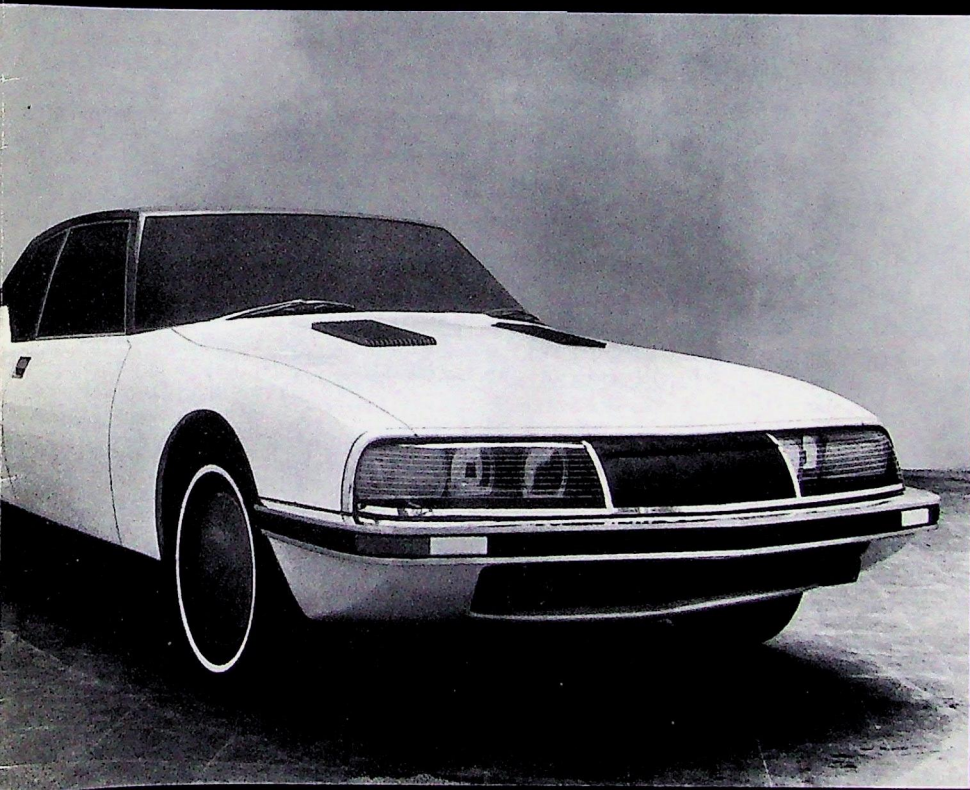


UBLIE 

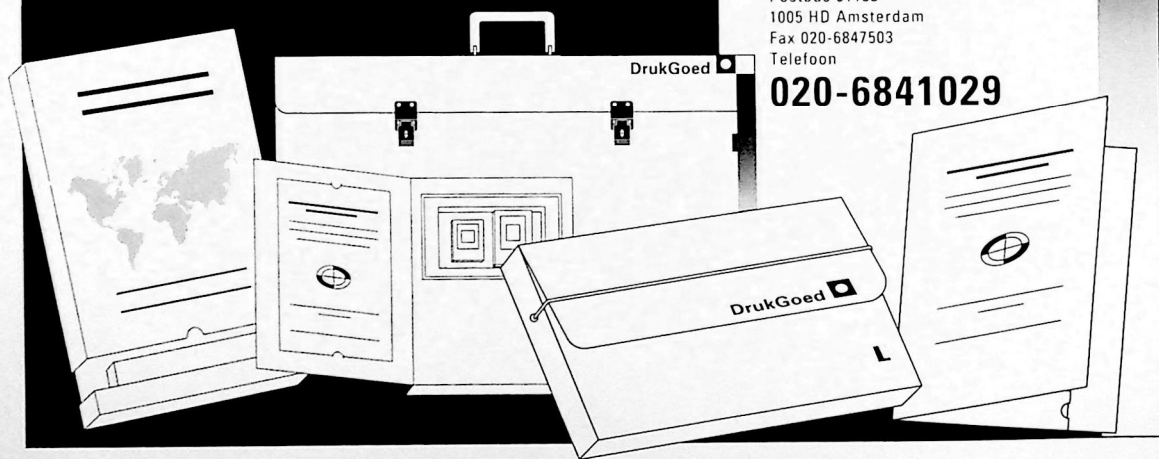


Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

• **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**

In dit nummer onder andere:

**CITROEN SM, DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN.** Reacties op de oprichting van de club. Het toezenden van het eerste nummer van SublieM aan alle tot op heden bekende eigenaren van een Citroën SM in Nederland en aan zusterclubs heeft vele reacties losgemaakt. Een selectie. Citrunique, de vereniging van Citroënthousiasten, was de eerste met een -hoe kan het ook anders- enthousiaste reactie.

**DE ONVOLTOOIDE** gaat deze keer over het ontwerp van de SM-carrosserie en opent met een beschrijving van de stijlkenmerken van de SM en de keuzes die gemaakt werden. Maar: over smaak valt niet te twisten!

**CHASSISNUMMER 00SB004092** beschrijft een heel gewone SM met een gedeeltelijk onbekend verleden. Twee 'oud-eigenaren' spreken met de huidige bezitter.

**SelfMade**, de technische rubriek voor de doe-het-zelver, gaat ondermeer in op het wegvalen van de druk op het koppelingspedaal en het trillen van de auto na een revisie van de versnellingsbak. Een van de clubleden reageert op Mark Witte's opmerkingen in het eerste nummer van SublieM over de startproblemen.

**SMart Talk** beschrijft op onthullende wijze een deel van de technische constellatie van de SM: de afstelling van de koplampbediening.

**DESHABILLE-MOI** (kleed me uit!) was begin zestiger jaren een -onthullend- lied dat de chanssonnière Juliette Gréco prachtig heeft vertolkt. Nu is het de titel van een artikel over de zin en onzin van het slopen van een SM. Zonde!

**DE HOED VAN SUZANNE MIRABLE** is een raadsel. Kent u haar nog, het fotomodel dat poseerde bij de eerste officiële fabrieksfoto's? Onze club - en niet de franse SM club! - is haar als eerste op het spoor gekomen. Ook al: ONTHULLEND!

**DE PERFECTIONIST** kon helaas in dit nummer niet worden opgenomen. Dit artikel zal echter zeker in nummer 3 van SublieM verschijnen.

**26 SEPTEMBER AANSTAANDE:** kennismakingsdag voor leden, donateurs en belangstellenden op de HOGE VELUWE. Een prachtige lokatie voor een fraaie auto. Neem uw familie en een fototoestel mee.  
O ja, en als het enigszins kan: uw SM !



# VOORWOORD

Voor u ligt alweer het tweede nummer van ons clubblad 'SublieM'. U leest het goed, ons clubblad, want inmiddels heeft de club met ingang van 1 september jongstleden twee en vijftig leden!

Uit het hele land kwamen positieve reacties. De Citroën Club Nederland, de Franse en de Duitse Citroën SM Clubs feliciteerden ons met de oprichting en spraken de hoop op een prettige en nuttige samenwerking uit.

Die prettige samenwerking wens ik natuurlijk ook tussen het bestuur en de leden. Het clubblad is hopelijk voor u een plezierig tijdverdrijf, maar ook een nuttig hulpmiddel om uw Citroën SM SublieM te maken of te houden.

Tot ziens op onze eerste meeting op 26 september aanstaande op de Hoge Veluwe!

Han Wandel,  
voorzitter.

## OPROEP

De redactie bereidt voor de verzamelaars onder de leden en donateurs een publicatie voor van literatuur over de CITROËN SM. Daarin worden opgenomen: roadtests, boeken, folders, fabrieksdocumentatie (reparatiehandboeken, notices d'emploi, service-bulletins, persberichten), foto's en algemene artikelen, waarin de SM genoemd of besproken wordt. Inmiddels zijn ruim 80 titels verzameld van roadtests en andere artikelen. Aan deze lijst hebben tot nu toe vijf leden van de club mee gewerkt. Lezers van SublieM worden opgeroepen contact op te nemen met de redactie (020-6.41.63.52) om gegevens over de in hun bezit zijnde documentatie door te geven. Denk niet te snel, dat uw verzameling wel bekend is bij ons: bij een deel van de op dit moment bekende documentatie ontbreekt een aantal gegevens, zoals tijdschriftnaam, datum van verschijnen en dergelijke. Iedere poging om tot een vervolmaking van het kennisbestand te komen is welkom. Vooral op het gebied van folders en instructieboekjes/onderhoudsboekjes ontbreekt nog het een en ander.

De redactie streeft ernaar om een 'SPECIAL' van SublieM samen te stellen, maar daarvoor is de actieve medewerking van de leden en donateurs onontbeerlijk. Als tegenprestatie ontvangt u de voorlopige lijst die de club heeft samengesteld! Alvast dank voor uw medewerking.

## LAATSTE NIEUWS

AUTO-MOTOR-KLASSIEK plaatste als eerste klassiekerblad een heel positief persbericht over de oprichting van de club in het augustus nummer (nr.8).

De Autokampioen heeft ons benaderd voor....?

CITRUNIQUE wijde als eerste zusterclub een hele pagina aan onze club. Ook de Citroën SM Club de France en de SM-Club Deutschland zullen in hun volgende magazines aandacht besteden aan de oprichting van de Citroën SM Club Nederland.

AUTO-PASSION, een Frans autoblad gaf in juli/augustus een special ('hors serie') uit over de Citroën SM onder de titel: AUTO-COLLECTION no.17, Citroën SM. (36 pagina's full-color op luxe papier). Amstelstelveen, 1 aug. 1993.



# SUBLIEM 2

**D**e reacties op het eerste nummer van SublieM waren overdonderend! Ondanks de beperkte financiële middelen, waar-over we in nummer 1 spraken, is de club er blijkens uw reacties in geslaagd een blad samen te stellen dat boeiend en fraai gevonden wordt. Het aardigste compliment vonden we dat ons clubblad 'heel anders is dan alle andere autoclubbladen die uitgegeven worden'. Laten we met elkaar proberen dit vol te houden. Dat moet lukken, zolang de medewerking van de leden en donateurs blijft zoals die tot nu toe was.

Elders kunt u lezen hoeveel leden de club inmiddels heeft; ondanks de vakantieperiode hebben zich in één week tijd maar liefst 20 nieuwe leden aan gemeld; voorwaar geen geringe prestatie! Als eerste effect van de groei van de club zult u kunnen constateren dat we samen met onze vormgever Eelco Bos en zijn medewerkers in staat zijn om de komende uitgaven van SublieM nog meer cachet te geven en wellicht het aantal pagina's uit te breiden.

Het is duidelijk: **NA VELE JAREN VAN RELATIEVE STILTE, WORDT ER IN NEDERLAND OVER SM NIET MEER GEZWEGEN.** Met onze Citroën SM Club Nederland zijn we voortaan een volwaardige partner in het rijtje van Europese en Noord-Amerikaanse SM-clubs, wat, getuige enkele buitenlandse reacties als heel prettig wordt ervaren. Door het regelmatig toezenden van ons clubblad aan zusterclubs ontvangen we nu ook de buitenlandse SM-bladen; daardoor kunnen we u goed op de hoogte houden van de evenementen die deze clubs organiseren.

Wellicht neemt daardoor een groter deel van de Nederlandse SM-eigenaren deel aan meetings in het buitenland, en levert dit interessante artikelen op. In deze uitgave van SublieM vindt u ook een aankondiging van onze kennismakingsbijeenkomst op 26 september aanstaande op de Hoge Veluwe. Leden en aspirant-leden ontvingen hierover al een schrijven van het bestuur. De redactie zal tijdens deze ontmoeting uiteenzetten welke koers ze de komende jaren denkt te varen.

**DE HOED VAN SUZANNE MIRABLE** is voor velen van ons beslist niet onbekend: u herkent hem (of haar?) van de persfoto's van Citroën uit 1970. Minder bekend is dat één van onze leden de dame die deze hoed droeg wist te traceren. **ONTHULLEND.** Daarmee zijn we de Franse SM-club (die hiertoe volgens de voormalige voorzitter Jean-Pierre Devlaeminck verwoede pogingen doet) een stap voor!

