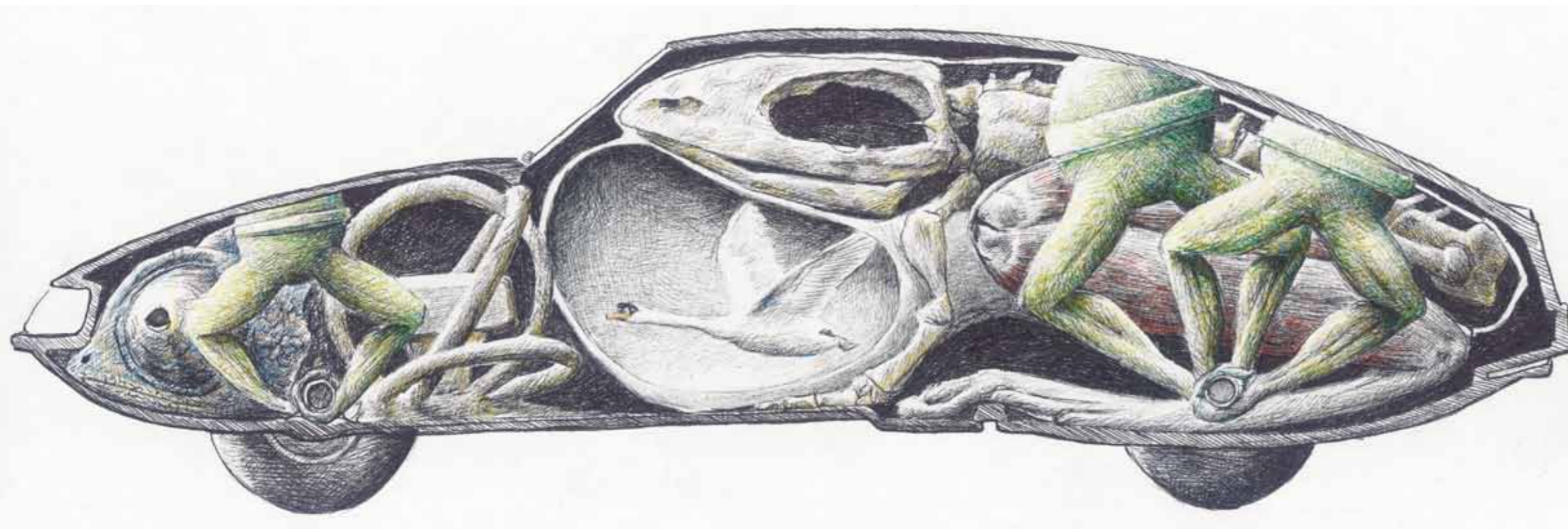
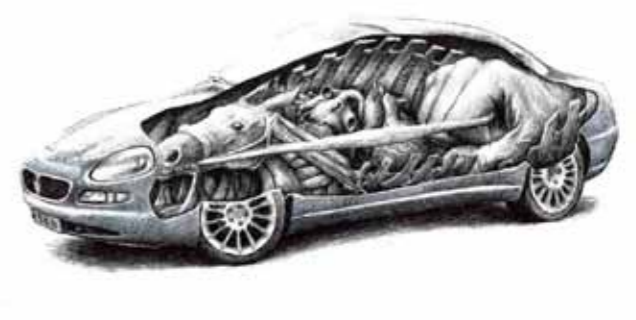
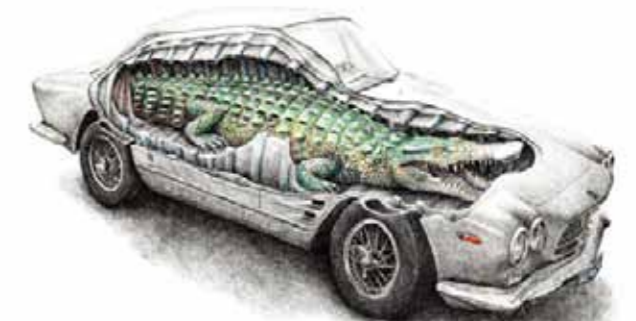
- De zwaan in de 'kwaakzak', of baarmoeder, staat voor de elegantie, kracht en het comfort van de SM.

- Het stuur zoekt z'n eigen weg, gaat vanzelf recht, schrijf je. Het evenwichtsorgaan is de vertaling die ik daarvoor gevonden heb.

- En voor de beweegbare koplampen leenden de ogen van een kameleon zich erg goed.

Meer werk van Redmer Hoekstra is te vinden op zijn website: [www.redmerhoekstra.nl](http://www.redmerhoekstra.nl)

Hiernaast van boven naar beneden:  
1992 Daimler Double Six SIII, 1961 Ferrari 250 GTE 2+2, 1963 Maserati 3500GTI Sebring, 1958 Lancia Aurelia B20S, 2001 Maserati 3200GT







# Restauratiefeuilleton van een paneuropese SM (2)

**Kersverse voorzitter Robin Visser verhaalt over zijn andere restauratieobject: natuurlijk ook een SM. In het vorige deel de belevenissen over de basis van de auto. Naar nu blijkt is een donor-SM noodzakelijk, eentje met injectie**

**Door Robin Visser**

Van onze webmaster had ik tijdens een bestuursvergadering iets gehoord over een sloper die de verkoper via de clubsite kwijt wilde en bovendien slechts aan een liefhebber. Toch dacht ik er in eerste instantie niet aan om er wat mee te doen. Al te veel gedoe wenste de verkoper niet en dus stond er geen telefoonnummer of e-mailadres op de site. Kennelijk moest je op het idee komen de webmaster te mailen.

