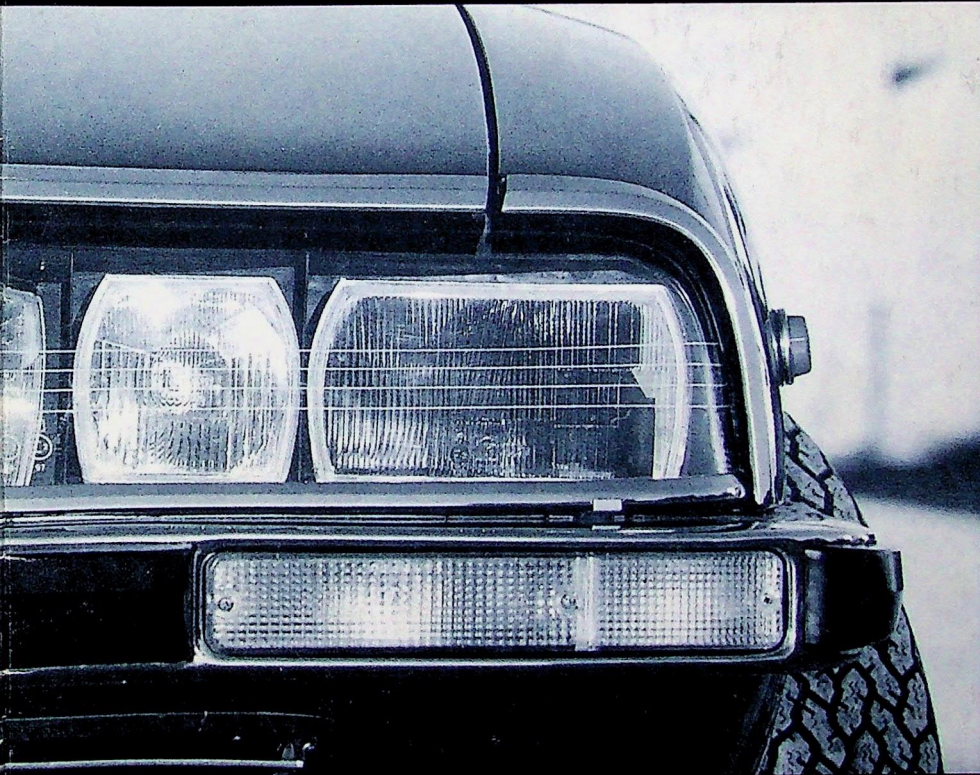


UBLIE 



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

• **PROMOTIONELE MAILINGAKTIES**

**Mailingdozen, mappen en koffertjes**

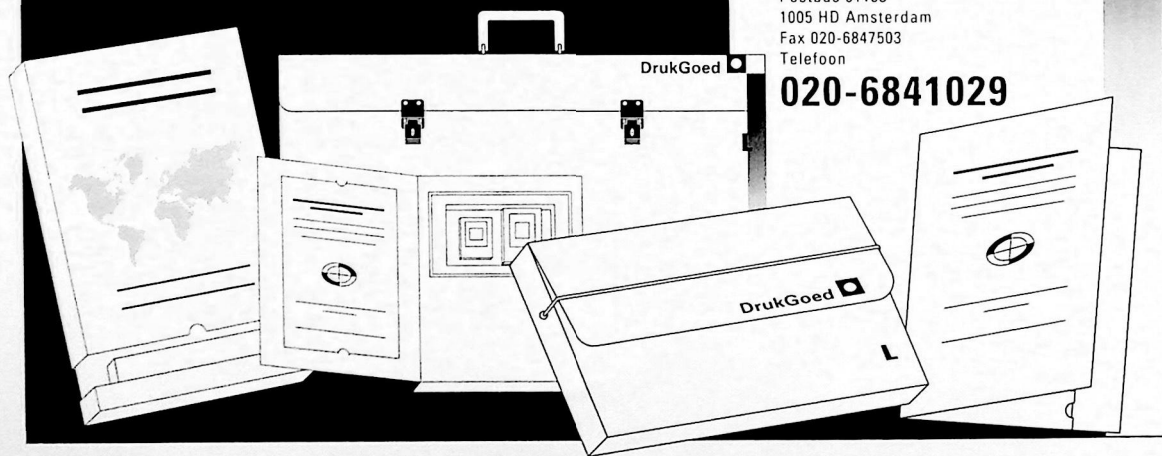
**Ook in full color op gelamineerd karton  
standaardmodellen en maatwerk**

**DrukGoed**

Huisstijlen  
Reklame-drukwerk  
Brochures/Jaarverslagen  
Presentatiemappen  
Congresmappen  
Promotiekoffers  
Ringbanden

Buyskade 41  
Postbus 61183  
1005 HD Amsterdam  
Fax 020-6847503  
Telefoon

**020-6841029**



jaargang 1, nummer 1, juni 1993

SublicM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland,  
opgericht op 22 april 1993.  
Oplage: 250 exemplaren.

In dit nummer onder andere:

- **CITROEN SM, DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN.** Uitgebreid aandacht voor het karakter van de club: een exclusief, sjiek gezelschap van bezitters van een wel heel bijzondere auto, of een club van voornamelijk technisch geïnteresseerde doe-het-zelvers ?  
.....
- **Een kort verslag van de eerste twee bestuursvergaderingen,** waaruit blijkt dat de Citroën SM Club Nederland gedragen wordt door mensen die al veel langer de wens koesterden om een eigen club te vormen. Er is al veel werk verzet !  
.....
- **DE CITROEN IN NEDERLAND.** Het eerste van een serie artikelen over de geschiedenis van de Citroen in Nederland. We starten met een inventarisatie.  
.....
- **CHASSISNUMMER 5.** Een interview met Theo van der Laan sr., eigenaar van SM nummer 5. Uit de titel van het artikel kunt u opmaken dat ook dit een eerste artikel uit een serie betreft.  
.....
- **DE ONVOLTOOIDE.** Over de ontwikkeling van de SM wordt een serie gestart waarin kenners van de fabriekshistorie uitgenodigd worden hun kennis te spuien. Hier staat de vraag centraal of Citroën bij het ontwerpen van de SM een Sportwagen of een Grand Tourisme voor de geest stond. Wie het weet mag het zeggen.  
.....
- **OVER SM WORDT HET LIEFST GEZWEGEN.** Over de Citroën SM wordt door de nederlandse importeur niet meer gezwegen sinds de introductie van de opvolger van de CX. In de showroom van Citroën op het Stadionplein in Amsterdam stond recent een maand lang een sneeuwwitte SM als voorbeeld van hoogwaardig DESIGN. Na deze expositie kon het haast niet anders dan dat Citroën Nederland zich in onze club manifesteert! Een uitnodiging aan Eric Verhaast, directeur Publiciteit.  
.....
- **DE START** en het **VOORWOORD** van de voorzitter gaan nader in op het op het beleid van de Citroën SM Club.  
.....
- **SelfMade.** Een rubriek, verzorgd Mark Witte, voor leden die kleine reparaties aan hun auto willen verrichten. U kunt uw vragen richten aan de redactie van SublicM; Mark antwoordt snel.  
.....
- **SMart Talk** gaat veel verder: deze rubriek gaat in op de specifieke en meer algemene techniek die (voor velen misschien verborgen) het karakter van de SM bepalen. SMart Talk richt zich op de geïnteresseerde leken onder u, maar ook de echte Doe-het-zelvers kunnen er hun kennis mee vergroten.  
.....

# VOORWOORD

Een lang gekoesterde wens is in vervulling gegaan:  
een Citroën-SM Club voor Nederland.

Uit de enquête die ik gehouden heb (zie het artikel  
DE START) is gebleken dat velen met mij deze  
wens deelden!

Gelukkig waren er genoeg Citroën SM-bezitters  
en -geïnteresseerden die samen met mij de club  
wilden oprichten. U ziet hier ons eerste resultaat.  
Graag wil ik vanaf deze plaats alle bestuursleden  
en mede-initiatiefnemers alvast bedanken voor  
hun grote inzet tot nu toe!

Laten we proberen met z'n allen onze auto's  
SublicM te houden. U weet toch nog wel:  
"Samen staan we sterk".

Ik vertrouw erop dat u de komende jaren nog veel  
van ons zult zien en horen .



Han Wandel  
voorzitter.

Achterin deze eerste uitgave van SublicM wordt in  
he artikel Co-Clu-Essem de volledige ploeg voor-  
gesteld die vaart zet achter de start van de  
Citroën-SM Club Nederland.

# SUBLIEM !

SublieM. Dat wordt het ! Een eigen organisatie voor SM-bezitters in Nederland. Met een eigen blad.

Voor u ligt het eerste exemplaar van SublieM. We kozen deze naam voor ons blad, omdat die ongetwijfeld bij onze auto past. Het was ooit de titel van een artikel over de Citroën SM in een bekend automagazine. De eerste roadtests van de SM gaven regelmatig de kwalificatie 'subliem' aan haar rijkarakteristieken. Bovendien: met onze club willen we een bijdrage leveren aan het in sublieme staat brengen en houden van onze voitures; vandaar!

Bij een sublieme autoclub hoort een subliem magazine; het is per slot van rekening haar visitekaartje. Door vanaf het eerste nummer te streven naar een origineel, fraai en boeiend clubblad,

Ook wordt altijd opgeroepen tot communicatie via het blad. Dat hopen wij maar één keer te hoeven doen: we gaan er vanuit dat SM-rijders creatieve mensen zijn en dat in een actieve club die wij zijn, de bereidheid tot schrijven en reageren groot is. Immers: wie een SM bezit, heeft op z'n minst oog voor de sublieme creativiteit qua techniek en vormgeving. En wanneer u na een lange rit in uw SM onvermoeid uitstapt (zo is dat toch?), barst u uit in een loflied op uw SM en schrijft dat ook op; u moet tenslotte alle positieve reacties die u van minder bedeelde automobilisten heeft ontvangen even kwijt aan de redactie, nietwaar? Trouwens, ook pech- en ellende verhalen kunnen subliem en nuttig leesgenot verschaffen, met name als u vertelt over de wijze waarop u uit het dal gekropen bent; ter 'leering ende vermacck' van lotgenoten wellicht... .



willen het bestuur van de Citroën SM Club Nederland en de redactie beklemtone, dat de club past bij het karakter van de auto en de eigenaar.

De redactie streeft binnen de nog beperkte financiële middelen naar een optimale inhoud en vorm. De eerste stap is gezet. In de vormgeving van dit blad is de meesterhand van één van onze leden gekoppeld aan de daadkracht van het bestuur van de Citroën SM Club Nederland. Eelco Bos combineerde zijn vakmanschap met z'n keuze voor de SM als dagelijkse auto, en stelde belangeloos creativiteit en faciliteiten van zijn Studio 124 Design BV te Amsterdam ter beschikking, waarvoor bij deze veel dank!

Bij de start van een clubmagazine wordt steevast een beroep gedaan op de leden om een bijdrage te leveren in de vorm van kopij, foto's en dergelijke.