In SMart Talk en SelfMade weer enkele technische adviezen en antwoorden op vragen van leden. Zoals u kunt constateren in dit nummer, kunt u ook zelf uw ervaringen in druk zien, zodat u uw kennis van en ervaring met het repareren van uw auto kunt toetsen aan die van anderen.

Lees en reageer vooral op onze oproep om een bijdrage te leveren aan de samenstelling van een register van artikelen, foto's en publicaties over de SM; uit gesprekken met bezitters van een SM blijkt dat hiervoor grote belangstelling bestaat. De redactie is van plan om een 'special' van SublieM uit te geven met een zo compleet mogelijk overzicht van alle publicaties over onze auto.

Ik wens u veel plezier met deze tweede uitgave van SublieM.

Peter I. Pijlman.

---

## 26 SEPTEMBER 1993 : EERSTE ONMOETING CLUBLEDEN !

---

# CITROËN SM

## DE AUTO

## EN DE CLUB

## VAN EIGENAREN



De oprichting van de Citroën SM Club Nederland is een succes! Het bestuur van de club wil u een keuze uit de vele reacties niet onthouden. Daar gaat'ie!

*Gefeliciteerd! Een schitterend blad, heel anders dan welk autoblad dan ook. Dit moet een succes worden!*  
Th. v.d. Laan sr., Voorburg.

*Echt een grandioos blad! Ik heb met volle teugen genoten. A dream comes true!  
Ik heb verder nog kopy over iemand die bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer de eerste SM een type-goedkeuring heeft gegeven.*  
Th. v.d. Laan jr. Leiden.

*Schitterend! Heel leuk. Succes en gefeliciteerd.*  
J.T. Eelkema, Rotterdam.

*Prachtig! Ik word lid, dat is zeker.*  
A.H. Scholten, Heiloo.

*Ziet er goed uit. Goed dat er nu een eigen club is; er gebeurde tot nu toe te weinig voor de SM-bezitters. We worden zeker lid. Kom gauw eens langs, want we hebben hier een SM uit de eerste serie staan.*  
*Welkom!*  
J.Sanders, Lieshout.

*Het is beter zo: de belangen van SM-eigenaren in Holland worden zo beter gediend. Uw blad ziet er fraai uit. Overigens: een SM is een Citroën, en geen Maserati!*  
Jean-Pierre Devlaeminck, Président d'honneur SM Club de France.

*Eindelijk een echte SM-club in Nederland. Zijn er echt meer dan honderd SM's in uw land. Ik ben bereid elk clublid dat in Frankrijk met z'n SM reist met raad en daad bij te staan. Veel succes met uw club!*  
Jean Blondeau, Paris.

*Ik wens u namens de SM Club de France veel succes, en zeg u toe bereid te zijn u waar dat in ons vermogen ligt te adviseren en te ondersteunen!*  
Louis Bacinello, Président SM Club de France.

*Het is beter zo: de belangen van SM-eigenaren in Holland worden zo beter gediend. Uw blad ziet er fraai uit. Overigens: een SM is een Citroën, en geen Maserati!*  
Jean-Pierre Devlaeminck, Président d'honneur Club de France.

*Veel succes met jullie club en het magazine.*  
Mart van Ham, CITRUNIQUE.

*In goede orde ontvingen wij uw clubblad dat meteen een chique karakter toonde door de rubriek occasions niet op te nemen. Hoe men de juiste toon kan zetten door iets weg te laten....  
Ondanks het glossy omslag vonden wij de binnenkant nogal gereformeerd, qua uiterlijk en inhoud; was er hier sprake van wéér een secte die een eigen Schepingsverhaal moest schrijven terwijl wij toch allen dezelfde God Automobilitas aanbidden???*  
*Nog wranger is het feit dat de aanleiding uwer afsplitsing gevormd wordt door een bastaardjong. Een francaise op vakantie weed verkracht door een italiaanse monteur! En zoiets noemt men Grand Turismo???*  
*Geen wonder dat menig geplaagde automobilist het resultaat van deze zonde heeft geabor-teerd en volkomen zuiver Frans rondrijdt. Verwacht van ons warme sympathie. Wij wensen u nog veel genot met uw SM beweging.*  
D.J. de Ruiter, Amsterdam.

*Wir wünschen Ihnen einen grossen Erfolg un viele Mitglieder. SM-Fahren ist heute nur noch möglich mit einen Club, der sich auch um die technische Seite des SM kümmert und bei der Ersatzteile-Nachfertigung sich beteiligt, Dazu brauchen wir eine enge Zusammenarbeit aller europäischen SM-Clubs.*  
Friedrich W. Sögtrop, Citroën-SM Club Deutschland e.V

*Gecomplimenteerd met het initiatief en het tot stand brengen van de 'club', en als tweede een compliment voor het clubblad SublieM. Gezien de in uw clubblad gestelde vraag om medewerking c.q. copy van/door de SM-eigenaren zie ik graag mijn ideeën en of medewerking gehonoreerd. Daar er ook vooralsnog geen rubriek is opgenomen in het blad voor annonces of advertenties zou ik graag zien dat er een mogelijkheid wordt gecreëerd voor leden van de club om te kunnen adverteren met op het type SM gerichte artikelen.*  
Jeroen Pijlman, Pijlman Holland Citroën SM-parts, Amsterdam.

OOO

Ne

P.B. 6625



# Over smaak valt niet te twisten

## DE ONVOLTOOIDE

**Over smaak valt niet te twisten. Toch wil ik dit tweede artikel over de ontwikkeling van de SM beginnen met de bekentenis, dat dit verhaal 'gekleurd' is door mijn persoonlijke smaak. Niet de motor van de SM, maar haar vorm heeft me indertijd voor haar gewonnen.**

Het meest karakteristiek voor het uiterlijk van de SM is voor mij de glazen vitrine aan de voorkant: ze nodigt uit om er van alles in te stoppen. Italianen hebben dit begrepen, want het komt nogal eens voor dat zij er een neptusdrietand in bevestigen: het Maserati-teken, de drietand, ontleend aan het wapen van de stad Bologna, of eigenlijk aan Neptunus, de god van de zee.

Bij mijn weten is alleen door de Amerikanen dit glazen front (slecht) geïmiteerd op de Ford Mercury Sable van enkele jaren terug. Bij het ontwerpen van de SM is deze oplossing voor de stroomlijn van het front overigens pas laat uit de bus gerold.

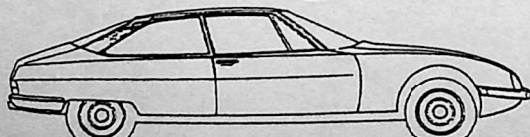
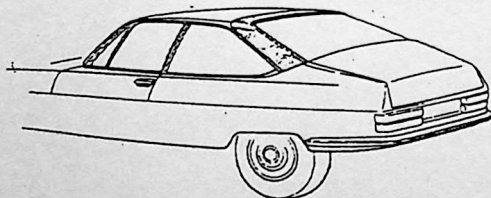
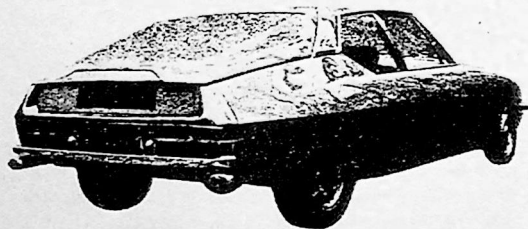
Aanvankelijk leek de koplamp-spatbordpartij op de schetsen en de schaalmodellen meer op de (derde) neus van de DS/ID, maar uiteindelijk kreeg de SM toch een originele, eigen karakteristiek. De ontwerpafdeling van Citroën heeft met deze frontpartij een schitterende en unieke oplossing gevonden voor de overgang naar de vlakke en toch subtiel gewelfde motorkap (een ramp overigens om uit te deuken)! Het tweede stijlkenmerk dat direct opvalt is de hoekige achterste zijruit, die ik aanvankelijk minder geslaagd vond; de pregnante scherpe hoek détoneert op het eerste oog met de uiterst vloeiende lijnen van de carrosserie als geheel. En toch: vooral in profiel geeft dit accent de auto een sportievere en sterkere uitstraling, die uitstekend de overgang naar de afgeknotte achtersteven bewerkstelligt. Bij het ontwerp voor de XM is van dit idee dankbaar gebruik gemaakt. In een Italiaans blad vond ik jaren geleden een tekening van een lezer, die ook over deze hoek was gevallen, en meende een betere, harmonieuzere oplossing te hebben gevonden. Zie de tekening bij dit artikel en oordeel zelf over deze aanpassing: aardig, maar niet spannend! Ongeveer zoals de huidige rondbolle trend die Japanners van nu karakteriseert... Tenslotte is, los van de functionaliteit uit oogpunt van stroomlijn, de taps toelopende carrosserie één van de markante trekken van de SM: door het front enerzijds heel zwaar, breed, puntig en afgerond te maken, en anderszijds de achterkant juist smal, hoekig en samengeknepen vorm te geven, is een auto ontstaan die als het ware klaar staat om met een reuzesprong vooruit de stuiven: met de tanden ont-

bloot, de neus in de lucht en de staart plat op de grond zet het dier zich af om de weg te veroveren. Heeft u wel eens een SM in uw achteruitkijkspiegel aan zien komen? Dan weet u waar ik het over heb! Niet de XM is de eerste auto die 'de overwinning op de weg' symboliseert, maar de SM!

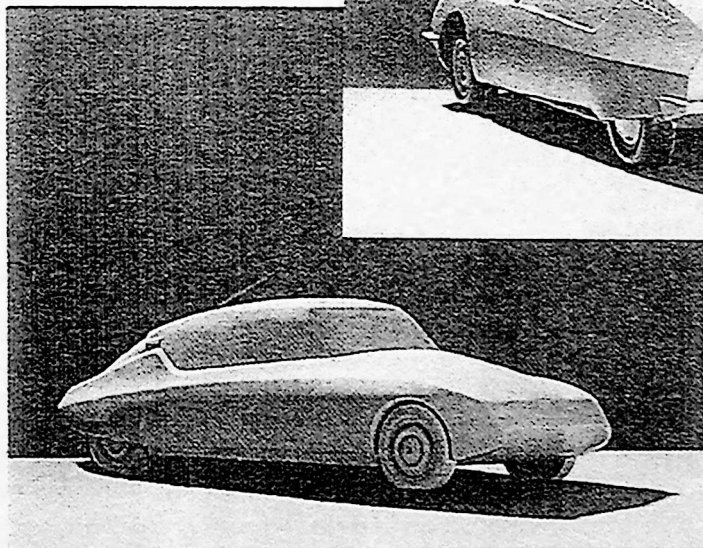
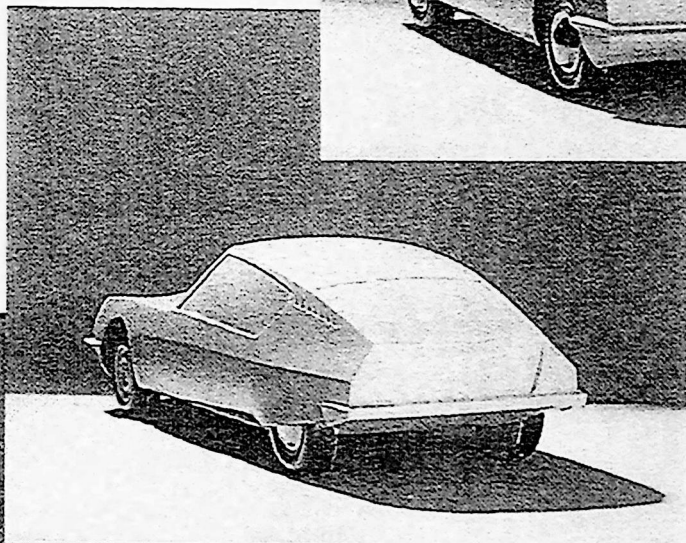
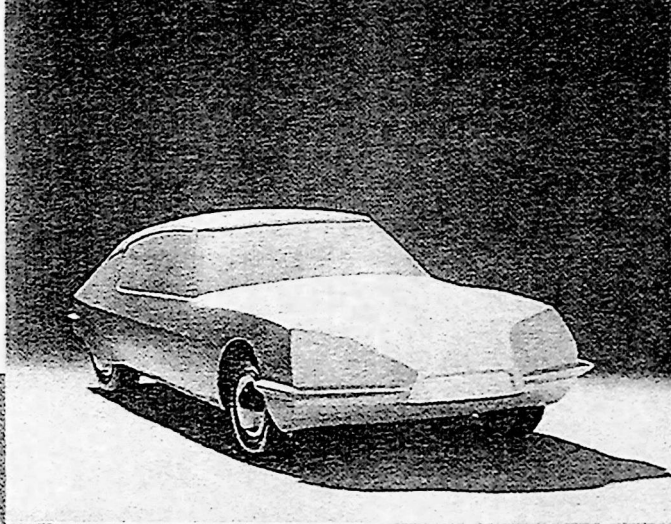
Uit oogpunt van design vind ik persoonlijk het luchtinlaatrooster op de motorkap het fraaiste détail: iets om in de huiskamer op te hangen, of op een marmen console te plaatsen. Trouwens: op welke auto uit die tijd vind je zo'n prachtige buitenspiegel?