Het verhaal van Roland over de kromme SM herkende ik snel. Een tijdje terug kwam op het Citroën-forum een op internet gespot ongeluk voorbij. Later heeft Dick de 'SM te water revisited' gemeld in een van zijn SublieMe stukjes. Op de foto op internet was te zien dat de SM echt wel een beetje krom was geworden, echt wel.... De dag nadat ik van Roland het verhaal had gehoord, bedacht ik me dat informeren nooit kwaad kon. Je weet immers maar nooit, misschien was het voor echt weinig. Ik kreeg uiteindelijk contact via de schoonzoon van de gecrashte berijder. Liep allemaal best wel met communicatiestoornissen. Ik kreeg een setje foto's en als daar behoefte aan was, konden er meer foto's volgen.

Ik zag een tamelijk intacte neus op de foto's en vroeg om een prijsindicatie. Dat beviel me wel. Ik ving nog op dat het wrak nu echt moest worden opgeruimd. Ik gaf aan interesse te hebben en dat ik een bod zou willen doen bij het wrak. Mijn geduld in het moeizame contact werd ruimschoots beloond. Met Annet, de eega van de gecrashte bestuurder, maakte ik een afspraak. Op

naar het Noorden. Mooi verhaal.

Ik maakte kennis met de bestuurder. Hij had de klap overleefd en is weer thuis. Dat is best een wonder, hetgeen wel blijkt uit de foto's. Annet zei me nog niet op hem te letten. Hij was de weg wat kwijt geraakt door de impact en bleef maar doorzemelen over de waarde van de neus. Ik heb Annet maar verteld dat dit verhaal van haar eega wel klopte. Na een kopje koffie te hebben gedronken en een kletsje over de SM te hebben gemaakt, zijn we gaan kijken. Ik heb alles laten zien wat ik zag. Desgevraagd heb ik eerlijk verteld wat SM's waard zijn in de verschillende staten. Inmiddels zaten we naast elkaar op een of andere stalen constructie. Ik had last van mijn heupen en moest erbij gaan zitten. Annet was naast me komen zitten. We kwamen vervolgens te spreken over wat het wrak mij waard was. Gelukkig had garage Timmer ook geboden. Een laag bod. Het kwam





er op neer dat Timmer uit goedheid Annet wel zou helpen zich van het wrak te ontdoen en zelfs nog een paar honderd euro zou toegeven.

Vervolgens heb ik haar een bod gedaan en uitgelegd hoe ik tot het bod was gekomen. Ik had ook niet veel geboden, maar wel gewoon geld. Het zou immers ook geld kosten om de auto op te halen. In Papenburg was die beland na de crash, bij de eigenaar thuis. Papenburg ligt bij Winschoten, iets van 30 kilometer de grens over in Duitsland. Het uit elkaar halen zou ook nog geld gaan kosten, zo zei ik. Annet bleef wat stil. Ik ook. Ik denk, ik laat haar komen. Dat deed ze. 'Poe, wel wat weinig, ik had gedacht dat het wrak meer waard zou zijn.' Met het verhaal van Timmer in het achterhoofd en de gedachte dat ze maar moest afwachten of er weer iemand zou komen, heeft ze mijn ietwat verhoogde bod geaccepteerd. We zijn naar het centrum van het dorpje gereden en daar heb ik de aanbidding gepind. De rest zou bij het afhalen wel komen. Weken zijn er vervolgens verstreken voordat het wrak weer naar de bewoonde wereld kwam.

Het binnentakelen van het wrak was echt een takkeklus. Respect voor transporteur Gerard en Patrick. De auto stond in de versnelling en wilde niet rollen over de voorwielen. Ik heb dus steeds met een balk, om de afstand te overbruggen, de koppeling staan indrukken. Patrick tilde de achterkant op een rollende vorkheffer (hoe heet zo'n ding eigenlijk?) op en met een spanband hebben we het wrak stukje bij beetje naar achteren gerold. Het laatste stukje was een uitdaging. De rolplaten zaten vast en het idee bestond even om de auto

over de neus eraf te schuiven. Gelukkig heb ik de heren van dat plan kunnen afhelfen. Want anders was de neus ook naar de gruzelementen gegaan. Een dag na de aflaadoperatie heb ik nog even nazorg gedaan bij Patrick met een telefoontje.

De auto heeft overduidelijk heel veel schade. Maar als donor is het een fijn ding. De wielkappen zijn inmiddels al weer uitgedekt. Het zijn van die fijne met veer in plaats van bout. Er zijn stukken gebruikt die niet krom waren om roestige stukken van de spatborden te lassen. Het rechter voorspatscherm hebben we uiteindelijk gebruikt omdat die beter was dan wat ik al had, hetzelfde verhaal met de motorkap en de rechter deur. Het spatscherm linksvoor is beschadigd door de klap, maar nog wel bruikbaar als het moet en anders delen ervan. Wonderwel zijn alle raamlijsten op één na, alle nog bruikbaar. Slechts licht getordeerd, maar zonder deuken. Dat laatste is het belangrijkste. Slechts de lijst boven het voorraam is aan gort.