Overmoed? Nee, een kwestie van een actief beleid. De redactie heeft zich verzekerd van de medewerking van een groot aantal bezitters van een SM aan ondermeer de rubrieken 'SelfMade' en 'SMart Talk' (technische informatie door Mark Witte en gastschrijvers bijvoorbeeld), en 'Chassisnummer ..... in beeld' (de historie van de auto van clublid x, y, enzovoort). Wist u overigens, dat één, en wellicht twee van de eerste SM, die uit de fabriek zijn gerold, in het bezit zijn van Nederlanders? Leest u vooral dit eerste clubblad maar eens.... !

Wij wensen u veel kijk- en leesplezier.

De redactie.

# DE START

**Op donderdag 22 april 1993 is in De Meern de Citroën SM Club Nederland opgericht. Het initiatief daartoe is op uitnodiging van Han Wandel genomen door zeven personen die recent of al veel langer een eigen club van en voor SM-eigenaren wensten. Tijdens de oprichtingsvergadering is door Han Wandel een voorlopige peiling van de belangstelling voor een eigen Citroën SM Club onder ruim negentig SM-bezitters gepresenteerd. De respons op zijn enquête was 50%. Dat is gezien het geschatte aantal SM's in Nederland een hoge respons. Gebleken is dat op één na alle respondenten een eigen SM-club bijzonder zouden toejuichen. Meer dan de helft was bereid om actief bij te dragen aan het vorm en inhoud geven aan de op te richten club.**

Tijdens de oprichtingsvergadering is een bestuur samengesteld. In de colofon van dit clubmagazine kunt u lezen wie het bestuur vormen.

Besloten werd om in hoog tempo een aantal activiteiten te ontplooiën. Inmiddels is binnen een maand een lijst samengesteld van potentiële leden van de club, zijn de statuten in concept gereed gekomen, en is een eerste clubmagazine samengesteld. Persberichten zijn naar andere Citroënclubs en autobladen verzonden. De bekende SM-bezitters zijn aangeschreven en er is een activiteitenplan voor het eerste jaar gemaakt.

Het bestuur meent dat de club open moet staan voor bezitters van één of meer Citroën SM's. De concept-statuten geven aan dat de eigenaren van een SM die lid zijn geworden het beleid van de club zullen kunnen dragen en sturen.

Aan alle bij het bestuur van de Citroën Club Nederland bekende nederlandse eigenaren van een Citroën SM wordt dit eerste nummer van SublieM, ons clubmagazine toegestuurd. Bovendien ontvangen de autopers in Nederland, Citroën Nederland, de overige Citroënclubs in Nederland en België, en de buitenlandse SM-clubs dit clubblad en het persbericht ter kennisname.

Het bestuur heeft inmiddels het grootste deel van de bekende eigenaren van één of meer Citroën SM's persoonlijk benaderd. De reacties waren ronduit positief te noemen. In het volgende nummer van SublieM zal bekend gemaakt kunnen

worden hoeveel leden de club heeft. Op basis van de eerder genoemde peiling gaat het bestuur uit van een start van de club met ruim vijftig leden, met een verwachte groei naar ruim 75 leden.

Wat er inmiddels is gebeurd is dus niet niks. Tijdens de tweede vergadering van mensen die zich hebben aangemeld om een actieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een club, is gekozen is voor een snelle en daadkrachtige start met de aanwezige leden. Inschrijfformulieren zijn ontworpen en vastgesteld; de redactie heeft mandaat gekregen voor de uitgave van de eerste vier clubbladen; een meeting voor clubleden en donateurs in het najaar is in voorbereiding. De ledenadministratie, de financiële administratie en het secretariaat zijn aan de slag gegaan. In het clubblad wordt de meningsvorming over het karakter van de club aan de orde gesteld, zodat de leden hun mening kunnen vormen en rekening gehouden kan worden met hun opvattingen over de verdere vormgeving van de club. Het meedenken door de leden over alle mogelijke activiteiten die het bestuur dient te ontplooiën om de club te doen uitgroeien tot een club van en voor alle eigenaren van een SM, met name in Nederland zal bevorderd worden.

In dit eerste nummer van ons clubmagazine SublieM is een inschrijfformulier gevoegd. Door het lidmaatschap kan de eigenaar van een Citroën SM inschrijven op door de club te organiseren evenementen. Deelname aan internationale SM-meetings zal bevorderd worden. De club zal actief contact onderhouden met zusterclubs in andere landen, ook wat betreft de onderdelenvoorziening. Uiteraard zal het bestuur streven naar samenwerking met andere Citroënclubs. Leden ontvangen verder viermaal per jaar het clubmagazine SublieM.

Allen, die vóór 1 september aanstaande lid zijn geworden van de Citroën SM Club Nederland door middel van inzending van het inschrijfformulier en betaling van het lidmaatschapsgeld ontvangen een uitnodiging voor de eerste meeting in het najaar.

Deutsche <SM> Gesellschaft

Shanghai - Macao  
China

Citroën SM England

FEG-Club SM-Citroën

Citroën SM Club N

IDSMS-Club België

Österreichische SM

SM-Club

SM-BRØD Danmark

la Greece

SM-World USA

SM Club de France

<SM> Club ITALIA

Real SM Español

# CITROËN SM

## DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN



### SM, het merk en haar hart

Veel is er geschreven over de letteraanduiding 'SM'. In Italië spreekt men over SUA MAESTA en in Frankrijk heeft men het over SA MAJESTE. In boeken over de SM wordt gesproken over SPORT MASERATI, wat de meest voor de hand liggende verklaring van de lettercombinatie is die de fabriek onze auto bij haar geboorte mee gaf. Sommige bezitters van een SM spreken over hun auto als 'mijn Maserati'. Hoewel de motor van een auto in de pers vaak aangeduid wordt met 'het hart van de wagen', en de autojournalisten daarmee het wezen van de auto denken te typeren, zou ik om twee redenen toch niet snel geneigd zijn mijn auto met haar hart te vereenzelvigen.

Toegegeven: auto's worden vaak menselijke trekjes toegekend: de 'neus' van een auto toont 'agressief', of 'vriendelijk'; de ogen (lees: koplampen) kijken je guitig onder de wenkbrauwen aan (Renault Twingo!); het hart van deze Ferrari klopt onstuimig bij het optrekken; de auto heeft een 'lekker kontje', en ga zo maar door. Mijn SM heeft óók een origineel 'Maserati'-hart. Maar ik moet er niet aan denken zelf ooit als 'baviaan'

aangesproken te worden als ik onverhoopt een ruilhart van zo'n aap krijg.

Begrijp me goed: met dat nieuwe hart zou ik heel blij zijn, als de kwaliteit van mijn leven na zo'n operatie tenminste 'blij-zijn' toe staat! Bovendien hoop ik ondanks (of misschien juist wel: dankzij) dat bavianchart in hoge mate dezelfde persoon te blijven.

Ik bedoel maar: hoewel de SM een Maserati-'hart' heeft, is voor mij een Citroën SM een Citroën, en geen Maserati, wat overigens niet wegneemt, dat die motor één van de leuke aspecten aan de auto vormt. Ik ken SM-rijders die daar anders over denken. Niet voor niets duidt men in Italië de Maseratimotor aan als 'delicato' (teer, gevoelig), maar daar hebben de engelsen en fransen verschillende oplossingen voor gevonden; ongetwijfeld gaan we daar in volgende nummers van SublicM verder op in.

Toch begrijp ik SM-bezitters die hun auto als hun 'Maserati' aanduiden wel een beetje. Vooruit, een beetje. Enkele jaren terug was ik in de loods van een Maserati-verzamelaar in Duitsland. Sebrings, Ghibli's, Meraks, Bora's, noem maar op, de man had meer dan dertig Maserati's (plus een reeks andere exclusieve auto's, waaronder een vierwiel-



aangedreven safariuitvoering van een Trabant, de laatste die men gemaakt had, jawel...). In een hoekje stond ook een SM. Tenslotte was dat ook een soort Maserati, zo vertrouwde de man mij toe. Begrijpt u?

#### **Een SM is gekentekend**

Maar, zo hoor ik u die een SM met DS-motor hebt, zeggen: 'Is mijn SM dan geen SM?'

Kijk, en daar wil ik met dit betoogje heen. Is een SM zonder Maseratimotor nou een SM of niet? Ik vind van wel. Ik reed eens in een SM met een DS 23-motor, en die wagen reed perfect; hij stuurde als een SM, en zag er uit als een SM.

Alleen het geluid van de motor was anders. Maar los daarvan: "Rang is alleen Rang als er Rang op staat". Ouderen onder u kennen deze reclameslogan voor een soort zuurtje nog wel. Daarom, als een variatie op de Rang-reclame: een SM is alleen een SM als er SM op staat! U begrijpt me hopelijk goed: de grapjas die op z'n fiets een typeplaatje van de SM plakt, slaat de plank natuurlijk goed mis (en het is zonde van het typeplaatje, want die fiets wordt natuurlijk onmiddellijk gestolen). Voor mij is een SM met een DS-buitenspiegel of Hellaschijnwerpers, een DS-motor of kunststof koplampruitjes wel degelijk een SM. Ook al ben ik zelf iemand die van 'origineel' houdt als het om m'n eigen auto gaat. Het kentekenbewijs of het chassisnummer bepaalt of een SM een SM is; zo simpel is dat.

Maar waar ik vooral van houd zijn mensen die op hun eigen manier proberen een Citroën SM rijdende te houden, en daar heel veel plezier aan beleven. En of ze hun auto nou helemaal in originele staat brengen, of bijvoorbeeld kiezen voor een niet-originele kleur, doet er voor mij minder toe. En dan nog dit: een SM blijft voor mij een pure Citroën, misschien wel de ultieme Citroën! (Nou ja, wat denkt u van de Activa II? Maar daar zal wel geen club voor komen, en dat is nou zo leuk aan de SM!).

#### **Het clubkarakter**

Om die SM-club gaat het hier: ook de SM-met-DS-motor is welkom in de club. Het karakter van de Citroën SM Club Nederland: een exclusief stel dames en heren, die dure excursies maken naar exquise chateaux? Een stel hobbyïsten dat ieder

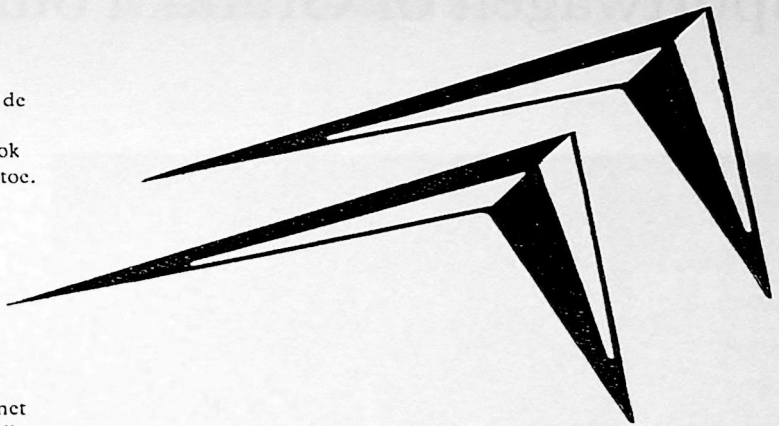
vrij uurtje in met vet en olie besmeurde overalls doorbrengt? De eigenaardie met een achteloos gebaar z'n Maserati-sleutelhanger op de bar van het café om de hoek of juist op de balie van het Rotterdam-Hilton neer legt? Ik bedoel maar: welk karakter willen de leden aan hun club geven?