### Vorbereiding

Genoeg over mijn persoonlijke indrukken. De illustratie bij dit artikel, uitgebreider te vinden in de boeken van Sauzay et Daniels, en Norbeye (\*), laten de ontwikkeling van de carrosserievorm in allerlei stadia aardig zien. Helaas ontbreekt tot nu toe een werkelijk grondige studie van de geschiedenis op dit punt. Wel is duidelijk, dat Citroën van meet af aan een tweedeurs coupé voor ogen had. Overigens: het idee om een sportwagen te ontwikkelen is afkomstig van Monsieur Né. Onder zijn leiding is de techniek van de toekomstige SM tot stand gekomen. Van origine was Né coureur. Hij opperde reeds in 1954 het plan om een sportwagen te maken die de 24-uursrace van Le Mans zou kunnen winnen. Als coureur heeft Né zich intensief met de motorisatie van de SM bemoeid, hetgeen resulteerde in prototypes die -voor die tijd- ongekende snelheden konden halen (in een volgend artikel hierover méér). Echter, Né kreeg uiteindelijk slechts ten dele z'n zin: Bercot gaf midden jaren zestig een andere wending aan het project. De 'S' moest een 'véhicule de prestige' worden, in serie vervaardigd.



## De geschiedenis van de SM Deel 2



### De stylisten

Verantwoordelijk voor de uiteindelijke vormgeving is Robert Opron geweest. Oorspronkelijk als architect opgeleid was hij sedert juni 1964 'chef dessinateur' bij Citroën in de Rue du Théâtre in Parijs. Opron is ook de man die de derde neus van de DS/ID-serie ontwierp: de beroemd geworden spatborden met ingebouwde koplampen. Jacques Charreton was zijn compaan met als speciale taak het combineren van de stijl van de SM met haar techniek, terwijl André Estaque verantwoordelijk was voor de studies van de (technische) constructie

van de carrosserie. Tenslotte was het Jean Giret die de schetsen voor de vormgeving van de SM omzette in driedimensionale modellen, aanvankelijk in schaal 1 op 5, later op ware grootte.

Opron liet door Giret de 1:1-modellen in klei vervaardigen, in tegenstelling tot Bertoni, ontwerper van o.m. de Traction Avant en de DS, die meestal met metaal of hout werkte. (De wereld op z'n kop eigenlijk: Opron had een architectenopleiding, waarbij veel met houten of kartonnen schaalmodellen wordt gewerkt, terwijl Bertoni opgeleid was als beeldhouwer en dus gewend was om met klei te boetseren

### Vormgeving

Als een SM ontdaan is van alle techniek die zich onder de motorkap bevindt, is het duidelijk, dat aanvankelijk rekening is gehouden met plaatsing van een viercilinder lijn-motor; in het boek van Norbye wordt hiervan gewag gemaakt. Eerdere modelstudies laten ook een wat hoger geplaatste en bollere motorkap zien. Theo van der Laan jr. opperde in een gesprek over CHASSISNUMMER 5 (zie SublieM 1), dat Citroën ook gedacht heeft aan montage van een birotor-motor; hij heeft op een meeting van de SM Club de France Mr. Né hierover aangesproken, en deze heeft op zijn vraag hiernaar bevestigend geantwoord.

In ieder geval: de motorkap werd vlakker en lager, en pas in een laat stadium (namelijk bij het laatste 1:5-model, begin mei 1968) werd de 'glazen neus' ontworpen.

Over de oplopende hoek in het achterscherp vinden we slechts een korte opmerking bij Norbye: hij diende om de verbinding te leggen met de liggende achterruit, en moest (als achterwaarts gerichte pijlpunt) snelheid suggereren.

Giret, de man van de kleimodellen, ontwierp de buitenspiegel, de onder de bumper geplaatste grille, de vormgeving van de deur- en achterscherp-binnenpanelen (bekleding), en de ovale klokken van het dashboard.

Over dat laatste: Opron heeft lang de wens gekoesterd een revolutionair vormgegeven dashboard te maken. Zo vinden we o.a. in het boek van Norbye een aantal schetsen die gedeeltelijk zijn terug te vinden in de 'vliegende schotel' van de latere CX. Voor deze oplossing werd voor de SM uit gebrek aan tijd en geld uiteindelijk niet gekozen. Giret opteerde voor ronde instrumenten/klokken, omdat ze sportief en goedkoop waren. Het compromis tussen Oprons creativiteit en Girets zakelijker benadering is geweest: de ronde klokken in ovale kaders, een fraaie en functionele oplossing!

Wat de beroemde stroomlijn betreft, is het opvallend dat in de literatuur over de ontwikkeling van de vorm van de SM nauwelijks gesproken wordt

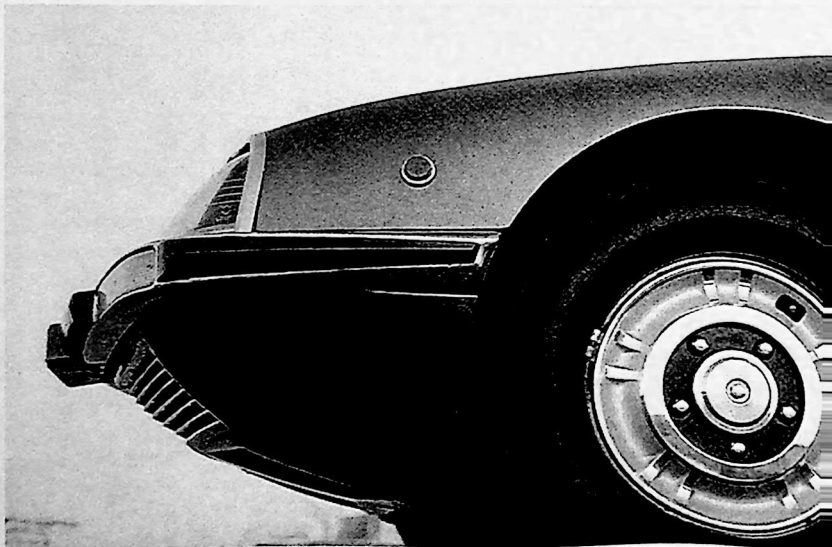
over windtunnelproeven, ook al gaf de fabriek een Cx-waarde van 0,339 op, wat neerkwam op een verbetering van 25% ten opzichte van de als uiterst gestroomlijnd aangeduide DS! In een later artikel naar aanleiding van een publicatie in STYLE AUTO, een autodesignblad van italiaanse origine, kom ik daar nog op terug.

De dubbele knik in de achterklep onder het achterruit zou volgens Norbye een knieval voor de italiaanse markt, c.q. de Maserati-kopers in dat land zijn: alleen door de kofferdeksel in het midden te verhogen paste de vierkante kentekenplaat van Italië op de achtersteven. Het klinkt plausibel, maar ook een beetje gezocht!

Een détail dat tenslotte nog vermeld moet worden is de oranje (franse) of rode (amerikaanse) middenplaat tussen de achterlichten; deze zou afgekeken zijn van amerikaanse auto's uit de laat zestiger jaren.

### De onvoltooid

In de autopers is de vormgeving van de SM vele malen geroemd, maar ook op details bekritiseerd. De brede vlakke motorkap met de fraai daarop aansluitende gelijmde voorruit werd alom geprezen, evenals de hele voorkant trouwens, waarbij met name de beglaasde koplampen uit esthetisch oogpunt zonder meer werden gewaardeerd. Ook de langgerekte, lage taille die snelheid uitdrukte vond men fraai, maar de achterkant met het vele 'chromewerk' noemde men 'vulgair' (Rosinsky in Sport Auto, okt. 1970), te zwaar, en 'nogal vol





bezet' (Auto Visie, 1970). Niettemin gebruikte de pers voor de vormgeving van de auto als geheel termen als: geraffineerd (Sport Auto, okt. 1970), kroonprinses der schoonheid (Auto Visie, maart 1970), puur, onvoorstelbaar mooi (Auto Revue, april 1970), eigenzinnig (nogmaals Auto Visie, april 1970), de Concorde onder de auto's (l'Automobile, april 1970). Dit laatste blad kende de jaarlijkse

Palme d'Or toe aan de SM. Motor Trend, een autoblad uit de Verenigde Staten, kende op gezag van ruim dertig autojournalisten in 1973 de SM de ere-titel: Best Car of the World toe, onder andere vanwege de vormgeving. Jean-Paul Beltoise noemde de SM-vorm 'magnifique, sublime, originale'; hij schrijft dit oordeel toe aan met name het evenwicht in de vorm en noemt daarbij de verhouding tussen de motorkap en de achterklep: 'une allure noble, majestueuse, superbe.

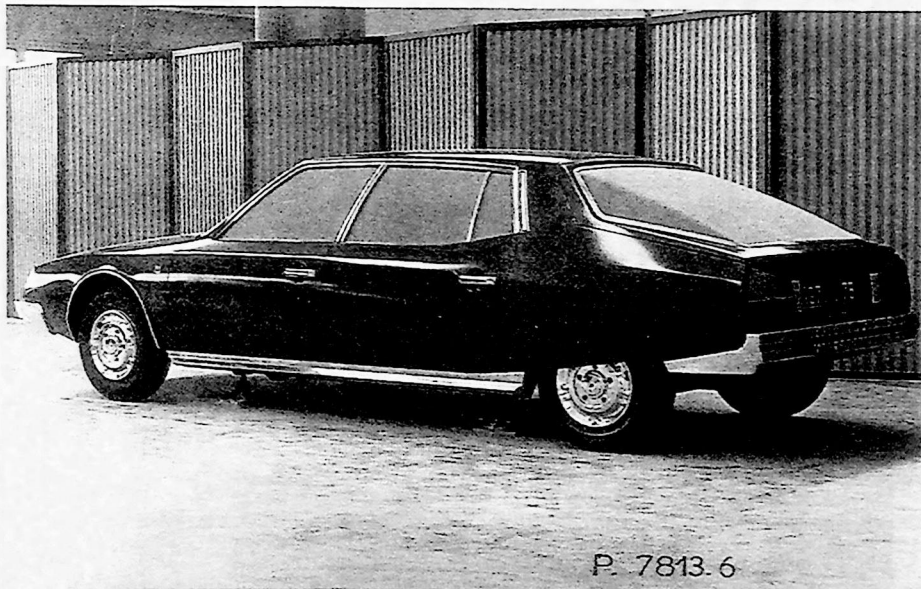
l'Equilibre est parfait, les lignes sont harmonisées a souhait'.

l'Automobile (april 1970) ten slotte noteerde: Geen copie van Farina of Bertone, geen gratuite stijloefening, geen concessie aan de heersende mode, geen hybride van de DS, maar: een blazoen van de Quai de Javel!

Tja, wat moet hier aan worden toegevoegd? Zeker is: de SM heeft een uitzonderlijke vorm, die heden ten dage nog steeds door velen bewonderd wordt. Het is me enkele keren overkomen, dat iemand die de auto niet kende, vroeg: is het een nieuw model van Citroën?