Het loopwerk, het blok en de bak, dat lijkt allemaal in orde. De achterbumpers zijn een beetje getordeerd. De achterlichten zijn bruikbaar, maar niet top. De handgreepjes binnen en buiten zijn goed. En zo is er nog wel wat meer. Ik ga ervan uit dat er geen modificaties zijn uitgevoerd. Ik zag de originele aircopomp namelijk zitten en de auto is ooit bij Timmer gekocht. Op het kenteken zie ik 1996 staan als datum van afgifte in Nederland. De vorige eigenaar heeft de auto twaalf jaar gehad. Volgens de vorige eigenaar was de auto van Timmer zelf om mee te rijden. De auto komt oorspronkelijk uit Italië. Er zit maar een paar jaar tussen import en doorverkoop aan de vorige eigenaar. Die heeft geen modificaties gedaan. Ik kan me dus al met al niet voorstellen dat dit is gebeurd.

Ook het kapotte interieur heeft inmiddels een nieuwe bestemming gekregen. Het is beter uit te malleen vanaf stof dan vanaf leer. Dat krimpt nagenoeg altijd, zeker van de achterbank. En dus krijgt de stof een nieuwe bestemming als mal. Het verwijderen van de bekleding heeft nog een leuke avond opgeleverd. Niek doet wel eens wat samen met Arjo en die heeft wel eens contact met Peter 'de snor' van Kouteren. Peter en ik zijn samen naar het evenement in Den Helder geweest. En zo is het gekomen dat we met elkaar een avondje aan het slopen zijn gegaan.

En zo is het gekomen dat inmiddels het oorspronkelijke project niet zal herrijzen tot een rijdende SM. Het blok en de gereviseerde versnellingsbak en nog wat onderdelen zullen opgaan in het grote geheel en van een nieuw op te bouwen Citroën SM injectie, voorzien van alle moderniteiten die kunnen worden toegepast. Daarover later meer.

Een paar jaar geleden heb ik samen met mijn jeugdvriendje John met de aanschaf van het oorspronkelijke project de eerste aanzet gegeven om jongensdroompjes werkelijkheid te laten worden. Gelukkig hebben we dankzij het aanschaffen van een kant-en-klaar exemplaar samen over de baan mogen boenderen. John had het anders niet mogen meemaken. Ondanks grote levensdrang en strijd lust heeft hij het verloren van de kanker. Heel bewust heb ik tijdens een van mijn laatste bezoeken een fotootje laten maken van ons beiden voor de SM, als aandenken. Het was met invalende duisternis. De foto's waren niet top. We zouden nog wel een keer nieuwe maken. Dat heeft



niet zo mogen zijn. Vandaar het geshopte exemplaar.

Tijdens mijn laatste bezoek bij John thuis had ik wat leuks meegenomen. Ik had een dag eerder in Rotterdam een in concoursstaat verkerende Matchbox SM en dito Rolls Royce op de kop getikt. Ik vond het leuk die nog even te laten zien.

Ik vroeg John of hij ze nog had. Dat was geval, maar niet zo mooi, zei John. Ik heb de autootjes toen achtergelaten voor 'm als herinnering aan onze vervlogen mooie jeugd jaren. Ik wilde voor dit verhaal een foto hebben van de Matchbox SM en Roller op de motorkap bij het embleem. Ik heb toen nog een setje van Matchbox op de kop getikt.

Wat ik ook leuk vind, is dat ik op onderdelenstrooptocht bij D'Oro een grote Roller zag staan. Van een klant van Dirk, de buurman van David. Ik heb Dirk gevraagd de Rolls Royce naast mijn SM te zetten. Andersom lukte niet vanwege plaatsgebrek naast de Roller. Ik voegde Dirk nog toe dat het verhaal bij het verzoek nog zou komen. Na het maken van het fotootje vertelde ik dit verhaal. Ik kreeg het in eerste instantie niet afge maakt. Ik barste in tranen uit. Naderhand lukte dat wel. Dirk toonde begrip. Hij kende het verhaal al van David.

Bizar was dat op exact het moment dat ik de vorige alinea schreef, John in zijn slaap is overleden. De Citroën SM, het restauratieproject in het bijzonder, het blijft voor mij eeuwig verbonden aan het verhaal van de twee jongetjes en de Matchbox autootjes. Later als we groot zijn... En geen keus kunnen maken tussen de mooiste auto ter wereld en beste auto ter wereld. De beide Matchboxjes heb ik een tijdje later teruggekregen van John z'n vrouw. Ze staan nu op de schoorsteen.



# CitroMobile en de verjonging van de SM

Het thema van de CitroMobile dit jaar was de verjonging, waarbij het duidelijk was dat voor de meeste clubs dit ging over een verjonging van het ledenbestand. Wij hebben daarvoor een andere insteek genomen: de verjonging van onze Diva om haar tot genoeg van haar eigenaren op de weg te houden, want we krijgen steeds meer leden die jonger zijn dan hun SM

Door Peter Derks

Voor het uitvoeren van dit thema hebben we een beroep gedaan op de medewerking van mensen die dagelijks met die verjonging bezig zijn, namelijk de mensen die onderhoud en verbeteringen uitvoeren aan de SM. Wat kregen we te zien, en waarom is dat belangrijk voor u?

## Aandrijfassen

Nieuwe aandrijfassen hebben nu homokinetische of rzeppa-verbindingen aan de buitenkant in

plaats van de dubbele kruiskoppelingen. Citroën heeft deze zelfs ook vanaf 1976 geleverd als vervangingsprodukt. Waarom? Omdat tijdens de inzet van de SM bij rally's al duidelijk was dat de SM-motor te sterk was voor de aandrijfassen. Tijdens de tweede inzet bij de rally van Monte Carlo werden uit voorzorg na elke proef de aandrijfassen vervangen, want tijdens het eerste optreden was de Citroën SM stilgevallen door een defecte aandrijf-as.