Het bestuur van de Citroën SM Club Nederland streeft niet naar een club waar een soort ballottage aan verbonden is. Er zijn slechts twee criteria waaraan getoetst wordt of iemand lid kan worden en blijven: men is aantoonbaar in het bezit van een SM en men betaalt tijdig het lidmaatschapsgeld.

Het is belangrijk om te weten wat de leden willen. Dat karakter moet herkenbaar worden in activiteiten en presentatie van de club; onder andere door de inhoud en de vorm van het clubblad. En daarom vraagt het bestuur u naar uw mening, zodat het met uw wensen rekening kan houden bij de vormgeving van het beleid en alle activiteiten. Overigens, om misverstanden te voorkomen over het karakter van het clubmagazine: in dit eerste nummer overheersen de artikelen met een wat algemene inhoud. Daarvoor is bewust gekozen: eerst wil het bestuur kenbaar maken dat de Citroën SM Club Nederland eindelijk tot stand is gekomen, en aangeven wat zij met de club beoogt. In volgende nummers van SublieM zal het evenwicht tussen artikelen over 'de mens' enerzijds en zijn 'machine' anderszijds (zie het artikel: Bij de start van de Citroën SM Club Nederland) nog duidelijker gestalte krijgen.

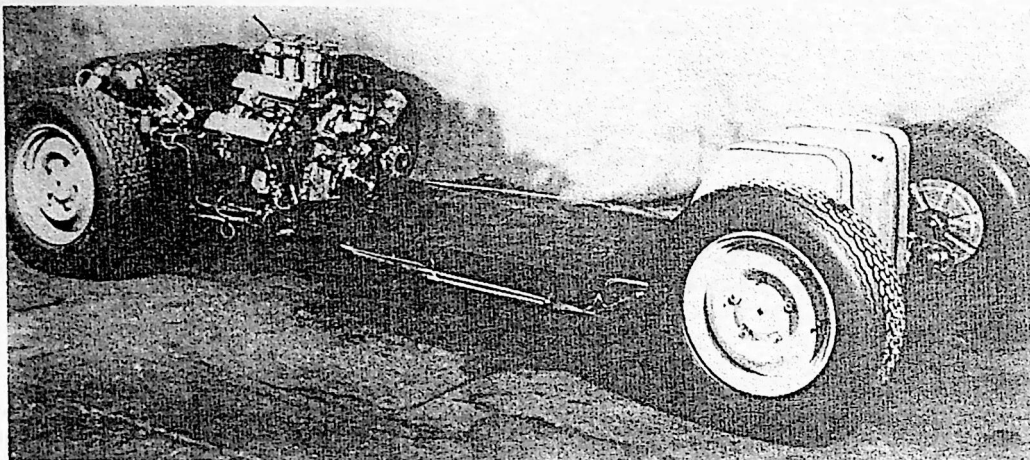
Maar ook hier geldt: uw wensen zijn van belang!

Peter I. Pijlman



# Sportwagen of Grand Tourisme?

## DE ONVOLTOOIDE



### De bedoeling

De afgelopen vijf, zes jaar is dankzij het spuurwerk van Brioult, Sauzay, Daniëls, Norbye, Guyot, Bonnaud en anderen steeds meer bekend geworden over de ontwikkeling van de SM. In publicaties van genoemde auteurs vinden we foto's van prototypes. Voorts zijn enkele schetsen voor de carrosserie bekend die de evolutie lijken aan te tonen van de DS via de D Sport tot de SM zoals we die nu kennen. Onduidelijk is tot op heden of het de bedoeling van de Société Anonyme André Citroën was om een sportieve versie van de ID/DS te lanceren, of dat het van meet af aan de intentie van de fabrieksdirectie was om een geheel nieuw 'GRAND TOURISME'-model te ontwerpen.

Zo lezen we bij de ene Citroënkenner, dat er sprake was van 'le project S', de ander schrijft over de 'D-Sport', en een derde stelt klip en klaar vast, dat de fabriek een 'Grand Tourisme'-wagen voor de geest stond, die in Frankrijk de traditie zou moeten voortzetten van fabrikanten als Delage, Voisin en als laatste Facel Vega. De naam Citroën Sport Maserati duidt niet op een sportieve versie van de ID/DS, maar op een geheel op zichzelf staande sportauto.

### Grand Tourisme of Sport

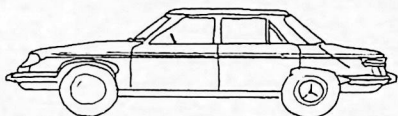
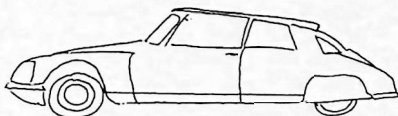
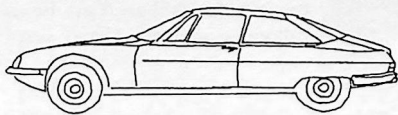
Feit is, dat Citroën de SM in 1970 afficheerde als 'Grand Tourisme', wat gezien de combinatie van prestaties (meer dan 200 km per uur in die tijd was niet niksl), confort en uitrusting méér voor de hand lag dan het sportwagenkarakter van de auto voorop te stellen. De bekende foto's van de SM met dame met bontjas en bonthoed bevestigen dit. Ook de foto's in de grote Amerikaanse folder tonen "glamour en l'amour", met -toegegeven- een sportief tintje (joggen, vissen). Maar een sportwagen imago wordt niet gepresenteerd.

Dus géén sportwagen, en derhalve géén sportversie van de DS? Wie het weet, mag het zeggen. Ondanks de keuze voor de aanduiding 'Grand Tourisme' in de folders, legde Citroën niet mis te verstane activiteiten aan de dag om de SM te doen uitblinken in een flink aantal rally's (waarover wellicht later méér in dit magazine). In dit verband zijn diverse prototypes bekend van verkorte SM's met Maseratimotoren die ongekende 'puissance' leverden.

### Panhard of SM?

Had de fabriekleiding dan toch de bedoeling om

## De geschiedenis van de SM Deel 1.



een sportwagen te lanceren? En heeft de ontwikkeling gaandeweg méér geleid tot een voiture met weliswaar hoge prestaties, maar met het accent op een hoog confortniveau?

Een dergelijke manier van ontwikkelen is nu nauwelijks voorstelbaar, maar in de tijd waarover we het hebben, was dat bij Citroën mogelijk. Per slot speelde in de eind-zestig jaren creativiteit een grote rol. Creativiteit in de betekenis van origineel, inventief, soms ludiek zelfs, en ongeremd door regels, efficiency en planning. Daarmee is overigens niet gezegd dat Citroën de rationaliteit in het denken toen maar even volledig overboord heeft gezet; of tenminste het kostenaspect bij ontwerpen en produceren ondergeschikt heeft gemaakt aan de onbeperkte creativiteit. Kostenbewustzijn is terug te vinden in een aantal prototypes voor de SM. De 'D' met tweede en de 'D' met derde (laatste) neus zijn overbekend. Men ging uit van bestaande componenten (carrosserie, bodem, wielophanging, vering) en ontwikkelde de SM, waarbij uiteindelijk slechts de wielophanging, de vering en de versnellingsbak grote gelijkenis vertonen met die van de ID/DS. Plus niet te vergeten de gegolfde bodemplaat van de kofferbak... . Minder bekend is dat de ontwerpers bij Citroën in

1970, dus nadat de SM op de markt was gebracht, een Panhard 24 met Maserati-motor hebben gebouwd, notabene met een Deux-Cheveaux chassis! Alweer: men gebruikte bestaande componenten. Economisch nietwaar? Het lijkt alsof Citroën de bedoeling had het SM-concept-als-sportwagen te verbeteren: een lichtere constructie, waardoor hogere prestaties mogelijk werden. Of was het, omgekeerd, de bedoeling om de Panhard 24 als sportwagen te ontwikkelen met gebruikmaking van wielophanging, vering en stuurinrichting van de SM? Wie het weet mag het zeggen.

### Onvoltooid

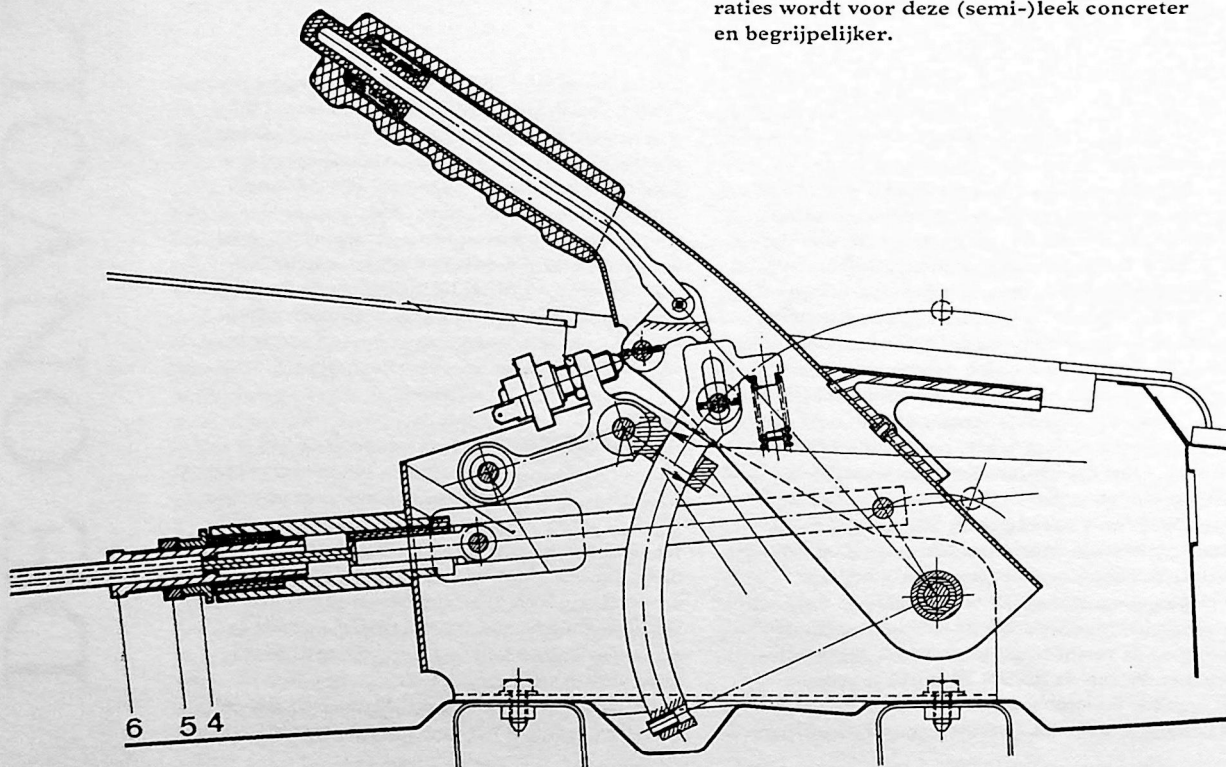
Het is al vaker door anderen beweerd: de SM is niet verder ontwikkeld; er kwam van fabriekswege noch een cabriolet, noch een vierdeursversie op de markt. De SM is onvoltooid gebleven. Dat neemt niet weg dat de autopers van oordeel was dat de SM noch een sportwagen (te zwaar), noch een echte 'Grand Tourisme' (te rumoerige motor) was. Maar unaniem was er bewondering voor de genialiteit van Citroën, die een prestige-auto van wereldklasse had neergezet. Toch méér GRAND TOURISME dan SPORTWAGEN dus? Wie het weet mag het zeggen.