En toch...., de SM is onvoltooid. Althans, de fabriek heeft voor zover bekend geen pogingen gedaan om de carrosserievorm verder te ontwikkelen, behalve een vierdeursversie en enkele sportieve, ingekorte varianten. Slechts op het technische en constructieve vlak zijn talloze aanpassingen, verbeteringen en detailwijzigingen doorgevoerd; de carrosserievorm is ongewijzigd gebleven. Hebben de tijd en het geld ontbroken om door te borduren op het thema 'Grand Tourisme' of 'Sport'? Werden de prioriteiten elders gelegd? Of had de SM bij haar verschijnen in de ogen van Citroën al de perfecte vorm?

Zeker, van verschillende franse carrossiers zijn stijl-studies voor varianten bekend. En, zoals een foto van de studio in de Rue du Theatre laat zien, werd ook door Citroën gewerkt aan een vierdeurs versie. Het is er niet van gekomen, helaas. Of moeten we stellen, dat juist dit gegeven de SM tot een unieke auto maakt? Wie het weet mag het zeggen



**Bronnen:**

Brioult, Roger: CITROEN. l'Histoire et les secrets de son bureau d'études. Tome II. Collection "Histoires d'autos" nr. 6. Edifree (La vie de l'auto). 1987

Sauzay, Maurice, et Daniels Jeff: CITROEN SM. Collection Grand Tourisme. E.P.A. 1981.

Norbye, Jan P.: CITROEN SM. Automobilia. 1991.

# CHASSISNUMMER 00SB004092 IN BEELD



## IDENTITEIT

Typ:	SBSB
Kleur:	Vert des Tropiques (AC 525)
Bouwjaar:	1972, op kenteken 1973
Uitvoering:	getint glas, bruin leer
Chassisnr:	00SB004092
Motornr:	C114/1. 102558
Eigenaar:	A.H. Scholten, Heiloo
Voorgaande eigenaren voorzover nu bekend:	Wolffenbüttel, Van der Reijden Nagengast, Van Ekris

**T**weede 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 69-AJ-21.

#### 'Mijn Meissie'

Rijnsburg, Zuid-Holland. Drie juni 1993. Bert Scholten, leraar Engels aan een school in Amsterdam heeft een afspraak met een van de eerste eigenaren van de 69-AJ-21, een SM Carburateur uit 1972, kleur Vert des Tropiques.

Bert is sinds 1989 Citroënrjder door de aanschaf van een DS 23 injectie automaat. 'Mijn meissie' werd de Snoek genoemd. Zelden werd een auto zo verwend als bij hem. Dat moest ook wel, want koud starten was een crime: er moest altijd eerst een straalkachtje in haar snoekebek geduwd worden, wilde de motor aanslaan. Maar als ze eenmaal reed: 'grandioos', om Berts woorden te gebruiken.

Nu, na drie jaar heeft Scholten een blauwe SM, met dezelfde makke: starten is wederom een ramp. Ligt dat nou aan Bert of aan de fabrikant? Hij is er nog niet uit. In ieder geval: het antwoord van Mark Witte op de vraag naar het starten van de Maseratimotor (zie SublieM nr. 1, vraag 3) heeft het probleem nog niet verholpen. Stap voor stap wordt alles wat met de electriciteit te maken heeft vervangen. Had deze SM dat nou ook al toen ze in bezit was van dhr. Van der Reijden in Oegstgeest? Het was ook de eerste vraag die de huidige eigenaar van CHASSISNUMMER OOSBOO4092 aan de heer Wolffenbüttel, één van de eerste bezitters van deze voiture, wilde stellen.

Toen de redactie de drie mannen benaderde voor een gesprek, viel het enorme enthousiasme op om met elkaar te praten over de auto. De één nieuwsgierig of de auto nog bestond ('Heeft'ie nog het oude kenteken?'), de ander verrast dat de redactie van SublieM de auto kende, en de huidige eigenaar denkend dat de bezitter van het eerste uur medisch specialist, fabrieksdirecteur of iets dergelijks was.

#### Verbeteringen

De SM werd op een ijskoude februaridag in 1992 door hr. Scholten aangeschaft. Sindsdien is er veel aan verbeterd: een roestvrijstalen uitlaat werd gemonteerd, evenals uitlaatsierstukjes. Het volko-

men verteerde okergele pluchen interieur werd naar de zolder verbannen (nooit iets weggooien!) en vervangen door een bruin lederen bankstel. De volkomen doorgeroeste voordeuren werden gedemonsteerd, evenals een voorscherm; goed tweedehands spul kwam er voor in de plaats. Ook de sterk verweerde paarsblauwe, niet originele lak moest plaats maken voor een echte, en de originele SM-kleur: AC 525, naar het bescheiden oordeel van uw recensent de kleur die de lijnen en het roestvrije staal van de SM het best tot hun recht laten komen. (Eelco Bos, die in dezelfde kleur rijdt, karakteriseert dit jasje als: spannend!).

---

## WAT GEBEURDE ER TOT FEBRUARI 1992 MET DE 69-AJ-21?

---

Carburateur-rijders onder ons kennen het probleem: een SM start, als de motor warm is, ronduit slecht. Daar kan, zoals gezegd, deze eigenaar eindeloos over mee praten. Maar ook de 'koude' start is tot op heden een probleem, ondanks het feit dat de heer Van der Reijden een Luminition-ontsteking monteerde. Of moeten we zeggen: juist omdat er een Luminition-ontsteking op zit? Scholten staat voor elke suggestie die hem verder helpt dit probleem aan te pakken open. Het is de enige 'makke' van deze SM. Voor de goede orde: mocht u als lezer suggesties willen geven: de bougies zijn nieuw, de accu is nieuw, de bougiekabels, de rotor, de ontsteking en kap zijn nieuw, de benzinetoevoer is goed, de carburateurs functioneren naar behoren, en .... de motor loopt (zodra 'ie loopt!) uitstekend. Overigens, dat moet gezegd worden: deze SM rijdt heerlijk. Dat ondervond de schrijver van dit Chassisnummer toen hij onlangs op nieuwe veerbollen met de eigenaar een rit naar midden-Frankrijk maakte om eens enkele SM-specialisten te raadplegen.



### Steeds Citroën

Na vier jaar achter het stuur van een Citroën te hebben gezeten, is Bert Scholten nog steeds gecharmeerd van de rijkarakteristieken van de DS en de SM. Dat geldt in nog veel sterkere mate voor dhr. Wolffenbüttel, die de SM eerder bezat. Zijn vrouw heeft volgens eigen zeggen de SM ervaren zoals deze ooit bedoeld is: een auto die door z'n motor en wegligging op de snelweg uitdaagt tot hard rijden. Over de bekrachtigde besturing was zij minder te spreken: te agressief, te progressief. Man en vrouw hebben ruim acht jaar de auto gebruikt voor buitenlandse trips, vakanties en weekends, en met veel plezier. Uiteindelijk kwamen er enkele CX'en voor in de plaats; tot op heden. De Visa van mevrouw Wolffenbüttel is heel bijzonder: een witte sportuitvoering, met een door deze dame zelf ontworpen wit leren interieur afgezet met blauwe biezen: liefhebbers, opgelet! Lezer, u heeft het goed begrepen: het Citroënvirus laat deze familie niet los.

### Duimen omhoog

Terug naar Scholten. In de weekends heeft deze leraar iets weg van een showman in zijn voortreffelijk gesneden en kleurrijke colberts: u kunt hem regelmatig (zomer en winter!) tegenkomen op weg naar het strand en de duinen van Egmond of Bergen. Daar, tegen het prachtige Noordhollandse landschap komt de kleur van zijn auto goed uit de verf, en menig agent en toerist steekt dan de duimen omhoog! Logisch, dat je dan het enthousiasme voor de SM niet onder stoelen of banken weg stopt. Af en toe een rit naar zijn school in Amsterdam-Buitenveldert levert een ander plaatje op: leerlingen die hun 'Scholten' in z'n 'Maserati' zien aankomen vergapen zich steevast aan de glazen vissekom achter de bumper en het luxueuze interieur. Ze zijn te jong om de link met voetbal te leggen: de Cruyff-auto zegt ze niet zo veel, maar Maserati des te meer. Denk nu als lezer niet dat Scholten geen andere liefhebberijen heeft. Zijn collectie kranteknipfels over de Tweede Wereldoorlog en in het algemeen zijn kennis van geschiedenis is indrukwekkend. En z'n tuin kan in schoonheid wedijveren met z'n SM. Fraai zijn ook de originele litho's van Nic Jonk die hij in z'n huis heeft hangen, wat nog eens extra onderstreept dat Scholten oog heeft voor kunst. Logisch dat hij vooral gecharmeerd is van de vorm van de SM.

Weer een paar puzzelstukjes dankzij SublieM.

Een van onze clubleden, Eric van der Reijden uit Oegstgeest heeft, zo meldde hij onlangs bij z'n aanmelding, de 69-AJ-21 in bezit gehad, zodat weer enkele stukjes van de puzzel gevonden zijn en een plaats hebben gekregen in de historie van deze SM. **DE OPROEP IN SUBLIEM NUMMER 1 HAD DUS EFFECT!** Hij was degene die de auto van hr. Wolffenbüttel kocht, en er ongeveer acht jaar (ook al!) dagelijks mee heeft gereden. Van der Reijden kocht de SM in 1979 en reed met een klein bagagewagentje naar Zuid-Frankrijk, zoals hij met een foto aantoonde. Er zat fraai bruin leer in de auto, en hij had z'n originele kleur nog. In juni '86 verkocht hij de SM aan een handelaar in Enschede, die hem na een maand door verkocht aan dhr. Nagengast in Baarn. Hier stopt de kennis over de 69-AJ-21, totdat hij weer opduikt bij Van Ekris, en Scholten de auto uit hun kas/werkplaats opvist, inmiddels zonder bruin leer weliswaar, maar dat zit er nu weer in. Eric van der Reijden weet tenslotte nog te melden dat deze SM twee keer van kleur is veranderd (brun scarabee en een onbestemde blauwe kleur) voordat Bert Scholten de auto weer in de originele jas heeft terug gebracht. De huidige eigenaar is met de naspeuringen door de redactie van SublieM uitermate content, en de historie van deze SM bijna compleet. En dat is voor een man als Scholten met een grote belangstelling voor alles wat naar geschiedenis ruikt, toch aardig... Wat ontbreekt is het begin: wie kocht de auto voordat hij in bezit kwam van hr. Wolffenbüttel? En wat ook nog ontbreekt is een stukje aan het eind. **WIE HELPT BERT SCHOLTEN OM DE PUZZEL COMPLEET TE MAKEN?**

### Tenslotte

Wolffenbüttel, de man met oog voor techniek; hij is directeur van een technisch installatiebedrijf. Van der Reijden, de antiquair met oog voor de schoonheid van de SM, en Scholten, de leraar met een passie voor geschiedenis. Zomaar drie mannen met één gemeenschappelijk gevoel: het ware SM-gevoel? In SublieM nummer 1 stelden we de vraag: wat voor type mensen vallen voor de SM? Die vraag is hiermee niet beantwoord, maar wel is duidelijk: het zijn mensen met heel verschillende beroepen, en in ieder geval: smaak!



# SelfMade

In de rubriek SelfMade schrijft Mark Witte over kleine storingen die in de SM kunnen optreden. In voor de technische leek begrijpelijke taal en met behulp van tekeningen en of foto's zet hij uiteen hoe te werk gegaan kan worden. 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 de problemen.

## Reactie op vraag 3: Het slechte starten van een hete Maseratimotor.

Mark Witte ging in nummer 1 van SublicM in op dit probleem. Een van de leden van de SM Club Nederland, Jeroen Pijlman te Amsterdam, zond ons de volgende aanvulling.