Waarom is dit belangrijk? De dubbele kruiskoppelingen zijn natuurlijk wel te reviseren als ze versleten zijn, maar niet nieuw leverbaar. Er zijn nu twee fabrikanten leverbaar die beide al bewezen hebben lange tijd mee te gaan.

## Ontsteking

De Rootselaar-ontsteking wordt weer geleverd door Renard, en ook Van der Laan levert een aangepaste ontsteking, Luminition bestaat al 20 jaar, en er is een nieuwe ontwikkeling voor een twee-bobine ontsteking. Wat belangrijk is, is dat er nieuwe ontstekingen en gereviseerde ontstekingen zijn: Met name de as van de verdeler dient geen speling te hebben, en dat is bij oude ontstekingen vaak het geval waardoor geen correcte timing van de vonk mogelijk is. Tevens zijn de meeste leden afgestapt van de ontsteking met contactpunten.

Niet dat die contactpunten niet goed werken, maar ze instellen is tijdrovend, en ze dienen veelvuldig nagesteld en vervangen te worden. Eén of twee bobines blijft de hamvraag, maar met beide zijn er vele tevreden rijders. We gaan tijdens de technische najaarsmeeting bij Renard het eens speciaal over de ontsteking hebben.

Motoren met nieuwe zuigers en cilinderbussen

Als een motor vele kilometers gelopen heeft dan loopt de compressie terug, neemt het vermogen af, het oliegebruik toe en wordt het juist afstellen steeds moeilijker. Dan komt op een gegeven moment de tijd om de zuigers of de cilinderbussen of beide te vervangen. Aangezien de voorraad overmaat zuigers van de originele fabrikant al vele jaren uitgeput is, zijn er nu specialisten die hiervoor een oplossing hebben. Als uw motor er aan toe is, dan heeft u meestal weinig keus. Maar daarna bent u weer voor een zeer groot aantal kilometers voorzien van een goed lopende motor. Op het thema kettingen, kettingspanners en geleiders kom ik nog eens apart terug.

## Kleppen, geleiders en nokkenassen

We hebben vrijwel allemaal gehoord over de problemen met de natrium gevulde uitlaatkleppen, en er zijn dan ook al langere tijd vervangende 'volle' kleppen op de markt. Klepgeleiders zijn er ook nieuw en de laatste ontwikkeling is dat er ook weer nieuwe nokkenassen zijn. Nokkenassen slijten niet snel, als ze versleten zijn dan kunnen ze soms opgeslepen worden, maar soms ook



niet en dan is nieuw de enige keuze aangezien de voorraad goede tweedehands zeker voor de injectie en 3,0-liter versies uitgeput is.

## Kunststof koplamp-beschermglazen

Moderne auto's hebben geen glazen koplampglazen meer want de vorm die gewenst is, kan alleen economisch gemaakt worden in kunststof. Dat is goed voor de SM, want de originele koplamp-beschermglazen zijn er niet meer en een nieuwe productie in glas is niet haalbaar voor een redelijke prijs. Het alternatief is dan ook ze van kunststof te maken, en sinds enkele jaren zijn die er ter vervanging van de glazen uitvoering.

Het grote voordeel is dat ze niet meer kapot springen, waarbij de glasdeeltjes nogal eens wat lakschade veroorzaakten. Het lijkt erop dat de kunststof uitvoeringen wel gevoeliger zijn voor krassen, maar ze gaan zeker 100.000 kilometer mee. Als ze gemaakt worden van hetzelfde materiaal als moderne koplampglazen dan gaan ze erg lang mee. De eerste die gemaakt zijn, waren van plexiglas en dat geeft na een aantal jaren

krassen, maar als dat te erg wordt dan kan je ze gewoon weer vervangen voor nieuwe.

### Revisie

Draagarmen, hydrauliekpomp en vele andere onderdelen worden nu door professionele (Nederlandse in veel gevallen) bedrijven gereviseerd waardoor je onderdelen kunt kopen die een vergelijkbare kwaliteit (of soms zelfs beter) dan de originele onderdelen bieden. Dat is belangrijk voor slijtage-onderdelen die wel lang meegaan, maar toch een keer richting einde levensduur gaan.

### Koppeling en drukgroep

Er komt een dag dat de koppelingsplaat op is. Je kunt er dan soms nog een keer nieuw frictiemateriaal op laten zetten, maar dat kan ook niet eeuwig, en ook de drukgroep slijt door inlopen en verslappen van de veren. Ze worden sinds enige tijd weer nieuw gemaakt en dat is weer een kopzorg minder voor langere termijn.

### Ruimtebesparend reservewiel

Ons lid Peter van Kouteren heeft een ruimtebesparend reservewiel ontwikkeld dat veel gemak-



kelijker in de kofferbak past: dan houd je dus een berg meer plaats over voor bagage. Een aanrader voor een ieder die daaraan behoefte heeft en die het niet aandurft met een spuitbus en een pompje op pad te gaan. Hij maakt dat wiel op een zeer professionele manier zodat je erop kunt vertrouwen. Hebben? Wend je direct tot Peter.