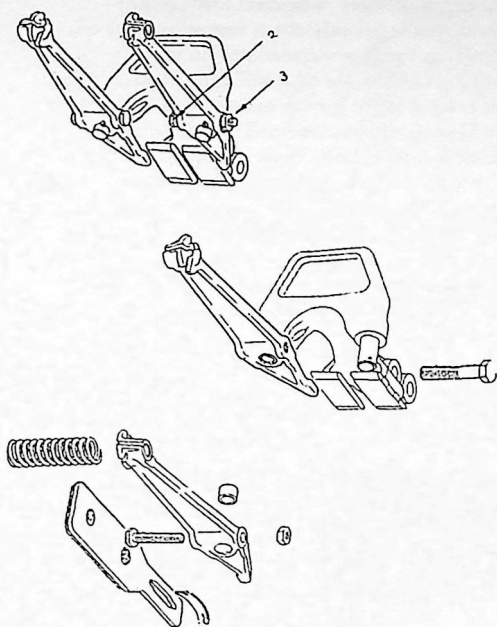
# SMart Talk



De rubriek SMart Talk bevat telkens een artikel over een aspect van de bijzondere techniek van de SM. SMart Talk wordt geschreven door Mark Witte, technisch adviseur van het bestuur en donateur van de Citroën SM Club Nederland, maar staat

ook open voor andere leden en gastschrijvers. De rubriek richt zich afwisselend op de Doe-het-zelver-met-ervaring en op de leden die meer willen weten over de (technische) werking van delen van de SM. De artikelen zullen dus soms heel praktisch bruikbaar zijn bij het sleutelen, soms meer de principes van de in de SM gebruikte techniek belichten. De geïnteresseerde leek, die nooit zelf sleutelt aan z'n auto kan met deze telkens terugkerende rubriek z'n voordeel doen. Een gesprek van de SM-bezitter met een SM-vakman over gewenste en/of noodzakelijke reparaties wordt voor deze (semi-)leek concreter en begrijpelijker.





#### De handrem

De Citroën SM is uitgerust met een mechanische handrem. De handle van de handrem is geplaatst tussen de twee voorstoelen. De handrem werkt op de voorwielen.

Daar het een mechanisch bediende handrem is, die door middel van kabels de handremblokjes tegen de voorremschijven aandrukt, treedt er na verloop van tijd slijtage op met de daarbij behorende speling.

Hieronder vindt u een handleiding om de handrem zodanig af te stellen dat een te hoog opgetrokken handremhandle danwel scheef trekken tijdens de APK-keuring tot het verleden behoort.

De handrem is niet eenvoudig bereikbaar maar kan toch met betrekkelijk eenvoudige middelen zelf afgesteld worden.

Vorbereidende werkzaamheden: het verwijderen van de luchtfilterhuizen. De remschijven zijn nu zichtbaar.

1. Een eerste controle betreft de afstand van de uithouderveer tussen de twee handremklauwen en de remschijf zelf. De afstand tussen veer en remschijf moet +/- 5 mm zijn. Uithouderveren zitten onder de harmonicarubbers van de stuurinrich-

ting. Is deze afstand kleiner dan moet de handremklauw afgesteld worden. Draai de twee bevestigingsbouten iets los (sleutel 19). Stel de afstand af en zet de bouten weer vast (10-11 Kgm.= zeer vast). Doe dit aan beide zijden.

2. Tweede controle alvorens te gaan afstellen. De handremhandle moet in zijn laagste stand geplaatst zijn (van de handrem af). Nu moeten de onderzijden van de handremklauwen aan liggen. Liggen deze klauwen niet aan, dan is de trekkabel niet goed afgesteld.

3. Afstelling van de trekkabel vindt plaats in het interieur. Asbak in middenconsole verwijderen. Draai de contraoer (5) los. Draai de moer (4) los en draai de stelmof (6) aan om de handremkabels te ontspannen. Nu moeten de handremklauwen tegen hun aanslag liggen.

4. Nu pas komt de eigenlijke afstelling van de handremblokjes. De handremblokjes moeten nu zo gesteld worden dat deze in ruststand 0,10 mm speling hebben t.o.v. de remschijf. Steek hiervoor een voelmaat van 0,10 mm tussen de afstelbout handremblok (2). Draai contraoer (3) los (sleutel 14). Verdraai de afstelbout (2) tot de speling tussen handremblok, voelmaatje en bout weg is. Hiervoor moet wel een steeksleutel 14 vermaakt worden. De steeksleutel moet dun geslepen worden om tussen de remklauw en het remblokje te komen. Zet de contraoer (3) vast. Verwijder voelmaatje. Doe dit bij alle vier de handremklauwen.

5. Afstelling van de handremkabel nadat de remblokjes gesteld zijn. Trek de handremhandle een aantal keren fors aan om de kabel zich te laten zetten. Verdraai moer (4) zodanig dat er tussen aangevlak en moer een voeler geplaatst kan worden van 0,5 mm. Stel nu met de stelmof (6) de buitenkabel. De handremklauwen mogen net niet gaan bewegen (speling is nu weg genomen). Zet nu contraoer (5) vast tesamen met moer (4). Verwijder de voelmaat van 0,5 mm.

6. Bij het nu optrekken van de handremhandle zal deze ongeveer schuin omhoog steken. Is dit meer dan is de afstelling niet goed.

7. Monteer de asbak en de verwijderde luchtfilterhuizen.

De nummers verwijzen naar de tekst in het werkplaatsboek: Gegevens, Afstellingen, Controles Type SM Handeling No S. 454-0.

*of: we weten nog te weinig, en dat willen we veranderen*

door: Peter I. Pijlman.

## Hoeveel SM's?

Bij de start van onze club schatten wij dat er in Nederland ruim 100 SM's zijn. Dat is ongeveer hetzelfde aantal SM's dat Citroën Nederland in de periode 1970-1975 heeft geïmporteerd. Maurice Sauzay en Jeff Daniels geven in hun bij E.P.A. in 1981 uitgegeven boek over de Citroën SM aan dat 97 auto's hun weg vonden in Le Pays Bas. Veel van de huidige ons bekende SM's in ons land zijn echter de laatste jaren geïmporteerd uit o.m. Frankrijk, Italië, Duitsland en de Verenigde Staten.

Wat is er gebeurd met de tussen 1970 en 1975 in Nederland ingevoerde SM's?

Citrofielen noemen dat de 'hollandse' SM's, veelal met een uit die periode daterend kenteken.

Bestaan ze nog? En wie hebben zo'n auto?

De SM-club wil proberen een zo volledig mogelijk overzicht te publiceren van de geschiedenis van de SM's die ooit door de importeur in ons land zijn verkocht. Bovendien is het aardig om voor zover mogelijk de geschiedenis van de later (particulier) geïmporteerde auto's in beeld te krijgen. Het zou interessant zijn de verhalen, de geschiedenis van deze auto's, bijvoorbeeld voorzien van foto's, in ons clubblad te publiceren. Veel van de huidige bezitters weten het een en ander over de historie van hun eigen auto. Daar zijn we benieuwd naar. Bovendien zijn er leden van de club, die veel weten over andere SM's, of die auto's nu nog bestaan of niet. Ook die kennis en informatie willen we proberen te achterhalen.

Waarom willen we dat allemaal weten? Het antwoord is simpel: de Citroën SM is een bijzondere 'grand tourisme'. Van deze auto's bestaan er mondiaal gezien nog een paar duizend, maar niemand weet of het er tweeduizend, drie- of vierduizend, of méér zijn. De schattingen lopen dus nogal uiteen. Aardig om eens nauwkeuriger in kaart te brengen toch? Hoe vaak wordt je er niet naar gevraagd als je in of uit je auto stapt?

## Onderdelen

Naast deze nieuwigheid is er nog een motief.

Wanneer duidelijker is hoeveel SM's er nog bestaan, wordt het misschien aantrekkelijker om onderdelen opnieuw te laten produceren. Voorlopig hebben wij daar zelf geen plannen voor, maar bekend is dat bijvoorbeeld zowel in Frankrijk als in Duitsland bepaalde onderdelen opnieuw gemaakt worden. Denk maar aan de dorpelbeplating, bepaalde rubberprofielen, deurkrukken en dergelijke. De meeste nieuw geproduceerde delen zijn via nederlandse adressen te koop, maar niet alles. En op dit moment valt er op de kwaliteit van sommige produktes wel het een en ander af te dingen. Dat heeft te maken met de hoge investeringen die producenten moeten doen, en het is begrijpelijk dat men op de kwaliteit wel eens wil beknebben om de kosten te drukken. Omdat er zoveel onduidelijkheid bestaat over het aantal potentiële kopers, maakt men kleine hoeveelheden

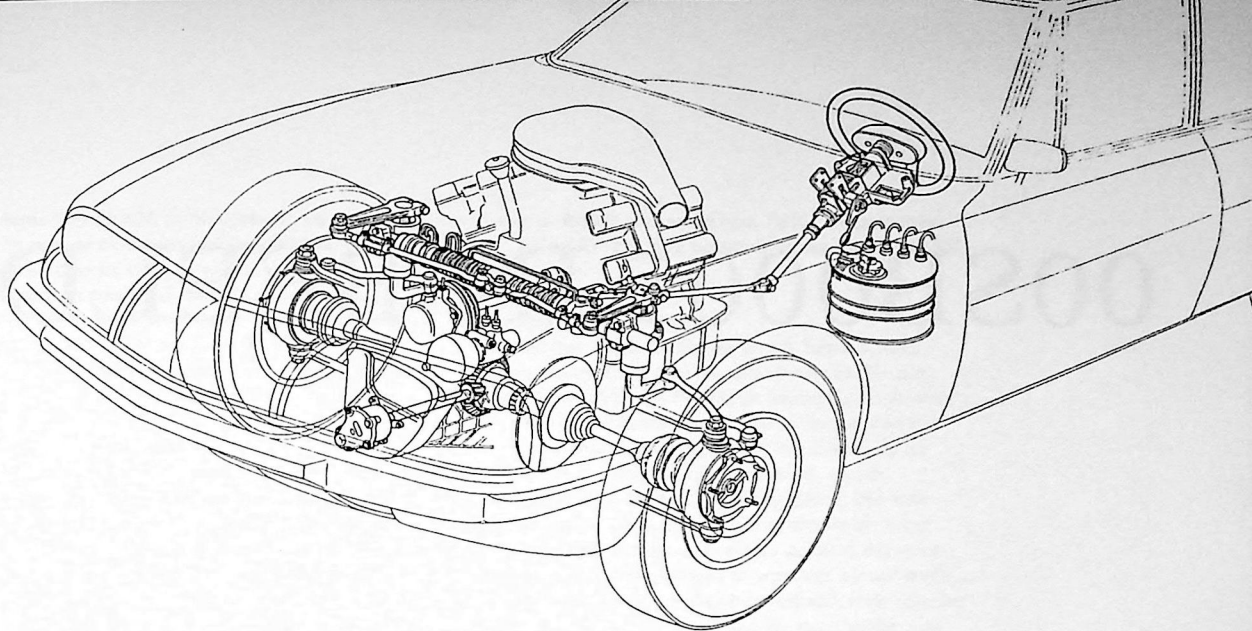
met als gevolg vaak hoge prijzen. Een aardig voorbeeld is het stuurhuis; voor de ID/DS worden verschillende gereviseerde versies aangeboden, maar voor de SM nog