Niet alléén door de overmatige verdamping in de carburateurs start een "hete" Maseratimotor slecht en is de vonkopbrengst zeer gering. Door de mijns inziens onlogische bevestiging van het inlaatspruitstuk middels twee bouten aan weerskanten (uiteinden) van deze 'ribbekast' komt het nogal eens voor dat de afdichtingen van de spoelpoorten valse lucht aanzuigen doordat deze 'ribbekast' lichtelijk krom kan trekken bij oververhitting. (Gevolg is valse lucht en derhalve moeizaam starten). Men constateert dit vaak al vór voordat de startproblemen zich veelvuldig gaan voordoen. De motor gaat dan bij hoge bedrijfstemperatuur extreem méér omwentelingen per minuut maken, hetgeen wel 300 toeren per

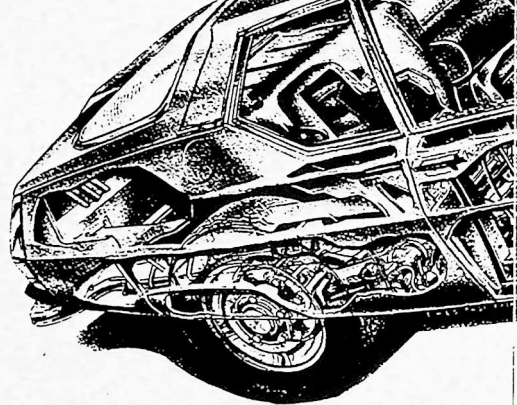
minuut kan belopen. Om dit euvel op te lossen dient u het spruitstuk los te maken van het motorblok en wel door de aan de uiteinden gemonteerde bevestigingsbouten los te draaien en het stangenstelsel los te koppelen van de gaskabel, alsook de chokekabel (dit alles bij koude motor!). Wanneer u nu het blok inclusief de carburateurs wegneemt ziet u 6 stuks zgn. O-ringen, gevat in de uitsparingen van het motorblok. Deze afdichtingen zullen in de loop der jaren door hitte plat en hard geworden zijn; vervang deze en monteer vervolgens weer het geheel. Daarbij is van belang de wijze waarop u de beide bouten aandraait; doe dit om en om totdat het spruitstuk aansluit op het motorblok, waarna u met de nodige voorzichtigheid het geheel steeds strakker aandraait (HANDVAST) met een ringsleutel. Beslist niet met een verlengstuk of iets dergelijks, daar dan de aangetrokken hoeveel-

heid koppel te snel te veel wordt. Men kan beter a verloop van een paar honderd kilometer de bouten nog een natrekken; dit alles omdat een zogenaamde momentsleutel hierbij niet makkelijk te gebruiken is. Mocht het euvel na deze handeling nog geen resultaat hebben, dan dient het spruitstuk te worden geveld, hetgeen uiteraard verricht dient te worden door een gespecialiseerd bedrijf.

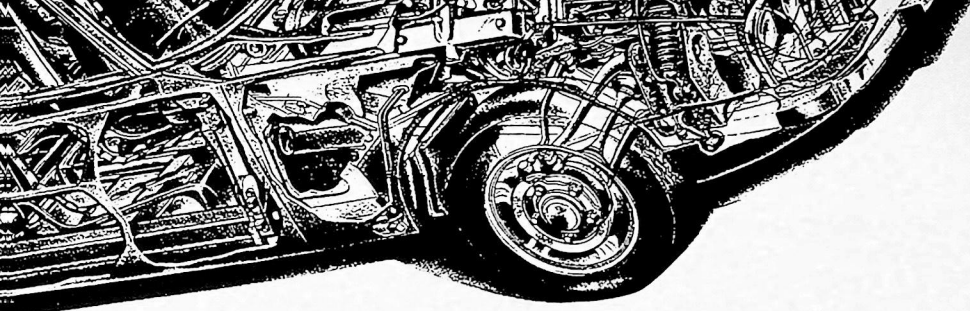
Jeroen Pijlman.

**Vraag 1:** Onlangs is mijn versnellingsbak gereviseerd. Na het inbouwen komt bij het afremmen de hele auto in trilling. Zijn de aandrijfassen niet goed gemonteerd?

**Antwoord:** Het optreden van trillingen is meestal een gevolg van onbalans van een draaiend onderdeel. Een veelvoorkomende trilling is er dan een lichte trilling te merken in het stuur. Deze trilling treedt op bij bepaalde snelheden en heeft niets van doen met de remmen. Dit ongemak is vrij eenvoudig bij een bandencentrum te verhelpen. Trilling bij afremmen duidt op het niet goed gelijkmatig aangrijpen van de remblokken op de remschijf. Bij een versnellingsbakrevisie worden de remtangen gedemonteerd. Na montage van de versnellingsbak, remschijven en aandrijfassen moeten de remtangen gecentreerd worden. Zet de aandrijfassen aan de versnellingsbakzijde goed vast. Draai de 2 bevestigingsbouten van de remkluw +/- 1 slag los ( sleutel 21). Monteer nieuwe remblokken. Laat een hulp het rempedaal ingetrapt houden. De bevestigingsbouten van de remtang kunnen nu vast gezet worden. (aantrekking 130-140 Nm) Doe deze handeling aan beide zijden. Mocht er na deze centrering nog trillingen optreden bij het afremmen dan moet de slingering van de remschijf







gecontroleerd worden. Echter een kromme remschijf komt zelden voor bij de Citroën SM.

**Vraag 2:** *Tot mijn schrik is mij het volgende overkomen. Tijdens het in een file rijden bleef op een zeker moment mijn koppelpedaal op de vloer liggen. Na de motor uitgezet te hebben en weer te starten functioneert het pedaal weer.*

**Antwoord:** De Citroën SM is uitgerust met een hydraulische bediening van de koppeling in plaats van een kabel. Wanneer het koppelpedaal niet meer functioneert zou bij de conventionele koppelingsbediening de kabel gebroken zijn. De SM heeft een hydraulische bediening wat inhoudt oliedruk en een bewegende ontkoppelcilinder. De door u geschetste situatie kan twee oorzaken hebben

1. lucht in de leiding naar de koppelingcilinder. Remedie ontkoppelingscilinder ontluichten
2. lekkage van de ontkoppelingscilinder. Remedie revisie.

Een goed advies in deze is, neem geen risico en bekijk de ontkoppelcilinder kritisch op olielekkage (de jongste zijn nu ook al 18 jaar oud). Zelfs een SM valt stil als de pedalen niet meer functioneren

**Vraag 3:** *Op gebied van banden zijn veel aanbiedingen. Ik word moe van de vele type aanduidingen en de verschillen. Wat te doen.*

**Antwoord:** Het is juist dat er zeer vele aanbieders zijn op gebied van banden. Zij maken gelukkig allen gebruik van gestandaardiseerde aanduidingen waarvoor een juiste keus mogelijk is. De belangrijkste aanduiding is die voor de maximale toelaatbare snelheid. De grenzen liggen bij 120 km/u en 180 km/u en daarboven. Juist de grens van 180 km/u en hoger is belangrijk omdat de SM makkelijk tot boven de 210 km/u kan komen. Heeft men dan

banden die maar tot 180 km/u zijn gegarandeerd, dan loopt men een wezenlijk risico. Uit ervaring ken ik de gevolgen van het loslaten van het loopvlak van een achterband bij een Citroën DS. Achterspatbord, deurstijl en deur waren zwaar beschadigd. Dit was gelukkig nog maar een achterband. Laat U bij aanschaf van banden goed voorlichten en wijs de mensen er op dat de Citroën SM lange tijd de snelst voorwielaangedreven auto is geweest.

**Vraag 4:** *Ik heb een SM aangeschaft in Italië. Ik wil de kentekenverlichting ombouwen naar de Nederlandse versie. Is dit mogelijk.*

**Antwoord:** Het is mogelijk om de kentekenplaatverlichting om te bouwen. Het kofferdeksel van de SM is voor alle landen gelijk. Men moet alleen een kentekenplaatunit zien te bemachtigen wat steeds moeilijker wordt. Na montage waarbij wel de bedrading aangepast moet worden, zal men na het verwijderen van de Italiaanse kentekenplaatverlichtinghouders deze bevestigingsgaten dicht moeten lassen, plamuren.  
Voor de originaliteit moet men eigenlijk ook de zwarte nummerplaat houder met de verchromde rand monteren.

# SMart Talk



De rubriek **SMart Talk**, onder redactie van Mark Witte, bevat telkens een artikel over een aspect van de bijzondere techniek van de SM. **SMart Talk** staat open voor gastschrijvers. De rubriek richt zich afwisselend op de Doe-het-zelver-

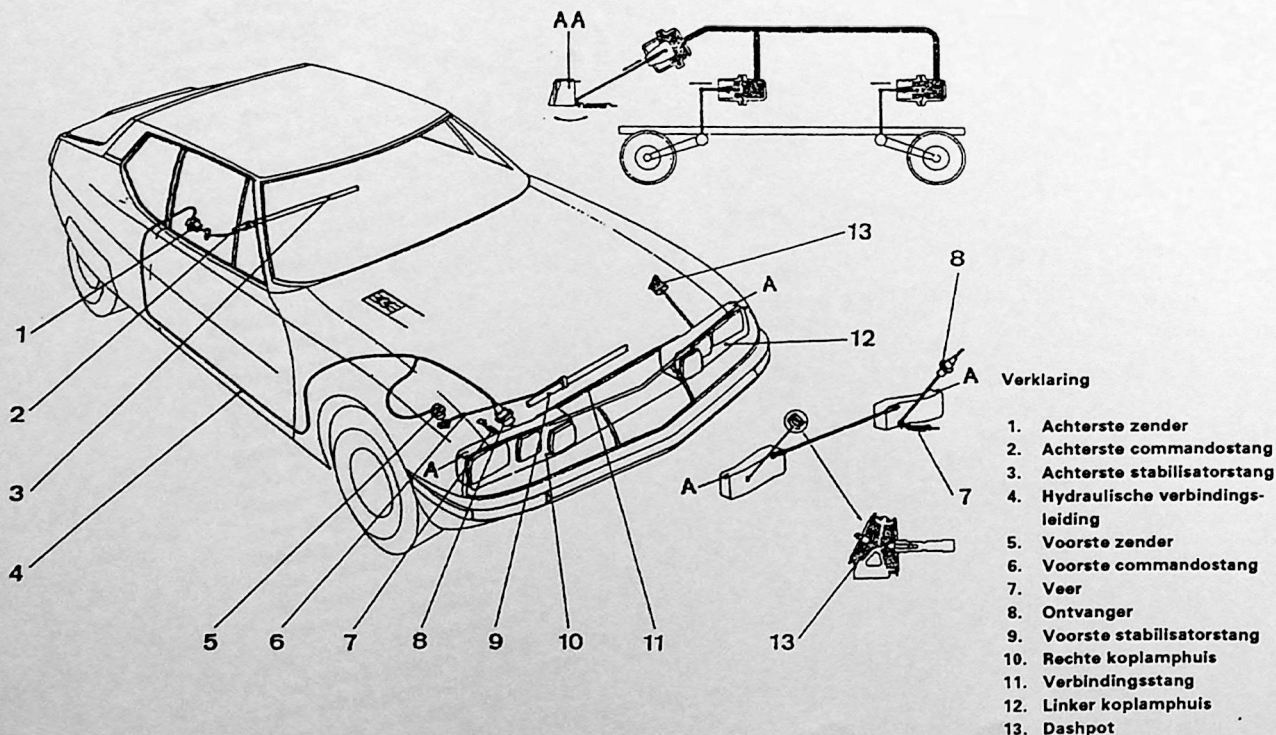
met-ervaring en op de leden die meer willen weten over de (technische) werking van delen van de SM. De artikelen zullen dus soms heel praktisch bruikbaar zijn bij het sleutelen, soms meer de principes van de in de SM gebruikte techniek belichten. De geïnteresseerde leek, die nooit zelf sleutelt aan z'n 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.

## Koplampbediening

De Citroën SM is in navolging van de DS uitgerust met een automatische koplamphoogteregeling. Deze hoogteregeling zorgt ervoor dat bij het afremmen en optrekken van de auto de koplampunits zodanig versteld worden dat er geen verandering optreedt in het lichtbeeld. Tijdens het rijden op zich is deze hoogteregeling niet nodig daar het hydraulisch systeem al zorgt voor een constante rijhoogte. Om tot een regeling te komen zijn er op de voor- en achter-torsieassen een stift gemonteerd die bij verdraaiing van de torsiestang ( wieluitslag) een zuiger in of uitduwen.