### 'Moderne' injectie

Ter vervanging van de D-Jetronic, de oorspronkelijke injectie van de Citroën SM, hebben Renard en Bosma een nieuw injectiesysteem ontwikkeld, gebaseerd op de megasquirt-technologie. Er rijden nu al enkele SM's rond met dat systeem, tot grote tevredenheid van de gebruikers. Natuurlijk kost dat een paar centen, maar denk wel dat er een hoop kennis en tijd in de ontwikkeling en fijn-tuning gestoken is. Denk dan ook dat de onderdelen van de originele D-Jetronic zeer prijzig zijn geworden en dat het onderhoud, als er wat aan de hand is, geen eenvoudige en dus goedkope zaak is. Een goede oplossing dus voor de veel-rijders die een injectie hebben en je kunt er dan meteen een LPG-injectie van maken die vlekkeloos werkt. Maar dan heb je natuurlijk wel een tank in je kofferbak nodig.

Het ombouwen van een carburateur kan ook, maar heeft wat meer voeten in aarde. Zelf te doen? In theorie wel, maar dan moet je én veel kennis van motorentechniek én van electronica hebben, nogal wat tijd en een grote portie doorzettingsvermogen.

Zijn er nog ontwikkelingen te zien? Jazeker: de eerste megasquirts werkten alleen voor de inspuiting, nu zijn Renard en Bosma al zover dat ze de verdeler kunnen aansturen met de megasquirt, en de volgende stap is een verdelerloze onsteking, met een bobine voor iedere cilinder. Dat wordt de optimale vonk!

Renard showde ons nog een SM van een klant die de megasquirt tot volle tevredenheid gebruikt. In die SM was ook een verbetering van de ophanging van het frame waar de LHM-pomp, de dynamo en de aircopomp omheen staan te zien. In plaats van de vaak versleten rubbers met busjes erin nu een paar stevige draagrubbers en een iets gewijzigd frame. Waarom? Omdat veel

van de trillingen die je voelt in de SM veroorzaakt blijken te worden door de matige ophanging van dit subframe.

### Leer

Er is iemand die het originele leer voor de SM heeft laten reproduceren. Dit stelt ons in staat om een nieuw leren interieur te (laten) maken dat er hetzelfde uitziet als het origineel. Beter kan het niet. De beste man heet Enzo, en meer informatie is te krijgen via Robin Visser.

### Conclusie

Er gebeurt heel veel door vele partijen om onze SM's in goede staat te houden. Met dank aan de garagisten die ons hun kunnen lieten zien. Ook daarin is ten opzichte van de situatie bij de oprichting van de SM-club een belangrijke verjonging opgetreden. Dat wil zeggen dat we nu in Nederland de luxe hebben van keuze tussen specialisten!



# Nokkenassen

In SublieM hebben al veel technische verhalen gestaan. De kettingspanner, de kleppen, de kettingen, de aircopomp, het is allemaal al uitvoerig beschreven. Gezien de beschikbaarheid van deze onderdelen en de inmiddels vergaarde kennis hierover, is dat eigenlijk niet meer zo spannend

Door Nard van der Meer

Onderbelicht is het onderwerp nokkenassen. Het belang van goede nokkenassen is niet een specifiek Maserati-verhaal. Maar hoe ze er voor ons SM/Maserati-blok uit moeten zien, dat is minder bekend. Eerst ga ik in op de verschillende typen nokkenassen; dan op de functie van een nokkenas in een verbrandingsmotor en ten slotte over het belang van een juiste nokkenastiming. Na het lezen van dit artikel weet je van de hoed en de rand.

Er zijn twee typen nokkenassen: nokkenassen voor 2.7 carburateurmotoren en nokkenassen voor injectiemotoren en 3,0-liter carburateurmotoren. Binnen de beide typen nokkenassen is er verschil tussen inlaatnokkenassen en uitlaatnokkenassen. Hierna volgen de specificaties.



Inlaat nokkenas 2.7 carburateur  
Lift is 8,95 mm  
Merktteken is een V



Uitlaat nokkenas 2.7 carburateur  
Lift is 8,70 mm  
Merktteken is twee keer een I, wat versprongen ten opzichte van elkaar



Foto pagina 24 onderaan rechtes: Inlaat nokkenas 2.7 injectie / 3.0 carburateur  
Lift is 10,90 mm  
Merktteken lijkt een omegateken, hoefijzer of )



Uitlaat nokkenas 2.7 injectie / 3.0 carburateur  
Lift is 10,10 mm  
Merktteken is een liggend streepje of Romeinse I

De lift is het verschil tussen de dikte van de 'zijkant' van het loopvlak van de nok en de 'bovenkant' van de nok. Met een digitale schuifmaat is dat makkelijk te meten door het bekje van de schuifmaat op de zijkant op 0 te stellen en dan te verschuiven naar de nok. Je leest dan de lift af.

Op de foto's is wel te zien dat carburateur-nokkenassen wat boller zijn dan die van een injectie en dat er verschil is tussen de inlaat-nokkenassen en de uitlaat-nokkenassen. De foto's zijn van nokkenassen die zijn gemeten en voldoen aan de hier opgegeven maten. De krasjes zeggen dus niet alles. Bovendien kan het zoals gezegd ook andersom zijn: de nokkenas ziet er zuiver uit, maar haalt de hier opgegeven maten niet meer. Hierna volgen wat foto's om nog wat meer gevoel bij de verschillen te krijgen.