niet, althans geen perfecte. En juist dit onderdeel is na zoveel jaren aan behoorlijke slijtage onderhevig. Het is voor producenten en voor clubleden interessant om bij benadering te weten hoeveel auto's er nog zijn om vervolgens een schatting te maken van de behoefte aan -bijvoorbeeld- gereviseerde stuurhuizen. Het voorlopige bestuur van de club is daarbij niet zo bang voor de 'commercie': integendeel, de SM-bezitter heeft er alleen maar baat bij als niet of uiterst moeilijk te vinden onderdelen kwalitatief goed nagemaakt of gerevisceerd worden. De koper bepaalt zelf wel of hij de prijs/kwaliteitverhouding interessant vindt of niet.

## De vragen

Om bovenstaande twee redenen neemt de redactie de komende tijd contact op met leden van de club en ook andere bezitters van SM's. We denken dat een heel persoonlijke benadering in de vorm van een vraaggesprek meer informatie op zal leveren dan een schriftelijke enquête. Dat kost tijd, maar die investeren we graag. De vragen die we zullen stellen vatten we voorlopig aldus samen. Het gaat ons er in dit artikel slechts om u een indruk te geven; de uitwerking is op dit moment voorwerp van discussie en veel denkwerk.





Allereerst dus de vraag wat er van de oorspronkelijk, tijdens de produktieperiode 1970-1975 via Citroën Nederland geïmporteerde auto's is geworden. Bestaan ze nog? Hoe zijn ze aan hun eind gekomen? Welke kleuren en uitvoeringen zijn er geleverd? Welk beroep hadden de eerste eigenaren? Wat was hun voorgaande auto? (Een ID/DS? Een andere Citroën of een sportwagen/coupé? Etc.). Zijn er interessante anecdotes te melden? Hoe wordt de auto gebruikt (hobby, dagelijks)? Hoe is de huidige eigenaar aan de auto gekomen? Heeft hij (of zij?) nog één of meer andere historische Citroëns? Soortgelijke zaken zijn ook interessant als het gaat om later geïmporteerde SM's. Tenslotte zullen we vragen naar de behoefte aan nieuw te produceren onderdelen, opdat diegenen die het initiatief willen nemen tot aanmaak méér informatie hebben over de omvang van de behoefte. Voorlopig, zoals gezegd, dus geen actie van de club zèlf, maar als de leden daar wèl interesse in tonen, sluiten we een actieve opstelling van de club niet bij voorbaat uit.

#### De mens en zijn machine

Maar er is meer. Deze feitelijke kennis over de SM's is interessant voor statistici en handelaren in en producenten van onderdelen. In het perspectief van 'de-mens-en-zijn-machine' draaien we de boel ook even om. In de doelstelling van de club staat met zoveel woorden het op de weg houden van de auto, technisch gezien. Maar omdat het mensen met ieder hun eigen persoonlijkheid zijn die de SM-machines aan de praat krijgen en houden, wil-

len we in de club ook mensen aan het praten krijgen over hun auto. Ik weet niet hoe u dat vergaat, maar bij ons spelen de belevenissen met de auto een grote rol. Niet het bezit als zodanig (volgens sommigen het einde van het genot), maar de ervaringen tijdens aanschaf, restauratie en reparaties, bezoek aan evenementen en niet te vergeten de contacten met andere SM-bezitters geven veel kleur aan het beeld dat je hebt van de auto, én de eigenaar.... Ook de dagelijkse berijders (hoeveel zijn dat er? Ik ken er twee...) moeten iets van hobby-gevoel kennen. Wat zijn wij voor soort mensen, wat doen we in het dagelijks leven voor de kost? Heeft dat iets te maken met onze keuze voor de SM? Verschillen de huidige eigenaren van degenen die ooit zo'n auto nieuw hebben aangeschaft? En waarin verschillen ze dan? Ook de vraag: wat typeert nou een SM-rijder? Is het de macho-man, de tweeverdiener, de eenzame hobbyist, de technout-pur-sang, de geslaagde zakenman-of-vrouw, een echte Citroëfiel of de Maseratibewonderaar-die-het-met-een-SM-moetstellen? Daarbij gaat het ons (ter geruststelling) dus niet om allerlei informatie die niks te maken heeft met onze auto, maar uitsluitend over de relatie tussen de eigenaar en zijn of haar SM. Met het vorenstaande willen we u slechts een indruk geven van ons voornemen om de leden werkelijk bij de club te betrekken. Uiteraard zijn suggesties om de zaak goed aan te pakken zeer welkom bij de redactie. Al zin om de pen of de telefoon ter hand te nemen? U mag ook zèlf het initiatief grijpen!

# OOSB0005 IN BEELD

## CHASSISNUMMER

### IDENTITEIT.

Type: SBSB  
Kleur: Rouge de Rio (AC 424),  
oorspr. Feuille doree (AC 319)  
Bouwjaar: 1970 op kenteken  
Uitvoering: getint glas, zwart leer, air condition  
Chassisnr: OOSB0005  
Motornr: C114/1, 100.102  
Eigenaar: Th. van der Laan sr., Voorburg.



Eerste van een serie artikelen, waarin geprobeerd wordt de geschiedenis van een in Nederland rijdende Citroën SM te achterhalen. De huidige eigenaar van de auto vertelt aan de redactie over de auto en laat ook iets van zichzelf zien.

Hier de story van de 03-01-PK.

### Toeval

Jaren geleden reed ik door Voorburg. Links van de weg stond een blauw-metallique SM. Het was de eerste SM die ik in ruim tien jaar zomaar op straat zag staan.

Nu, weer tien jaar verder, herken ik de straat en het huis waarnaar ik op zoek ben als de plaats waar de blauwe SM destijds geparkeerd stond.

Chassisnummer OOSB0005 is de eerste in Nederland geïmporteerde SM. En de eigenaar toont met de officiële importpapieren van Citroën Nederland aan, dat zijn SM inderdaad één van de allereerste productie-exemplaren is van de Citroën Sport Maserati. Nummer 3 was een 'gele' (Feuille d'oré) en is via Engeland naar Canada gegaan. Onbekend is hoe het nummer 4 is vergaan. De nummers 1 en 2 zijn voorbehouden geweest aan de experimentele SM's met een (verkort) DS-jasje.

NB. Schrijver dezes ontmoette op Vehikel in Utrecht twee jaar geleden een heer, die zei een SM te restaureren met chassisnummer OOSB0002. Deze auto zou Gris nacré zijn???? Je start als redactie een serie artikelen over de



geschiedenis van de SM in Nederland, en meteen heb je één van de oudste te pakken. Toeval? Zeker is, dat wij niet op de hoogte waren van het bestaan van deze auto in ons land. Beslist geen toeval is het, dat de eigenaar zich als één van de eerste leden van de club heeft aangemeld. Hij en z'n zoon zijn echte Citroën-enthousiastelingen en zetten zich buitengewoon in voor de groei van de club.

#### Demonstratie-SM 03-01-PK

Theo van der Laan (niet te verwarren met de Van der Laan van 'Van der Laan en Van Leeuwen') was ooit de eerste SM-coördinator in de Citroën ID/DS-club. Hij is blij met deze auto. Geen spoor van trots, gewoon blij. Dat typeert deze bezitter van een groot aantal klassieke -en bijzondere !- Citroëns. Blij met deze auto, die zeker niet in concoursstaat is, maar binnenkort stevig onder handen genomen wordt, om schitterend en technisch 100% mee te kunnen rijden in de klassiekeralley Amsterdam-Parijs-Amsterdam, die in september weer van start gaat bij Citroën Nederland op het Stadionplein in Amsterdam.

Blij zijn hij en z'n zoon Theo jr. ook met het feit dat eindelijk de Citroën SM Club Nederland van de grond kwam. Jarenlang hebben hun SM's geslapen. Nu klopt hun hart óók weer voor hun SM's, en worden er twee bijna dagelijks gebruikt. 'Numméro Cinq' krijgt over enkele weken een gereviseerde motor, en de -zeker voor een hollands auto- heel gave carrosserie wordt weer in perfecte staat gebracht; of de oorspronkelijke kleur terug komt, is nog een punt van discussie tussen vader en zoon. Als de gele kleur weer op de huid terug is, lijkt de SM weer sprekend op de auto die ooit als demonstratiewagen op het Stadionplein en in de nabije (?) omgeving heeft rond gereden. Citroën heeft vijf SM's als demo gebruikt. Het feit dat de auto een kenteken heeft (03-01-PK), dat van een latere datum is dan de datum van invoer op de aan mij getoonde importpapieren, wordt door het demonstratie-gebruik verklaard. Ooit reden er SM's rond met het kenteken 03-02-PK, 03-03-PK, 03-04-PK en 03-05-PK. Van der

Laan jr. meldt, dat naast hun "PK" de nummers '3', '4' en '5'-PK nog bestaan; alleen de 03-02-PK is gesloopt.

#### Net geen camerawagen

September 1981. In Breda wordt het ICCCR georganiseerd, en met daverend succes. Er zijn een aantal SM's uit Frankrijk aanwezig en slechts een handjevol hollands. Theo sr. loopt Van der Laan uit Buitenkaag tegen het lijf. Elkaar in de drukte voetje voor voetje passerend, wordt Nummer Vijf van de ondergang gered. Na vele malen onderhandeld te hebben, wordt de koop dan eindelijk gesloten en wordt de auto die voorbestemd was om gesloopt te worden, nieuw leven in geblazen. Er is, zo gaat het verhaal, vlak voordat

Theo de auto kocht, een film- bedrijf langs geweest in Buitenkaag, dat de SM van z'n achterkant had willen ontdoen om haar als camerawagen in te richten: ongeveer zoals bij diverse DS-breaks op de achterkant een stellage voor de cameraman werd

gemonteerd, zou de SM worden verbouwd. Het is er gelukkig (of:jammer genoeg; 't is maar hoe je het bekijkt) niet van gekomen.