Bij de Citroën DS wordt deze beweging door kabels verzorgd. Het nadeel is dat bij oudere auto's deze kabels vastroesten en het systeem matig functioneert. Bij de Citroën SM heeft men het systeem verder geperfectioneerd.

De beweging van de torsiestang ( 2,6 ) wordt door middel van een zuigertje ( 1,5 ) overgebracht naar een leiding ( 4 ,gesloten systeem) gevuld met olie



wat aan de andere zijde ook een zuiger ( 8 ) bediend. Hierdoor ontstaat een onderhoudsvrij storingsarme overbrenging.

Een gesloten systeem reageert op iedere wijziging van de zuigers op de torsiestangen. Hierdoor zullen de koplampunits ( 10,12 ) zeer nerveus reageren. Om tot een demping te komen van deze beweging is er een schokdemper gemonteerd ( 13,dashpot). De beweging van de koplampunits zal dan rustig zijn. Grote storingen zijn met dit systeem niet mogelijk.

#### Mogelijke storingen zijn:

- Lekkage waardoor de zuigers niet meer bewegen en de koplampunits ook niet meer bewegen. Alleen vervanging van een compleet systeem is mogelijk.
  - Het vullen van het gesloten systeem is niet mogelijk.
- Verkeerde afstelling na demontage voorziede van de auto ( restauratie, revisie motor).

### Afstelling koplamphoogtebediening

Maak de auto gereed;Controleer de wagenhoogte voor en achter encorrigeer deze voor het afstellen. Banden op de juiste spanning.

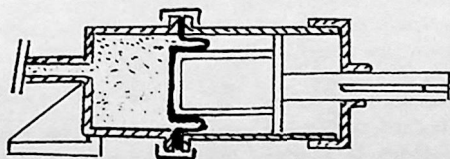
1. Controleer de zuiger op de achterste torsiestang.
  - Verwijder de afdekplaat van de torsiestang in de kofferruimte,
  - controleer of de stang op de torsiestang zich in het hart van de zuiger bevindt. Verplaats zonodig de stang,
  - controleer of de stang de zuiger voldoende indrukt ( zie afb. **controle zuiger** ),verplaats zonodig de stang.
2. Controleer de zuiger van de voorste torsiestang.
  - Meet de afstand vloer onderzijde voorste krikpunt,
  - verwijder rechter voorwiel,
  - plaats een blok met de hoogte gemeten tussen vloer en krikpunt onder voorste krikpunt,
  - verwijder beschermplaat torsiestang, laat de motor weer draaien voor de normale rijstand,
  - controleer of de stang op de torsiestang zich in het hart van de zuiger bevindt. Verplaats zonodig de stang,
  - controleer of de stang de zuiger voldoende indrukt ( zie afb. **controle zuiger** ),verplaats zonodig de stang.
3. Controleer nogmaals de achterzuiger, zie handeling 1.
4. Controleer de overbrenging tussen zuiger bij koplamp unit en de koplampunit zelf ( onder motorkap).

- Zit de kogel van het verbingsstangetje in de boring van het huis en er niet boven,
- zit de kunststof stelmoef minimaal 1 cm aan beide zijden op het stangetje geschroefd,
- is de terugtrekveer onder verbingsstangetje zender koplampunit gemonteerd.

5. Controleer de speling van de lampunits.
  - Aluminiumdekplaat boven radiator verwijderen,
  - lampunits heen en weer te schuiven. Is deze slag meer dan 2 mm. dan de verbingsstang tussen de twee lamp-units afstellen.
6. Controleer de vrije hoogte van de lampunit t.o.v. de vaste neus auto ( zie afb. **controle koplampunit** ).
  - Draai de wielen en meet de afstand tussen de onderzijde draaibare lamp en vaste neus. Minimaal 9 mm,
  - wanneer dit te weinig is moet de lampunit d.m.v. een stelplaatje tussen de lagering van de verbingsstang lampunits omhoog gesteld worden.Doe dit aan beide zijden

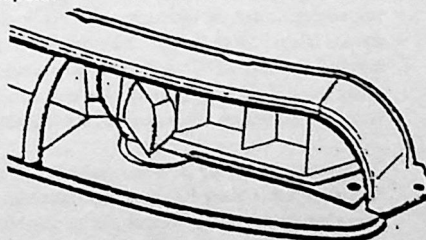
Na deze controle en instelling moet men wanneer men de auto laat inveren een beweging te zien krijgen van beide koplampunits. Wanneer alles naar behoren functioneert dienen de koplampen en verstralers in de lampunits afgesteld te worden.

controle zuiger



groef zuiger achterzijde deksel

controle koplampunit





# Uitkleden om aan te kleden?

## DESHABILLE-MOI

**Ooit overwogen om een sloop-SM of onderdelen-drager aan te schaffen? Een tweede SM-of wat-daarvan-over-is te kopen om de eigen SM te verbeteren, te completeren of te verfraaien? Dan vindt u hier een check-list om te plussen en te minnen.**

### Allerlei motieven

Vaak hoor ik opmerkingen als: 'Je zou eigenlijk een sloopauto moeten kopen; onderdelen zijn zo duur'. Of: 'Dan heb ik tenminste reserve-onderdelen'. De vraag is of zulke uitspraken gebaseerd zijn op zakelijke overwegingen. Vaak lijkt de behoefte om een sloper te kopen voort te komen uit de neiging om te verzamelen, of de wil tot doodgewoon 'hebben'. Hobby's worden nogal eens gevoed door grootse fantasieën. Ook visioenen van investeringen die in de toekomst een hoog financieel rendement opleveren spelen soms een rol.

Het zal wel een mix van al deze elementen zijn die iemand ertoe brengt een SM uit te kleden.... In ieder geval: er zitten zowel gevoelsmatige (emotionele) als rationele (economische, financiële en technische) aspecten aan.

Laten we het idee van een sloopauto eens nuchter benaderen en hier even voorbij gaan aan de niet te stuiten verzamelaars onder ons: die kopen een sloper toch wel!

Er is een tijd geweest dat het lonend was om een SM volledig te demonteren om op deze manier aan goedkope (reserve)onderdelen te komen; een SM was nauwelijks wat waard. Die tijden zijn veranderd. Onderdelen zijn niet meer eenvoudig te verkrijgen voor weinig geld. Overigens is dat ook relatief, want koop maar eens een bumper of een deur van een Mercedes. Of koop een nieuwe of goede gebruikte koplamp van een CX....

Eenmaal reeds in het bezit van een redelijke SM kan het ook nu nog zinvol zijn een 'sloop'-SM te zoeken om de eerste met de onderdelen van de sloper te vervolmaken. Zo ontstaan vaak heel goede en fraaie SM's. Het blijft natuurlijk jammer, dat een sloper niet opgeknapt wordt, maar dat is een ander verhaal: misschien komt de tijd nog eens, dat een SM die we nu als 'sloper' aanduiden, helemaal wordt opgebouwd tot een RDW-gekeurd exemplaar. Echter: waar haal je de onderdelen vandaan om zo'n auto weer compleet en rijklaar te maken? Zelf maken?

Tenslotte zijn er de doe-het-zelvers die razend benieuwd zijn naar het onderhuidse van een SM. Die slopen een auto vooral om te genieten van de

techniek van de auto. Nieuwsgierigheid naar hoe iets in elkaar zit en werkt is geen slecht motief. Hoeveel zijn er onder ons die als kind het zojuist gekregen speelgoed volledig uit elkaar hebben gehaald? Let wel: ik heb het niet over de pure vernielers!

### Analyseren kan geen kwaad

De eerste vraag die zich opdringt is of de voor de 'sloop'-SM betaalde prijs opweegt tegen de prijs die betaald moet worden voor losse onderdelen. Wanneer is het zinvol om een sloopauto te kopen? Het wordt pas interessant als u de tijd, zin, kennis, vaardigheid en het doorzettingsvermogen hebt om alleen of met hulp van anderen te gaan demonteren en....ruimte hebt om zo'n wagen neer te zetten. En het gaat vanzelfsprekend niet alleen om het demonteren: het gebruik maken van de verworven onderdelen door ze te monteren in uw eigen auto is tenslotte de bedoeling. Monteert u zelf, of weet u iemand die dat (gratis) voor u wil doen? Zoniet, dan komen er kosten bij.

### Even navel staren?

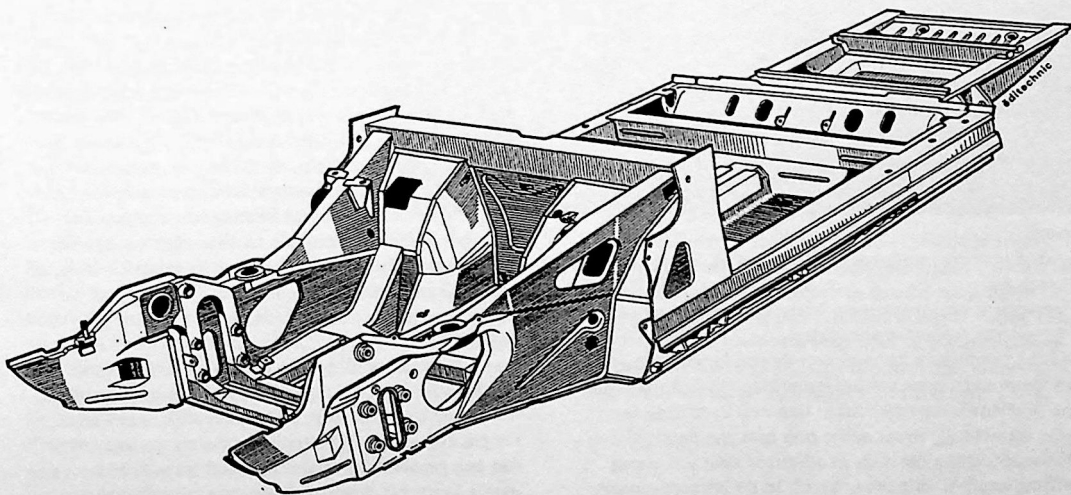
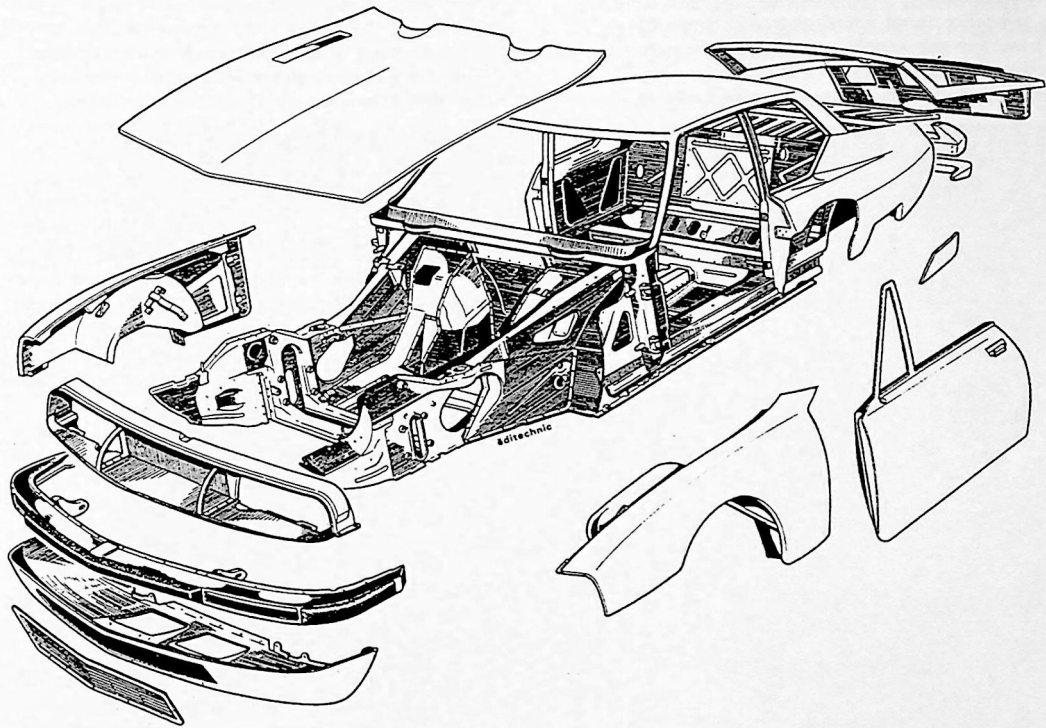
De tweede vraag is dan: welke eisen stel ik eigenlijk aan mijn eigen SM? En daarvan afgeleid: wat moet nu (persé) vervangen worden om mijn auto rijdend te houden? Wat verwacht ik (of mijn garage, mijn monteur), dat binnen één, twee of meer jaren vervangen moet worden? Wat wil ik binnenkort beslist verfraaien aan mijn auto? Dit overwegen van uw eigen wensen en behoeften is niet alleen een kwestie van even goed navel staren, maar beslist ook een voorwaarde om toekomstige uitgaven binnen de perken te houden.