Voor de fijnproevers, er is een nauwelijks zichtbaar verschil in aanduiding van de linker en rechter nokkenassen. Linker nokkenassen hebben twee kerven, één lang, één kort. Dat verschil zit 'm slechts in een aanduiding met streepjes. Voor de rest zijn ze identiek en dus uitwisselbaar. Je

hebt dus qua vorm slechts verschil tussen inlaat- en uitlaat-nokkenassen en dat dus voor zowel carburateur als voor injectie.

Het verschil in streepjes voor de linker- en de rechter nokkenassen is waarschijnlijk zo gemaakt vanwege het verschil in uitklokken tussen links en rechts en om zo vergissingen te voorkomen bij montage in de fabriek. De streepjes staan niet op één van de foto's, omdat het niet interessant is.

Als je een blok opnieuw opbouwt, plaats je of alles hetzelfde terug of je klokt opnieuw uit bij het monteren van de onderdelen. Uiteraard verdient het aanbeveling ook bij terugmonteren standaard eerst alles na te meten.

Wat is en doet een nokkenas in een verbrandingsmotor? Om kort te zijn: ze zorgen ervoor dat de kleppen opengaan en ook weer dicht. Niet alleen op het juiste moment maar, ook hoe ver en hoe snel. Ik zal voor de niet-technicus kort uitleggen wat het belang is van een mooie nokkenas.

De kleppen zorgen voor de ademhaling van een motor. De inlaatkleppen laten het brandbare mengsel in de cilinder. Na de ontbranding gaan de afvalgassen er via de uitlaatklep weer uit. Om goed te werken, moeten de kleppen wel op het juiste moment worden bediend. Dus een nokkenas kan je niet zomaar in een motor gooien en met een snaartje aandrijven. Hij moet vast verbonden zijn met de krukas (en dus zuigers) en op het juiste moment moet de nok een klep openen en sluiten. Deze timing is bij de meeste motoren niet af te stellen en een kwestie van een merktteken goed zetten. Maar bij racemotoren en dus ook bij





de 'zijkant' van de nok en de top van de nok, dat is de lift. Bij de nokkenassen van een injectiemotor en 3,0-liter carburateur zijn de in- en uitlaatkoppen hoger dan die van een 2.7 carburateur. De cilindervulling verloopt dan ook anders. Als een nok hoger is, kan hij ook steiler zijn. Dan gaat de klep dus sneller open en dicht. Het profiel van de nokkenassen zegt dus heel veel over het karakter van de motor. Het is dus niet een kwestie van hoe hoger de nok, hoe beter. Het karakter van je motor verandert. Racemotoren met hele wilde (steile) nokkenassen lopen zelfs niet stationair. Voor een gebruiksauto is dat uiteraard een vervelend karakter.



onze Maserati-motoren is dit wel af te stellen en zelfs heel precies.

Je moet dus vier nokkenassen op tijd zetten: twee inlaat- en twee uitlaat-nokkenassen. Iedere nokkenas bedient drie cilinders van de V6-motor. Voor deze timing is speciaal gereedschap en een micrometer nodig. Deze afstelling heeft enorm veel invloed op het gelijkmatig en goed lopen van de motor.

Nokkenassen beschikken over een 'lift' en een 'profiel'. De lift bepaalt hoe ver de klep open gaat en het profiel hoe snel die open gaat. Als de nok van de nokkenas hoog is, zal hij de klep verder openen dan bij een lagere nok. Het verschil tussen



Het belang van juiste nokkenas-timing: de nokkenas-timing is de timing tussen de krukas met daaraan de zuigers en de nokkenas die de kleppen bedient. Is de timing echt mis, dan kan een klep opengaan als de zuiger net naar boven gaat, en dan raken ze elkaar. De nokkenas-timing zorgt ervoor dat het samenspel tussen kleppen en zuigers klopt. Als de zuiger omhoog gaat om uitlaatgassen uit de cilinder te persen, moet de uitlaatklep open gaan.

De timing van de nokkenassen is als volgt:

injectie inlaat	2,2 mm
injectie uitlaat	1,3 mm
carburateur inlaat	1,0 mm
carburateur uitlaat	1,3 mm

Wat je afstelt in millimeters, is hoever de nokkenas de klep al of nog heeft ingedrukt als de

zuiger exact boven in zijn uitlaatslag is. Op dat moment is de inlaatklep aan het openen, bij een injectie 2,2 mm, en de uitlaatklep aan het sluiten, maar nog net 1,3 mm geopend. Dit is als het ware het kantelpunt van de kleppen. Voor carburateurmotoren is de afstelling op dat moment respectievelijk 1,0 mm en 1,3 mm.

De timing van nokkenassen stel je af op cilinder 1 (die zit rechts vooraan), voor de rechter bank



van de V en op cilinder 6 (links vooraan) voor de linker bank van de V. Je stelt de nokkenas-timing af op 1 cilinder per kant, een inlaat- en een uitlaatkop. Als je een mooie nokkenas hebt, komen de andere cilinders ook op tijd te staan. De nokken zitten immers vast op de nokkenas, aan die van cilinder 1 ook de cilinders 2 en 3. Aan de nokkenas van cilinder 6 zitten ook de cilinders 5 en 4. Die cilinders kunnen en hoeven niet te worden afgesteld. Want als het goed is zijn de nokken op een nokkenas allemaal even hoog. Dus als nok 1 goed staat, staan 2 en 3 ook goed en als nok 6 goed staat, staan 4 en 5 ook goed!