Wat opvalt aan de rode SM is de onder-achterbumper, die niet voorzien is van een rubber profiel. Op de eerste persfoto's van Citroën-Paris zie je dat ook: geen rubber, geen gaten, gewoon glad. Ook is duidelijk te zien dat de rvs-raamranden van de achterklep bij de eerste types aan de onderzijde uit één stuk waren gemaakt. Wij vinden dat beide oplossingen beter waren dan de latere uitvoeringen: geen van binnenuit roestend rubber en geen roest op de achterklep op de plaats waar de latere verbindingsklem is gemonteerd. Maar ja, Citroën hield in die tijd op wel meer dan die twee plaatsen geen rekening met roest.

Beide Theo's, echte doe-het-zelvers, weten verbijsterend veel over SM's. Theo junior, die moeiteloos de historie van tientallen SM's in ons land uit z'n mouw schudt, kent echter tot z'n spijt niet de geschiedenis van Nummer Vijf tussen 1970 en 1981, maar is er, evenals wij, behoorlijk nieuwsgierig naar. Misschien dat een andere SM-adept ons verder kan helpen. Wat gebeurde er met de

---

## WAT GEBEURDE ER TUSSEN SEPTEMBER 1970 EN 1981 MET DE 03-01-PK?

---

auto tussen de datum van afgifte van het kenteken, en 1981 ? Zeker is dat de eerste eigenaar een zekere heer Snoek te Amsterdam is geweest.

#### Cult-object?

In Voorburg wordt gedurende vijf uur een relaas, doorspekt met veel anecdotes gedaan over de SM in Nederland. Teveel om hier te vertellen, maar wij zullen er zeker voor SublicM gebruik van maken.

Als zevenjarige zat de zoon van Theo op een bijeenkomst van de importeur met de dealers in Utrecht in een blauwe SM-injectie. Op dit moment heeft hij een blauwe 'injectie' (OOSC0816), volgens de eerder al genoemde lijst de eerste, in februari 1972 in Nederland geïmporteerde (kleur: Bleu Bregancon). Was dit dezelfde auto als waar hij destijds als kind in heeft gezeten? Wie het weet... Wat overigens door deze auto wél weer duidelijker wordt, is dat de injectie-versies van de SM dus al veel eerder dan in september 1972 op de markt zijn gebracht.

Zo heeft beschrijver een 'injection électronique' uit Italië gehaald, die volgens de papieren eind mei 1972 in dat land is geïmporteerd (Chassisnummer 00SC0663). Wie klimt in de pen met soortgelijke gegevens?

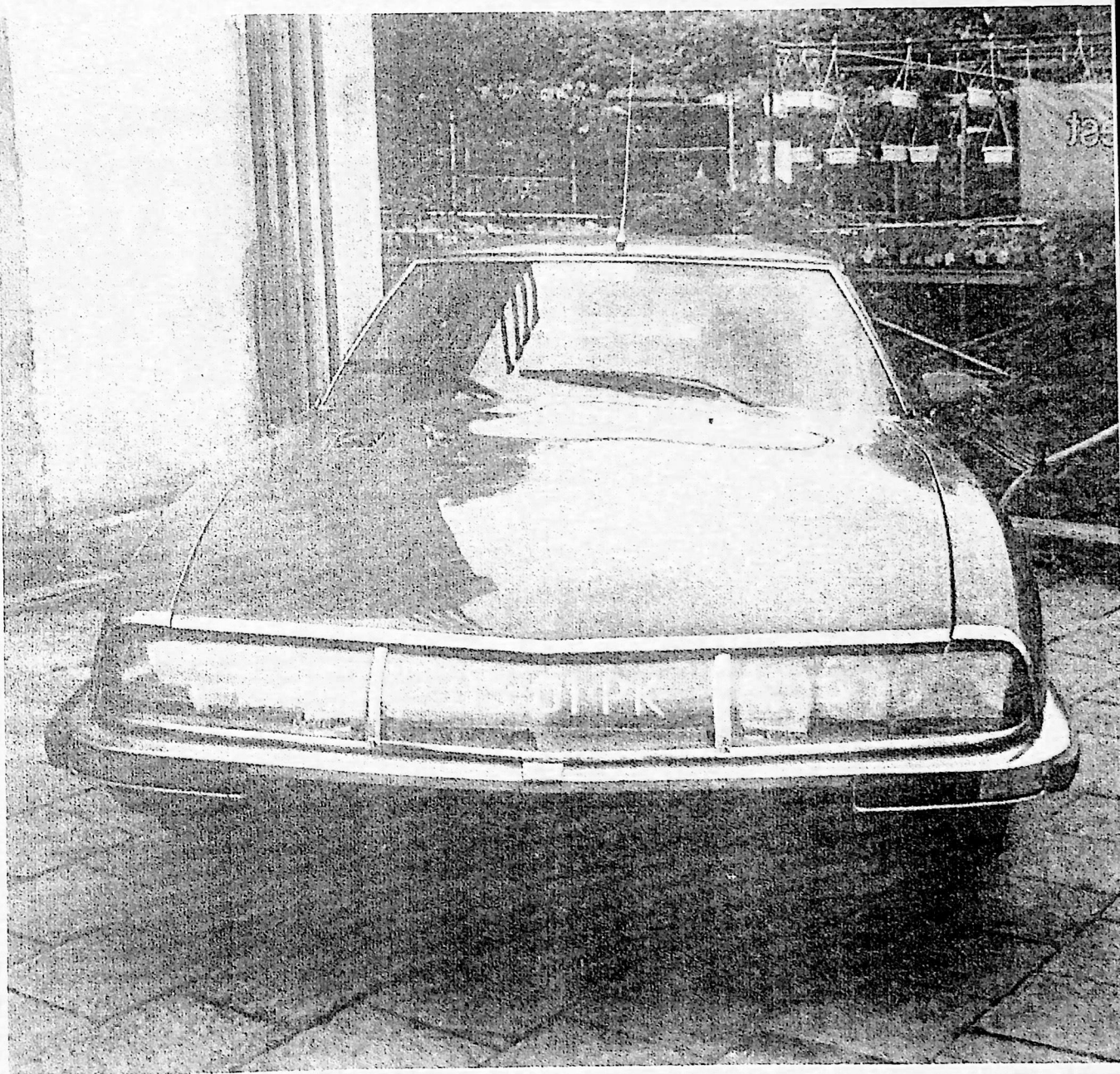
Mede dankzij de verzamel- en bewaarwoede van zoon Theo kunnen we binnenkort een uitvoerige lijst produceren van artikelen over de SM die in de loop der jaren zijn verschenen, uiteraard met de bedoeling dat u als lezer aanvullingen maakt, want 'compleet' is zo'n lijst bij de start natuurlijk nooit. Bociend is verder de collectie foto's van Theo waarop altijd wel ergens, hoe minuscuul soms, een SM staat. Ik herken dat: je krijgt er een zintuig voor.



Aardig is ook het verhaal van de 90-GG-67, een bronskleurige Injection Electronique met trekhaak. Deze auto geeft aan dat de SM's geen cult-object in de familie zijn, maar als dagelijkse auto dienst hebben gedaan. De auto is afkomstig van de echtgenoot van Miep Brons (vandaar de kleur Brun Roquebrune...). Deze SM is één van de twee SM's die door de nederlandse importeur vanuit Engeland zijn nageleverd. De trekhaak is door Theo gemonteerd; aan de kogel hing jarenlang een speciaal geconstrueerd hondekarretje; immers, een gezin kan nèt in een SM plaatsnemen, maar een hond tussen de voorstoelen en achterbank gaat nou eenmaal niet.

#### Alleen blik?

Zo heeft voor beide Theo's elke auto een eigen verhaal. Dat de eigenaar van 'Nummer 5' gebocid wordt door de (historie van de) Citroën SM is wel duidelijk. De aanwezigheid van een aantal andere, heel bijzondere klassiekers, waarover de geïnteresseerden onder u regelmatig in andere autobladen kunnen lezen, wekt wellicht de indruk dat Theo sr. alleen interesse heeft voor blik en techniek. Niets is minder waar. Een terloops kijkje van de redactie in zijn boekenkast laat een heel andere man zien; een mens die met zijn vrouw de wereld afreist om kennis te nemen van wereldgodsdiensten, religies en aanwijzingen voor het bestaan van een andere wereld dan de materiële. Zonder aarzelen haalt Theo tijdens zijn verhaal over de recent ondernomen reis naar New Delhi een boek uit de kast, waarin een foto staat van een hoge ijzeren zuil in het centrum van deze stad. Een zuil die meer dan duizend jaar oud is; een zuil die niet roest. Kijk, en dat intrigeert hem nou veel meer dan z'n SM ! Of ligt er toch een verband? Het vijf uur durende bezoek aan de Van der Laans in Voorburg voor 'de mens en zijn machine' was in méér dan materiële zin bociend, en eigenlijk te kort. Bij het afscheid wordt de wens uitgesproken, dat de club verder groeit tot een echte vriendenclub; mevrouw Van der Laan sluit zich daar enthousiast bij aan.



# OVER SM WORDT

Ooit kopte een groot landelijk ochtendblad in een bijlage: 'Over SM wordt het liefst gezwegen'. Lange tijd heeft het er op geleden dat deze krant de waarheid sprak, maar nu treden we in de openbaarheid: we schamen ons niet voor onze voorkeur. En daar is alle reden toe.

De Citroën SM werd (met name na haar vroegtijdig overlijden in 1975) min of meer door de vakpers genegeerd als er een nieuw model Citroën werd gelanceerd. Vaak werd gerefereerd aan de Traction en de DS, maar de SM werd meestal overgeslagen.

Ook Citroën Nederland besteedde weinig of geen aandacht aan deze roemruchte loot aan haar stam, en leek zich voor het bestaan van de SM wel te generen.

Daar kwam met het verschijnen van de XM plotseling verandering in. "Weer een zescilinder Citroën na de Quinze en de SM". Men vergat gemakshalve de voorwielaangedreven zespieters van Citroën. "Zelfs de knik in het achterspatbord doet denken aan de SM". Zichier twee van de vele verwijzingen naar de SM. Citroën Nederland presenteerde de XM V6 in verschillende persberichten als een waardig opvolger van de roemruchte SM. Zitten we er vèr naast, als we hierin de hand van Erik Verhaest, directeur Publiciteit van

# WORDT HET LIEFST GEZWEGEN

Citroën Nederland vermoeden?

Ik herinner me nog goed dat de eerste SM in de showroom aan het Stadionplein te Amsterdam werd neer gezet: ik liep op dat moment weer eens naar binnen om een folder van de DS te halen. De motorkap was gesloten, maar werd door een van de verkopers voor mij geopend met een uitdrukking op z'n gezicht die een groot vraagteken weerspiegelde. Ongeveer in de trant van: Wat Citroën hier nou mee op het oog heeft.....? Achteraf beseft ik, dat de voorbereiding van het personeel op de introductie van een nieuw model totaal anders moet zijn geweest dan nu het geval is. Voor deze verkoper was de doelgroep kennelijk niet geheel duidelijk. Of was het een vooruitziende blik? In ieder geval: de motorisatie van de SM stelde hem niet gerust.