Het is raadzaam om een lijstje -opklimmend in prioriteit- te maken van te vervangen onderdelen (binnenkort noodzakelijk, straks gewenst). En het is handig om dat te doen met behulp van een onderdelenboek: u vergeet dan niets. Ook kunt u een lijst maken van onderdelen die u 'in reserve' zou willen hebben (mogelijke aanrijdingen, slijtage). Houdt daarbij rekening met de vraag welke onderdelen nog relatief makkelijk of juist heel moeilijk te vinden zijn. Orienteer u bij de diverse handelaren. Hetzelfde geldt voor de vraag of u (of een kenner) verwacht dat bepaalde delen door schaarste of prijsopdrijving sterk in prijs zullen stijgen.

### Goed oriënteren

De derde vraag die u voor uzelf zou kunnen beantwoorden, is: waar zijn de onderdelen die ik wil hebben te koop, en wat kosten ze? Is het voordeliger om meerdere delen in één koop aan te schaffen?





En wat kost het als ze deel voor deel (her en der) worden gekocht?

Het is beslist zinvol u terdege te oriënteren. Maak op basis van uw wenslijst een overzicht van de prijzen die gevraagd worden. Er is (soms) sprake van grote prijsverschillen. Deze oriëntatie kost tijd, maar

de prijsontwikkeling tamelijk onzeker is. Sommige onderdelen zullen redelijk gelijk in prijs blijven (bijvoorbeeld door nieuwe aanmaak), andere zullen door schaarste in prijs stijgen. Een bumper zal niet snel nagemaakt worden, maar bijvoorbeeld aan slijtage onderhevige onderdelen konden wel eens



loont de moeite; u kon wel eens flink wat geld uitsparen. Ook kan het veel tijd en teleurstelling voorkomen. Teleurstelling, omdat de onderdelen die u in de sloper koopt -na demontage- misschien niet zo goed blijken te zijn als u gehoopt had! Bovendien: u gebruikt waarschijnlijk NOOIT alle onderdelen van de sloper, maar u betaalt ze wél, tenzij u tegen een ongelofelijk 'koopje' aanloopt...! En die koopjes zijn er echt niet meer.

#### Begroten is gezond

U heeft nu een overzicht van benodigde en gewenste onderdelen en een totaalbedrag, uitgesplitst in drie delen:

- noodzakelijke onderdelen op korte en lange termijn;
- gewenste onderdelen op korte en langere termijn;
- gewenste reserve-onderdelen.

In feite beschikt u zo over een drietal begrotingen van de kosten voor uw hobby of dagelijkse auto voor één of meer jaren; niet méér dan een begroting (een reële schatting), maar zeker ook niet minder.

De vierde vraag die zich aandient is dan: wat moet (wil en kan!) ik uitgeven, nu en in de komende paar jaar? Stel zonnig prioriteiten. Bedenk daarbij, dat

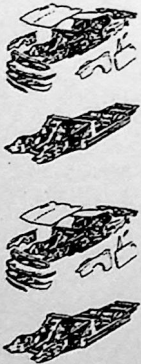
opnieuw geleverd worden op het moment dat u ze werkelijk nodig hebt.

Om hier keuzes te maken hetvolgende voorbeeld.

Een redenering, die ik wel gehoord heb, is: ik koop nu geen roestvrijstalen spatbordrandje (voorzijde spatbord) op voorraad, want het is goed, en als ik er een deuk in krijg ben ik verzekerd. Vraag is echter: vergoedt de verzekering wel de prijs die u ervoor moet betalen op het moment dat u het nodig hebt? En is het dan nog wel te vinden? Het gaat erom hoe u met zo'n situatie om gaat. Bent u iemand die zegt: wie dan leeft, wie dan zorgt? Of neemt u liever het zekere voor het onzekere? U mag het zeggen. In ieder geval: hier liggen hele individuele keuzes en beslissingen, die achteraf geld op kunnen leveren, of juist blijken teveel geld te hebben gekost.

#### Het aanbod

Als u (bijvoorbeeld op de manier zoals hier is beschreven) een redelijk beeld hebt opgebouwd van wat u aan uw auto wilt, respectievelijk moet doen, kunt u zich zinvol gaan oriënteren op de aanschaf van een onderdelendrager oftewel sloper. Hamvraag wordt dan: wat wordt te koop aangeboden aan zogenaamde slopers en tegen welke prijs?





Met het lijstje van onderdelen en prijzen dat u opge-  
maakt hebt aan de hand van de vragen hierboven,  
kunt u het aanbod beoordelen, en een schatting  
maken van de waarde die de sloper voor u (!) heeft.  
Ik bedoel in de eerste plaats wat u feitelijk aan voor  
u zinvolle onderdelen in de auto aantreft, c.q. aan-  
schaf. De rest is 'extra', niet nodig, overbodig, en  
dus 'voor u niets waard'. Alles wat er méér in of aan  
de auto zit, zou u niet moeten betalen...., tenzij u,  
om het zo maar te zeggen, met het restant wilt han-  
delen. Bedenk daarbij, dat dit tijd en geld (rente)  
kost. Verkopen kost tijd en moeite, die u misschien  
liever besteedt aan uw hobby, of, om maar eens wat  
te noemen: aan uw partner, kinderen of een andere  
hobby. Het is ook nog maar de vraag of u het op  
redelijke termijn kán verkopen: veel onderdelen gaan  
nooit kapot (en zitten dus nog vaak aan de sloper...).

Tenslotte: het aanbod is vaak bedroevend slecht: de  
meeste sloop-SM's zijn dusdanig gekannibaliseerd  
dat er nog maar weinig bruikbaar aan zit. Maar  
vooral in het buitenland tref je nog wel eens een  
interessant relict aan.

#### Het restant

Samengevat: het aanbod van een  
sloopauto moet beoordeeld worden  
op basis van een goed inzicht in  
wat bruikbaar is, in de eerste plaats  
voor uzelf.

Tenslotte een niet onbelangrijke  
vraag: wat doet u met het casco?  
Ruimte zat? Geen probleem. Een  
sta-in-de-weg? Dan maar versnij-  
den of verzagen? Een enorme klus  
die goede apparatuur vergt en zon-  
der bescherming uiterst ongezonde  
gassen oplevert: er zitten aan een  
'coque' veel bitumen die verdamp-  
pen door zagen en snijbranden! Er  
is nauwelijks vraag naar een casco,  
maar delen kunnen interessant zijn.

De achterschermen, het schut-  
bord, de a- en b-zuil, sommige bodemdelen, en...  
het dak! Laatst was ik met mijn SM in Italië. Een  
hevige hagelbui ruïneerde tientallen daken van  
auto's op enkele meters afstand. Gelukkig had mijn  
auto een beschermengel, want mij werd deze ellende  
bespaard. Had ik een reserve-dak moeten bewaren?

#### Op zoek?

Vergeet niet om, als u tot aanschaf over gaat, reke-  
ning te houden met transportkosten, als de auto niet  
rijdend is mee te nemen (wat meestal het geval is).  
Een auto-ambulance huren kost minimaal f 100,—

per dag. Reis- en verblijfsskosten kunt u vergeten als  
u het als een vakantie beschouwt; anders komen  
deze kosten bij de aanschaf. En wat kost het (lang-  
durig) stallen van de sloper?

#### Déshabille-moi?

Ik wil met deze wat nuchtere benadering het slopen  
van SM's zeker niet bevorderen. Onze club heeft tot  
doel zoveel mogelijk SM's in goede, rijdende staat te  
houden, en dat doel onderschrijf ik. Het is toch  
opvallend, hoe weinig je er op de nederlandse wegen  
ziet? Afgezien van dagen waarop een evenement is  
georganiseerd, heb ik er in de afgelopen zes jaar  
zegge en schrijven drie 'in het wild' gezien; dat is  
veel en veel minder dan het aantal Rolls Royces dat  
zich pronkend vertoont. Maar goed, andere motie-  
ven kunnen een rol spelen om een SM uit te kleden,  
te ontmantelen. Het kan financieel interessant zijn.  
Het kan ook een boeiende, aangename tijdsbeste-  
ding zijn: je leert de anatomie van een SM door en  
door kennen. Maar, als een SM u het chanson



'Déshabille-moi' toezingt op de sensuele manier  
waarop Juliëtte Gréco dat ooit deed, dan kan ik mij  
voorstellen dat u niet meer te stuiten bent door  
rationele motieven. Mij rest dan u aan te raden het  
bovenstaande toch nog eens over te lezen. En als u  
er dan nog zin in hebt, dan zijn uw drijfveren erg  
sterk. En dat hoeft helemaal niet verkeerd te zijn.

Peter I. Pijlman



## SUZANNE MIRABLE

Herménonville. In mijn caravan in het Forêt d'Ermenonville denk ik terug aan mijn ongelooflijke ménage à trois met Suzanne en haar grote passie. In een caravan, jawel, en wát een afgang! Ik leef, eet, en slaap in een caravan! Toen, drieëntwintig jaar geleden was dat wel even anders. We sliepen met z'n drieën in een luxe appartement in het veertiende arrondissement: Suzanne met haar volle lippen, haar hoed, en ik, een doodgewone jonge vent. Niet ik, maar zij was het die mij voorstelde de nacht door te brengen in haar riante onderkomen, in plaats van in mijn schamele hotelkamertje op de 'Butte' in Paris.

Die hoed intrigeert me nu al jaren, en zeker vanavond kan ik mijn gedachten geen andere kant op sturen. Het was diep in de herfst toen ik die hoed voor het eerst zag, op Montmartre. Hij bewoog zich boven drommen mensen voort. Pas later zag ik wat er onder mée bewoog.

Het is geen gewone hoed. Ik zeg bewust: het is, want ik bezit deze hoed! Hij ligt in mijn vitrine, als een relikwie in een altaarkastje. Het enige tastbare bewijs van het feit dat Suzanne werkelijk heeft bestaan. Het enige aabare wat na drieëntwintig jaar van haar over is.

Het is een bontcreatie, zoiets als destijds op het woeste hoofd van Breznjef gelijmd zat, maar dan voller, ronder ook. En ik beken ruitelijk dat ik hem zonder haar toestemming mee genomen heb.

#### Casino de Paris

Oktober 1964. De lucht in de Rue d'Amsterdam, even ten zuiden van Pigalle, is bezwangerd door ozon die uit de metroroosters omhoog komt. Ik ben twintig jaar. Een donkerrode DS drukt zich dubbelhoornig door de rij wachtenden voor het theater met de blote meisjes: het Casino de Paris om precies te zijn. Naast een oom, op wiens uitnodiging ik een drietal weken in Parijs logeer, sta ik ongeduldig te wachten tot we een kaartje kunnen kopen om de revue 'Suzanne Mirable' te kunnen zien.

M'n fantasie over wat daar binnen te zien zal zijn, wordt gevoed door de affiches met een scène uit de revue: breed lachende Colgate-monden, daaronder blote borsten en onwaarschijnlijk lange benen. Vanuit de schouders van de meisjes groeien struisveren

in de meest fantastische kleuren. Op de achtergrond in kolossale gele letters het magische woord: Citroën. Sponsoring is niet in Amsterdam uitgevonden.