Een versleten nokkenas heeft nokken waar de punt vanaf is gesleten. Ze zijn vaak stomp, maar hoeven niet per se ruw te zijn. Soms ogen ze nog erg mooi, maar als je ze opmeet, merk je dat ze versleten zijn. Als je versleten nokkenassen gebruikt, gaan je kleppen niet ver genoeg open, maar ook niet op het juiste moment. In dat laatste geval klopt je nokkenastiming niet en dat is niet best.

Zijn er her en der nokken niet aan de maat, dan

*Soms ogen ze nog erg mooi, maar als je ze opmeet, merk je dat ze versleten zijn.*

heb je een verschil in timing, onregelmaat en dus geen fijne motor. In theorie is het beter 4 precies gelijk versleten nokkenassen te hebben dan 3 goede en 1 slechte. Het mooiste is natuurlijk 4 perfecte nokkenassen die exact op tijd staan. Nokkenassen op tijd zetten, is een lastig klusje en slechts weinig mensen beheersen dit. In hobbykringen wordt dit dus niet veel gedaan.

De juiste olie is van belang. Heb je mooie nokkenassen, zorg dan voor de juiste smering, want anders gaan ze kapot. In een SM hoort olie met de juiste additieven voor de nokkenassen. Helaas zit die nog maar zelden in moderne oliën. Goed bedoelde synthetische olie is misschien goed voor zuigers en lagers, maar betekent het einde van je nokkenassen. Wij bij Renard gebruiken Kendall 20W50 GT1. Daarin zit titanium additief voor de smering van de nokkenassen.



# Clubbarbecue



## Clublid Michiel Rautenberg doet verslag van zijn eerste clubbarbecue

Op 23 juni jl. vond de jaarlijkse clubbarbecue plaats in Heeze, bij Bas & Jacqueline. Het zou mijn eerste clubbarbecue zijn en ik was erg benieuwd naar de gezichten bij de namen die ik waarschijnlijk al eerder gehoord had.

### Even wennen

Ik had Robin Visser voorgesteld bij hem in te stappen, rijden moest ik toch. Zo kon hij een borrel (of twee) nuttigen en kon ik weer eens in een SM rijden. Zo sla je twee vliegen in één klap. Zo gezegd, zo gedaan, en om twee uur was ik in Den Bosch bij Robin. Ik leerde gelijk de SM goed kennen, een echte stadsauto is het niet... f#ckin' h#ll! Het was alle hens aan dek voor me. De motor was nog koud, de stad opgebroken en dus files, hel-

lingproeven, niet het terrein van de SM. Of het lag aan mijn onervarenheid met de SM, dat zal het zijn. Jullie begrijpen dus dat mijn SM nog niet rijdt, we hebben nog het één en ander te doen.



Radio met cassette tegen het plafond

### Loods

Aangekomen in Heeze stond er al een aantal SM's voor de deur van het prachtige huis van Bas en Jacqueline. De erg ruime achtertuin was ingericht voor de barbecue, en alles was perfect verzorgd,



tot en met een kok (Bas' zoon Jasper) die het vlees en de vis bakte. Daar hadden we geen omkijken naar, het was onder het motto: u vraagt wij draaien.

In de achtertuin was mij een loods opgevallen die achter het huis stond, en mijn nieuwsgierigheid was gewekt. Bas' zoon Jasper leidde mij rond in de loods, ik vond het fantastisch om te zien. Een DS die tot cabrio omgebouwd wordt, een DS als donor, een CX op de brug voor de vakantie (hoe is die verlopen Bas, geen pech gehad?) en nog een spuithal ernaast. Verdekt opgesteld onder aan aantal doeken nog een donkerblauwe SM. Buiten de loods nog een XM V6, CX GTI en ga zo maar door. Ik ben benieuwd of Bas allemaal afkrijgt wat hij van plan is met de auto's... Maar het was erg leuk om te zien, en vooral het enthousiasme waarmee Jasper vertelde, was fantastisch: ik vermoed dat hij zijn vader vaak helpt met de auto's.

### Meer SM's

Later die middag heb ik de barbecue even verlaten om de andere auto's te gaan bekijken. Toch wel een erg mooi gezicht, een straat vol met SM's. Een zeldzaam beeld! Eén model trok wel erg mijn aandacht, en dat was de SM Injectie waar Cyril Sars mee gekomen was. Deze SM was overgespoten in een gouden kleur van een Datsun, en dat staat de SM erg goed vind ik. Bovendien had deze

SM nog een aantal bijzonderheden. De versnellingsbak is voorzien van een zesde versnelling en aan het dak van de auto was een hifi-installatie gemonteerd. Deze was uit het jaar kruik, maar wat past het bij de auto. Verder heb ik ook nog even met Nard van Renard staan praten bij zijn SM, en natuurlijk moest ik de motor even horen, met zijn eigen Megasquirt-ontsteking. Nard heeft mij uitgelegd hoe het werkt, en wat hij nog wil verbeteren. Het ging over sensoren, luchtfilters en oplaadtijden van bobines... ik moet nog een hoop leren. Maar de brul van die Maserati: kippenvel. Wauw.