Een maand geleden stond er weer een SM op het Stadionplein in de showroom. Citroën reserveert regelmatig een deel van haar expositieruimte voor kunst of design. Dit keer was het een tentoonstel-

ling van nederlandse auto-ontwerpers, waaronder enkele ontwerpen van Guido de Groot, die ondermeer het stuur van de Xantia, de ZX en de nieuwste XM heeft ontwikkeld. Als voorbeeld van ultim design stond er temidden van uitsluitend tekeningen en aquarellen, één Citroën: de SM.

De SM krijgt, in ieder geval van de Citroënimporteur, de plaats die ze in de historie van Citroën verdient. Aan image-building hoeft onze club niet veel aandacht meer te besteden: dat heeft Citroën-Nederland dus al gedaan. Waarvoor hulde!

Gezien de door veel SM-eigenaren geuite wens om een eigen club op te richten verwacht ik dat er NIET MEER GEZWEGEN wordt OVER DE SM! De Telegraaf heeft na vijf jaar ongelijk gekregen.

Peter I. Pijlman.

**In de rubriek Self Made beantwoordt Mark Witte vragen van leden van de club over technische zaken rond de SM. Mark is technisch adviseur van het bestuur en donateur van de club. In voor de leek begrijpelijke taal en zonodig met behulp van tekeningen en of foto's zet hij uiteen hoe te werk gegaan kan worden bij huis- tuin- en keukenkarweitjes, en soms wat ingewikkelder klussen aan de SM. U wordt uitgenodigd uw vragen telefonisch of schriftelijk aan de redactie te stellen. Uiteraard kunt u ook reageren op de door Mark voorgestelde aanpak van problemen. Het gaat in SelfMade niet om ingrijpende zaken als het vervangen van de koppeling of, erger, om het vervangen van de achterste (primaire) ketting; daarvoor hebben we het artikel SMART Talk gereserveerd.**

**Vraag 1:** Op mijn SM zit een oliefilter met een paar nokjes aan de bovenkant. Ik heb nu een oliefilter aangeschaft waarbij deze nokjes ontbreken. Heb ik een verkeerd oliefilter gekocht?

**Antwoord:** Vanaf de fabriek zijn de Citroën SM's geleverd met een oliefilter, fabrikaat FIAAM filter, waar aan de bovenzijde een plaatje gelast is om het oliefilter los te draaien. Voor het losdraaien kan men een haaks omgebogen brede strip van 30 mm gebruiken danwel het speciaal door Citroën ontworpen gereedschap MR 630-14/49a (tekening van dit gereedschap is te vinden in garagehandboek SM).

Aangezien dit type filter eerste levering is, komt men het nog zeer sporadisch tegen. Nieuw geleverde filters hebben deze constructie niet. Men dient dan het oliefilter met de hand te monteren. Montagewijze: Rubber afdichtring en schroefdraad insmeren met olie. Filter monteren tot het rubber het carter net raakt. Hierna oliefilter driekwart slag verder draaien.

Demontage: Ook weer met de hand. Gaat dit niet, pas dan een lederen oliefiltersleutel toe.

**Vraag 2:** Ik heb aan de hand van het garagehandboek mijn kleppen en distributiekettingen gesteld. Hierbij heb ik met veel moeite de borgmoeren op de nokkenassen los gekregen, om een goede afstelling van de kettingen te krijgen. Alles staat weer in elkaar, maar men zegt dat deze moeren maar eenmalig gebruikt mogen worden. Is dat juist?

**Antwoord:** Het stellen van de kleppen en de distributie is een van de meest kritische karweitjes die er zijn. Ik raad niet iedere Doe-het-zelver aan om dit te gaan doen. Voor het stellen van de distributie is het nodig om een borgmoer op de nokkenas los te draaien. Op de nokkenas zit een tandwiel dat niet vast verbonden is met de nokkenas.

D.m.v. merkstreepjes op nokkenas en borgkapjes is het een en ander te stellen. De borgmoer is voorzien van een nylon voering. Het is juist dat de borging beschadigd is bij een tweede montage; het losdraaien van de borgmoer is dan zeer wel mogelijk.

Advies: Bij werkzaamheden aan de nokkenassen waarbij de borgmoer los gedraaid wordt: vervang de borgmoer door nieuwe exemplaren.

**Vraag 3:** Wanneer mijn SM Carburateur koud gestart wordt (choke uit) dan slaat de motor vrijwel direct aan. Wanneer de motor warm is en er wordt dan gestart dan slaat de motor met veel moeite aan. Wat doe ik verkeerd?

**Antwoord:** Door de constructie van een V6 motor waarbij de carburateurs in het midden zitten, treedt bij warme motor een overmatige verdamping op in de carburateurs. Carburateurs en zelfs het luchtfilter komen vol te staan met een NIET brandbaar mengsel van zuurstof en benzine. Om bij het starten zo snel mogelijk weer een goed brandbaar mengsel te hebben is het zaak om te starten met volledig ingetrapt gaspedaal.

Gaspedaal ook ingedrukt houden wanneer men meerdere malen de contactsleutel bedient.

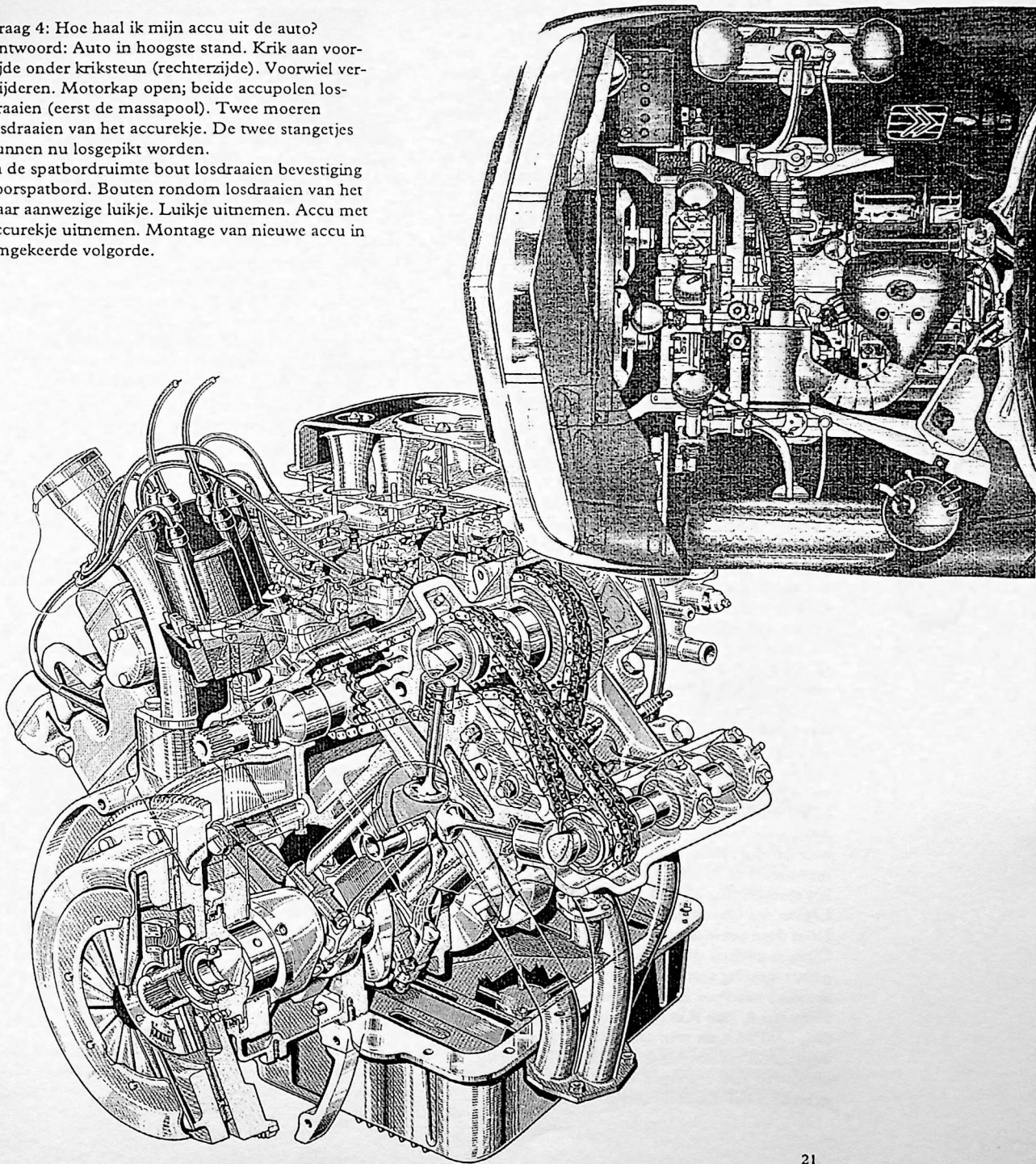
De motor dient dan vrij snel aan te slaan.

Een warme motor heeft een hogere compressie in de cilinders dan een koude motor. Hogere compressie leidt tot een zeer gecompriëerd benzin/zuurstofmengsel. Om dit te ontsteken moet er een zeer hoge spanning naar de bougies gevoerd worden. Oude bougiekabels kunnen er aan de buitenkant nog goed uit zien, maar kunnen haperen bij deze hoge spanningen. Het laten controleren d.m.v. een beeldscherm waarop de spanningen af te lezen zijn, kan uitsluitel geven over de staat van de bougiekabels.

Vraag 4: Hoe haal ik mijn accu uit de auto?

Antwoord: Auto in hoogste stand. Krik aan voorzijde onder kriksteun (rechterzijde). Voorwiel verwijderen. Motorkap open; beide accupolen losdraaien (eerst de massapool). Twee moeren losdraaien van het accurekje. De twee stangetjes kunnen nu losgepikt worden.

In de spatbordruimte bout losdraaien bevestiging voorspatbord. Bouten rondom losdraaien van het daar aanwezige luikje. Luikje uitnemen. Accu met accurekje uitnemen. Montage van nieuwe accu in omgekeerde volgorde.



# de stuurinrichting

## Besturen en rollen.

Zoals elders in deze eerste uitgave van SublieM te lezen valt, is de Citroën SM Club Nederland tot stand gekomen op initiatief van Han Wandel, voorzitter. Hij heeft als constructeur van de club inmiddels een ingenieus systeem bedacht om het vehikel bestuurbaar en soepel rollend te maken. Hieronder wordt geprobeerd (met excuses aan de technisch adviseur van de club) kort -en helaas gebrekkig- het werkingsprincipe toe te lichten waardoor het clubvoiture iedere bocht kan nemen op een wijze die analoog is aan de stuurkarakteristiek van de SM, zij het, dat hier sprake is van een 'door-ontwikkeling' van het oorspronkelijke SM-besturingsconcept.

## Een geniale vondst.

De bekrachtigde SM-stuurinrichting is voorzien van een geheel nieuwe, gecoördineerde zelfdenkende constructie, een klein apparaatje waarop Wandel patent heeft aangevraagd en gekregen. Voorlopig geeft hij de technische details niet prijs, maar wel is bekend dat zijn geesteskind het acroniem HHAMEP draagt, op zich al een unieke vondst! Deze HHAMEP maakt het mogelijk georganiseerd, geregistreerd, maar ook financieel, technisch en creatief verantwoord te anticiperen op iedere onverwachte beweging en ieder obstakel, dat het voertuig tegen komt. Door de fysionomie van de constituerende elementen te bekijken komt de oplettende beschouwer wel achter enkele kenmerken van dit gepatenteerde systeem.

## Het principe.

Zo zien we een hoofd- of voorraadbol (frans: Sphère Président, où Fondateur). Deze zorgt met behulp van de combinatie Stikstof-Membraam-LHM-vloeistof (SM-LHM) voor de benodigde druk, waardoor vier rubberen stuurhoezen (zie voor catalogusnummers \*) en een koppelmvormer soepel de hydraulique van alle berijders van het clubvoertuig regelen (frans: Réservoir, où Légion des Chauffeurs des Caisses, afko: R/LCC). Door deze eenvoudige, unieke, eigenlijk typische Citroën-noviteit sluit iedere beweging van het power steering system (système de la direction assistée) naadloos aan op iedere beweging van de leden van de club (Les Mouvements des Propriétaires SM, LMPSM; zie voor onderdelenummers de binnenkort verschijnende lijst van leden van de club). Het lijkt erg ingewikkeld, maar in het gebruik is het doodeenvoudig.

## Co-Clu-Essem.

Deze unieke constructie draagt in niet geringe mate bij aan de vernieuwing van het toch al bijzondere SM-stuurkarakter: vederlichte snelheidsafhankelijke besturing (DIRAVI), maar dan nu 'zelfdenkend' (A.P., Auto-Pensant). Toen wij kortgeleden een road-test uitvoerden, dachten we dat er één bezwaar aan dit besturingsstelsel kleefde: de constructeur uit Zeeland had ons inziens handgas vergeten toe te voegen. Wij dachten dat deze simpele oplossing, die reeds bij enkele FIATs in de vijftiger jaren werd toegepast, een zinvolle aanvulling zou zijn op het verder overbodig maken van (delen van) berijders van SM's. Immers, zoals de stuurbekrachtiging veel werk uit handen van de bestuurder neemt, zou handgas, juist bij een zelfdenkend systeem zoals Wandel heeft ontwikkeld, de rechter voet overbodig kunnen maken. Niets is echter minder waar gebleken tijdens de proefrit.

Ook deze nieuwe besturing, waaraan de testrijders in een francofile bui gemakshalve de naam 'Co-Clu-Essem' hebben gegeven (Comité de la Club SM), kan niet zonder het handen- en voetenwerk van de berijder van SM's. Gewoon ouderwets gasgevende ledematen zijn onmisbaar! Naast de zelfdenkende Co-Clu-Essem van inventeur Wandel, zoals gezegd bestaande uit vier stuurhoezen gekoppeld aan een designer, zijn wielen, draagarmen, motoronderdelen, injecteurs en wat al niet, gewoon broodnodig. Overigens heeft het systeem aan slechts twee langsliggers meer dan genoeg; dwarsliggers blijken in de praktijk geheel overbodig. Kleppen, accu's en startmotoren brengen ouderwets het geheel in beweging. Een enkele keienvanger kan geen kwaad en een gevulde kofferruimte met reservegereedschap is nooit weg. En dat maakt de vondst van Citroën-ingenieur Wandel uit Nieuwerkerk aantrekkelijk in het gebruik, en geeft een menselijk gezicht aan het geheel der samenstellende delen.

Ter illustratie tenslotte nog een aantal afbeeldingen van onderdelen van de nieuwe besturing.



**HAN WANDEL**, voorzitter en initiatiefnemer van de club, is 47 jaar, getrouwd en heeft een dochter. Hij runt een Citroën-garage in zijn woonplaats Nieuwerkerk in Zeeland, en heeft zes jaar besteed aan de complete restauratie van zijn SM Carburateur. Meestal staan er in zijn werkplaats een of meer SM's die een grondige revisie ondergaan. Een bezoek aan zijn bedrijf levert bezoekers vele adviezen op en correcties op hun kennis van de SM-techniek. Karakter (\*\*): rustig, precies, bescheiden, fijnzinnige humor, doorzetter. Type: cholericus. Kleur: geel.



**HANS BEENEN**, getrouwd en vader van drie kinderen, is 44 jaar. Hij voert de ledenadministratie op computernauwkeurige wijze en is directeur van een technische bv in Gorredijk, Friesland, u weet wel van de weerman Hans de Jong. Hij is ook secretaris van de club. Hans heeft sedert ruim drie jaar een SM-Carburateur, daarnaast is hij eigenaar van een Panhard 24 en restaureert hij een tweede SM van de grond af aan. Z'n dagelijkse auto is een FLAT Croma diesel ('volstrekt ondergewaardeerd'). Naast de automobielhobby legt hij zich toe op het verzamelen van radio's uit de vijftiger en zestiger jaren. Karakter: perfectionist, analytisch, bezig, goedlachs, doorzetter. Type: pycnisch. Kleur: roodbruin-geel.



**ALEXANDER VROOM** is een uiterst strenge penningmeester voor de club. Hij heeft met het besturen van clubs ervaring, ondanks zijn 28 jaar. Hij is computerdeskundige, werkzaam in het zuiden des lands, maar woont, samen met vriendin, in het hartje van Amsterdam aan het smalste grachtje, dat je je kunt voorstellen. Evenals Hans Beenen bezit hij ongeveer drie jaar een (Italiaanse) SM Carburateur, kleur Brun Scarabee. Dagelijks rijdt hij in de opvolger van de DS. Karakter: streng, enthousiast, technische leek maar geïnteresseerd, modieus, en vooral lang. Type: leptosoos. Kleur: zwart met een rode rand.



**PETER I. PIJLMAN** maakt als eindredacteur in nauwe samenwerking met Eelco Bos als vormgever en geassisteerd door Alexander Vroom het clubblad SublieM. Hij is 48 jaar en heeft twee volwassen kinderen. Hij is onderwijskundig beleidsambtenaar in Zoetermeer. Geboren en opgegroeid in Amsterdam Centrum werd hij als kind getroffen door de mogelijkheden die de spatborden van een Traction Avant bieden als glijbaan. Sindsdien zijn Citroëns speeltug en hobby. Peter bezit nu vijf jaar een door hemzelf uit Italië geïmporteerde SM injection électronique en maakt terracotta beeldjes. Karakter: creatief, humoristisch, chaotisch en analytisch, fel. Type: atletisch. Kleur: cycloam.



**MARK WITTE** is 33 jaar, en weliswaar geen lid van de club (hij mocht niet, want hij heeft geen SM...), maar moet hier genoemd worden omdat hij als technisch adviseur degene is die de leden van de club uiteindelijk uit de doeken zal doen hoe de auto waarop de vinding van Wandel wordt toegepast werkt en onderhouden kan worden... Mark is getrouwd en heeft twee kinderen. Hij is werktuigbouwkundig ingenieur en heeft ondermeer een ID19 uit 1967. Rolls Royces vormen zijn echte passie. Hoe dat moet aflopen??? Karakter: de rust zelve, conscientieus, humoristisch, analytisch, probleemoplosser. Type: leptosoos. Kleur: groen.



**EELCO BOS** tenslotte is grafisch vormgever en verzorgt de vormgeving en productie van SublieM. Hij woont in Amsterdam Noord op een flat met een tuin als een natuurpark. Over smaak valt niet te twisten, maar het feit dat hij (dagelijks!) een SM met de kleur vert de tropique berijdt, zegt genoeg. Een Jensen Interceptor is het alternatief voor een SM. Hij is getrouwd en heeft twee volwassen kinderen. Karakter: onderkoeld, (gestolde lava, maar daaronder...), nauwkeurig, creatief, sportief. Type: een combinatie van leptosoos-atletisch. Kleur: regenboog.



(\*) Gaines caoutchouc, onderdeelnummer: 1 S 5 406 838, ..839, ..840 en ..841; zie Tome 1, onderdelenboek SM, echter nu vier zoals uit de nummering blijkt.

(\*\*) Karakterbeschrijving, typering en kleurenmenging geheel en uitsluitend onder verantwoordelijkheid van de eindredactie. In geval van scheuring binnen het bestuur treedt de eindredacteur onmiddellijk af, maar stelt zich opnieuw beschikbaar.

# VOORUITBLIK

In nummer 2 van SublieM onder andere:  
een overzicht van publicaties over de SM door  
de jaren heen;

- Een lijst van door Citroën aangeboden kleuren voor de carrosserie met de corresponderende nummers;
- Het smeerschema van de SM;
- Een keur van foto's;
- Het vervolg van DE ONVOLTOOIDE; over de ontstaansgeschiedenis van de SM;
- De rubrieken SMart Talk en Self Made;
- De aankondiging van het eerste evenement van de club;
- Een artikel over zin en onzin van het slopen van een SM,

En verder probeert de redactie een gesprek tussen twee personen te arrangeren die beide nieuwsgierig zijn naar de historie van de SM-carburateur uit 1972 met chassissnummer 00SB4092 met kenteken 69-AJ-21 (zie foto). Zij kennen elkaar niet. Een reconstructie.

**ATTENTIE!!** Willen lezers die iets over deze auto weten, contact opnemen met de redactie? (telefoon 's avonds 020-6.41.63.52.)

Nummer 2 van SublieM verschijnt in september

KOPIJ voor dit blad kunt u richten aan de redactie-adres



**Redactie-adres: SublieM**  
Catharina van Cleveaan 34,  
1181 BH Amstelveen

**Eindredactie:** Peter I. Pijlman, (020-6416352)

**Redacteur:** Alexander Vroom

**Vormgeving en produktie:** Elco Bos bno,  
Studio 124 Design bv, Amsterdam.

**Lidmaatschap van de Citroën SM Club Nederland:**

Inschrijfgeld: f25,— eenmalig

Lidmaatschap: f100,— per jaar

Foreign Members: Dfl.125,— a year

Minimum donatie: f75,— per jaar

Overmaken op: PG 410533, o.v.v. penningmeester Citroën  
SM Club Nederland

t.n.v. Alexander Vroom, Amsterdam

**Voorzitter:** Han Wandel

Kerkring 43-45, 4306 CK Nieuwerkerk  
01110-1487

**Secretaris en ledenadministratie:** Hans Beenen  
de Boster 5, 8401 HH Gorredijk  
05133-2370

**Penningmeester:** Alexander Vroom

**Bestuurslid:** Peter I. Pijlman

**Technisch adviseur:** Mark Witte

Al te Kleinsweg 2, 4301 PB Zierikzee

• **De Congresmappen van DrukGoed**

*In 700 grams wit gelamineerd karton,  
mooier en milieuvriendelijker*

**Offsetbedrukking, ook full color  
diverse standaardmodellen en maatwerk  
oa. schrijfblokmap, ringbandmap bv. met  
insteekvak / videoband etc.**

**DrukGoed**

Huisstijlen  
Reklame-drukwerk  
Brochures / Jaarverslagen  
Presentatiemappen  
Congresmappen  
Promotiekoffers  
Ringbanden

Buyskade 41  
Postbus 61183  
1005 HD Amsterdam  
Fax 020-6847503  
Telefoon

**020-6841029**