### Fotomoment

Later die middag werden alle SM's op de oprit van Bas gereden voor een aantal foto's. De SM van Cyril stond er al, naast de SM Opéra van Harry. De SM die achter de Opéra parkeerde, had de lengte van de neus van de SM enigszins verkeerd ingeschat en raakte bij het inparkeren de rechter achterkant van de SM Opéra... auw. Als bij een wonder was de SM Opéra precies voldoende gezakt om de schade te beperken tot alleen een achterlichtglas: gelukkig geen schade aan het plaatwerk of bumper. Geluk mag je ook wel eens hebben, toch? Daarna werden de andere SM's erbij geparkeerd en zijn er foto's gemaakt door Jasper.

In de avond was een aantal leden reeds vertrokken en bleef er een kleine groep over. Leuke gesprekken volgden, en ik heb een tijd met Cyril en Peter zitten praten. Wat een kennis bezitten deze heren van de SM, het was weer erg leerzaam. En wat is het heerlijk om alleen maar over je hobby te praten, het was top. En fantastisch verzorgd door Bas & Jacqueline.



Lekker lange CX

Voor deze rubriek selecteert de redactie opmerkelijke foto's en/of SMakelijke verhalen die ze 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

Hoewel, deze keer blijven we tóch dichtbij huis. Via een prominent clublid kwamen we op het spoor van zo'n SMakelijk verhaal van een landgenoot dat we u niet willen onthouden. Eerst was nog even onduidelijk of we het verhaal eigenlijk wel mochten publiceren, maar hetzelfde prominente clublid regelde permissie onder voorwaarden van de twee betrokken lieden, die beiden levenslang beSMet lijken te zijn met een gezond soort wagenziekte. Voorwaarde 1 komt van redacteur Mark van Dansik van [www.autogekken.nl](http://www.autogekken.nl), of we zijn site eventjes willen vermelden, want daarop debuteerde het SMAkelijke verhaal in kwestie. Overigens blijkt deze redacteur nog steeds terug te verlangen naar zijn oude Citroën GS, die krijgen we nog wel eens in een SM schat ik zo. Voorwaarde 2 komt van de auteur van het SMAkelijke verhaal zelf en hij heeft toch echt alle recht van spreken. Hij blijkt te lijden aan een extreem zware vorm van nostalgie, niet alleen getuige zijn SMAkelijke verhaal, want wat te denken van zijn autosite [www.routenationale.com](http://www.routenationale.com)? Deze Veluwenaar blijkt één brok verlangen naar La Douce France, naar tijden van weleer, van voor de péage. Op de genoemde site focust hij zich op de Franse Nationale merken, evenals elk zichzelf respecterend Frans regionaal krantje bij de annonces de voitures met diezelfde merken aanvangt. Graag vermelden we zijn websites, naast Route Nationale (RN) ook RI (Route Internationale). Maar nu eerst de beurt aan auteur Henri Vermeer en zijn SMAkelijk verhaal, getiteld: Citroën SM badminton-incident.

Zomer 1976. Na een lange, vermoeiende reis in de VW 1600 Variant, arriveer ik met mijn ouders, mijn zus en twee broers op een camping net over de Duitse grens. Onze eerste buitenlandvakantie. Een mooie plek met een heerlijk meer. Voldoende kinderen om mee te spelen. Ik word al gauw vriendjes met Joep van de caravan tegenover ons. Joeps vader heeft een mooie Renault 16 en hijzelf een interessante bak met Siku auto's. Een andere

prettige bijkomstigheid is dat de kampwinkel zo'n mooie Majorette-displaymolen heeft, met een overweldigende keur aan speelgoedautootjes in hardplastic doorzichtige doosjes. Met en zonder caravan. Veel leuker dan de Matchbox-auto's waar ik normaal mee speel. Ik mag een paar keer een autootje uitzoeken van mijn ouders en sta dan tijden besluiteloos te dubben. Tóch die Peugeot 604? Of de Simca 1100 met caravan? Het wordt uiteindelijk een schitterende Citroën SM met extra mistlampen onder de bumper. Een topper in mijn collectie. Een paar dagen later gaat het mis. Mijn oudere broer is aan het badminton met Joep-van-de-overburen. Met een genadeloze smash belandt de shuttle in het oog van Joep. De dokter moet eraan te pas komen en het gevolg is dat Joep de rest van de vakantie met een lap op zijn oog moet doorbrengen. Mijn moeder vindt het erg vervelend en besluit wat te doen om het leed te verzachten. Het vertroostende geschenk wordt snel gevonden: mijn Citroën SM! Moeders wil is wet en dus ga ik met lood in de schoenen en pijn in het hart naar Joep en bied hem mijn fraaie voiture aan. Het geschenk wordt door de halfblinddoekte Joep in dank aanvaard. Een schaduw valt over de vakantie. Wat zou er geworden zijn van mijn Citroën na 33 jaar? Staat hij nog steeds bij Joep op het nachtkastje? Of ligt hij afgebladderd onderin een bak in een kringloopwinkel? Of erger misschien? Ik durf er bijna niet aan te denken. De scherpe kantjes zijn eraf, maar van een Citroën neem je niet zomaar afscheid.

Naschrift redactie

Henri, dank voor deze herkenbare ontboezeming! Na zolang weer tijd voor een echte SM? Je bent van harte welkom bij de club. Ik attendeer clubgenoten nogmaals attenderen op jouw website met de vele schitterende foto's. We zijn in deze rubriek weer een stimulerende site, met bijvoorbeeld de verse-vondst-verslagen van Mark Hidding op het spoor: [www.routenationale.com](http://www.routenationale.com).

## 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 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 VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

[WWW.KNAC.NL](http://WWW.KNAC.NL) 070 383 16 12