Onverwacht snel belanden wij bij de kassa. Als ik in mijn beste frans voor m'n oom Thierry en mijzelf twee toegangsbewijzen koop, wringt een jonge vrouw zich tussen de kassa en mij door, duwt de grote glazen toegangsdeur open en verdwijnt. Ik ruik l'Air du Temps, hetzelfde parfum, dat ik 's middags op advies van een Francaise voor mijn vriendinnetje kocht. Harde, dikrood aangezette lippen; dat is wat in mijn geheugen blijft hangen. De mond, die ik zes jaar later met een schok herken op het Stadionplein. De mond van Suzanne, die ik zo vaak heb gekust. De blote borstjes van de 'femmes fatales' op de planken vóór mij doen de rode lippen verbleken. Ik droom weg, verdoofd door de harde tonen uit de orkestbak en de dansende en zingende meisjes. 'Suzanne Mirable' is een fantastische show. Citroën sponsort formidable!

Als de betovering door het aanfloepen van de zaalverlichting verbroken wordt en de laatste danseressen in de coulissen wegschieten, schuifel ik naar de foyer. Daar glitteren de letters CITROËN: SPHERES HYDRAULIQUES. Opdat we niet vergeten, dat de DS veert als de deinende struisveren van de zwevende vrouwen die nog nabranden in mijn gloeiende hoofd. M'n oom duwt me het neon verlichte café aan de overkant van de Rue d'Amsterdam in om nog een 'demi-pression' te drinken. 'Deux demis', zeg ik achte-loos tegen de ober: ik zal laten zien dat ik al langer in Paris vertoef. Als een opkomende migraine zweven oneindig veel donkere tepelvlakjes over mijn netvlies. De dubbele moraal van mijn oom -zo typerend voor vijftigers in de zestiger jaren- irriteert me: hij neemt me mee naar een frivole show, en keurt tegelijkertijd elke afbeelding van vrouwelijk bloot af! Ik luister maar half naar zijn dubbelzinnige opmerkingen over veerbollen en zachte tapijten. Hijzelf rijdt in een Traction Avant Quinze, zonder hydraulique. Aan een DS wil 'ie niet, want 'een Traction is van staal en een DS van blik, en een zescilinder in lijn beschermt je beter bij een frontale aanrijding dan zo'n strijkijzer...' . 'Kijk', die danseres uit de revue! Oom Thierry kijkt vluchtig op, en vervolgt zijn monoloog over de voordelen van een Traction boven de DS. Tegelijkertijd realiseer ik me dat het het meisje met de rode lippen is, dat mijn aandacht trekt. En dat de geur van l'Air du Temps in mijn

neus achterliet. Ik buig mij voorover, druk m'n voorhoofd tegen de caféruit, en volg haar met mijn ogen totdat ze op hoge benen in de drukte wegsnelt. Pas dan besef ik, dat zij de hoodrol danste in de show. Zij was 'Suzanne Mirable'! Onweerstaanbaar. En onbereikbaar, zo leek het.

#### Amsterdam Zuid

De autobladen staan er vol mee. De Autosalon in Genève toont de Citroën SM, die imposante combinatie van frans vernuft en italiaanse onstuimigheid. In een engels autoblad verschijnt een foto van de SM met op de motorkap een hippiemeisje in hot-pants; het doet afbreuk aan de klasse van de SM. Ik loop de showroom van Citroën binnen, en sta aan de grond genageld. Daar, op een display met zwart-witte foto's staat zij, naast een SM. Het revue-meisje, bijna onherkenbaar, maar niettemin onmiskenbaar Suzanne Mirable met de volle mond.

Ongenaakbaar kijkt zij mij aan. Bepaald niet uitnodigend; eerder afstandelijk, koel en hard. Het is geen vrouw die je uitdaagt om naast haar plaats te nemen in die verrukkelijke creatie van Citroën.

Trouwens, helemaal geen vrouw die uitzinnig van enthousiasme deze voiture aanbeveelt. Haar blik verradt eerder iets van 'blijf van mij en van mijn automobiel af, anders zal ik je even...'

De fotograaf, de beroemde Klein naar ik later heb begrepen, beeldde haar af met bontjas en bonthoed, in een herfstbos. Messcherpe foto's zijn het. Zo kijkt Suzanne je ook aan; volle lippen, donkere priemende ogen. De kraag hoog gesloten en haar haar verborgen onder een dierevel. Niets van het wulpse bloot, dat zich op menige autotentoonstelling in bikini uitsprekt op de motorkap van een snelle sportwagen of patserige Amerikaan, zoals dat aan het eind van de sexuele revolutie 'bon ton' leek in Europa.

En toch... De uitdrukking op haar gezicht verradt méér dan alleen 'afblijven'. Ze daagt ook uit, dubbelzinnig, sensueel. Ze maakt de auto begeerlijk voor wie daar gevoelig voor is. En dat ben ik, als ik de SM voor het eerst in levenden lijve aanschouw. Misschien komt het door Suzanne, door het naakte feit, dat ik haar lange blote benen zag dansen in het Casino de Paris. Misschien ook door -geloof me of niet- die bonthoed en bontjas.....

De verpakking, dat is het! Die doet het hem. Zoals de carrosserie van de SM nieuwsgierig maakt naar wat er onder de motorkap schuilt. Klopt haar hart

net zo vurig als dat van de SM? Daar kàn toch geen DS-motor onder schuilen?!

Opgewonden en betoverd loop ik de showroom aan het Stadionplein uit. Een intense bezitsdrang maakt zich van mij meester. Het onbereikbare nastreven: dat is de drijfveer die me doet besluiten haar op te sporen. Belachelijk, ik geef het toe.

Citroën weigert me haar adres te geven. Klein, de fotograaf piekert er ook niet over: hij houdt haar kennelijk liever voor zichzelf. Ik kan me dat voorstellen, maar accepteer het niet.

#### Parijs, herfst 1971

Eenmaal in Parijs, gedreven door een mateloze begeerte, bel ik talloze modellenbureaus af. Telkens nul op het rekest. Niemand wil mij helpen, ook niet als ik mij voordoe als fotograaf. Ik ga sneller lopen





als ik een bontmuts zie. Suzanne, Suzanne Mirable is onvindbaar.

Ik besluit de trappen van de Sacré Ceur te beklimmen om de opgekropte energie uit mijn benen weg te laten vloeien. Eenmaal op de Place du Tertre

aangekomen, bekijk ik ongeïnteresseerd de kitsch die de kladschilders daar produceren. Ze hebben zich aan het jaargetijde aangepast: de kleur feuille dorée overheerst. Maar dat is op hun ezels, afgezien van een enkele Traction met wielkje, het enige wat mij bij het zien van hun schilderijen doet denken aan Citroën. Als ik misse-lijk van hun wansmaak de straatjes van de 'Butte' afslinger, zie ik in de avonddrukte **HAAR BONTHOED!** Ze loopt naar een Citroën SM, steekt een sleuteltje in het deurslot en stapt in.

Onmiskenaar: zij moet het zijn!. Natuurlijk, mijn hart klopt in m'n keel, maar mijn lijf laat me niet in de steek. Ik daal sneller af, loop nu op de rijweg, en buig me voorover om haar door de zijruit van de auto aan te kijken. Mis! Mis! Een ander gezicht, een andere mond. Ik schaam me deze vrouw voluit aan gekeken te hebben. Haar uiterlijk heeft niets weg van een SM, of het moeten de bolle brilleglazen voor haar ogen zijn. De auto start in één keer. De vrouw kijkt me met een geërgerde blik

aan, en rijdt hydraulisch weg, twee lichte rookpluimen achterlatend.

..Diezelfde avond ontmoet ik Suzanne. Tientallen bonthoeden ben ik gevolgd, heb ik ingehaald. Ik heb me vaak vergist, maar tenslotte was het raak.

En ik ben met haar mee gegaan. Ik heb bij haar geslapen, nadat ik van de schrik bekomen was..... Ze was mooi, onwaarschijnlijk mooi. Alle jaren daarna, veertien jaar lang, hebben wij elkaar opgezocht. Parijs is fantastisch. Haar huis is prachtig. Haar bonthoed lag elke nacht tussen ons in; we sliepen steeds met z'n drieën. Haar hand lag telkens op de hoed, als om hem te beschermen. Soms protesteerde ik daartegen, want ik wilde haar hand voelen, maar steeds als ik deze voorzichtig optilde om hem te verleggen, ging er een schok door haar heen, en klauwden haar vingers in het haar van de bontvacht. Ik begreep..., en liet haar begaan.

### Citroën

Suzanne was kaal. Daar schrok ik eerst wel van, maar het was snel over. Ze was kaal, maar mooi kaal: haar sprekende gezicht werd er nog expressiever door. Kort nadat ze met Klein de fotosessie met de SM, de bonthoed en de bontjas had gedaan, is ze haar haar kwijt geraakt. Ze was een beroemd model, verdiende goed, heel goed vergeleken met de schamele gage die ze voor haar optreden in het Casino de Paris ontving. Na de opnames voor Citroën in het Bois de Compiègne, kocht ze een SM; ook zij was gevallen voor de uitstraling van deze grand tourisme. Maar ze werd het eerste, en misschien wel niet het enige slachtoffer van de ongetereerdheid van een -franse- mécanicien, die in opdracht van z'n patron aan die idiote italiaanse motor in een franse auto moest sleutelen. De auto vloog in brand op de Boulevard Périphérique, en Suzanne was kaal. Kaal als een jeu de boule-bal. En toch: ze bleef mooi. Om kort te gaan: ze weigerde ooit nog voor Klein en voor Citroën te werken. Ze dreigde Citroën met het inschakelen van de roddelpers, Le Canard Enchaîné: als beroemdheid was dat voor haar een klein kunstje. Ze accepteerde na lang touwtrekken een schikking: een appartement in het chique 14e arrondissement, en een royale toelage. Citroën bood haar een nieuwe SM aan maar die weigerde ze: nooit meer een SM! De advocaten van het hoofdkantoor van Citroën offerden haar als genoegdoening levenslang pruiken, maar dat



weigerde ze. Ze eiste in kort geding **DE BONTHOED** die inmiddels in de kluisen van Citroën-Paris was neergelegd. Haar hoed, haar bonthoed verving voortaan haar haar. Zomer en winter.

Citroën is de klap nooit te boven gekomen. Nooit heeft de afdeling publiciteit meer een andere vrouw mogen vragen om voor persfoto's te poseren naast een nieuw model Citroën; het was Suzanne die dit tijdens een langdurig proces voor elkaar wist te krijgen. En toch heeft ze nog éénmaal zelf voor Citroën geposeerd. Ze was voor een leek onherkenbaar als de vrouw met de bonthoed. Maar voor de echte Citroëfiel die ik ben, staat het vast: niet Grace Jones figureerde in de imago-verbeterende reclamecampagne voor de CX série 2 in 1985, maar Suzanne Mirable! Kaal, en voor deze gelegenheid verkleurd, om herkenning te voorkomen. Niet haar kaalheid deed mij haar herkennen, maar haar mond.

#### **Erménonville**

Die hoed was haar passie. Haar bonthoed stond uiteindelijk een duurzame relatie met Suzanne in de weg. Ik werd op den duur doodziek van die hoed tussen ons in. Ik wilde Suzanne, en géén bonthoed, die nacht in nacht uit tussen ons in lag. Dat ze kaal was, deerde me niet; ik vond haar mooi. Maar die hoed, dat verrekke ding! Op den duur werden de ruzies daarover ondraaglijk, en ik besloot weg te gaan. Uit wraak heb ik haar bonthoed mee genomen. En een SM gekocht.

En toch, ze blijft na al die jaren in mijn hoofd rondspoken. Of eigenlijk is het na al die jaren niet zozeer Suzanne meer, die me bezig houdt; per slot slijt liefde als je hem niet onderhoudt. In mijn caravan op de camping municipal in Erménonville vraag ik mij veeleer af, waarom Suzanne destijds méér waarde hechtte aan een bonthoed, dan aan levenslang door Citroën betaalde pruiken. Of nog sterker: dat made-moiselle Mirable 's nachts liever haar hoed dan mij vast hield. Waarom?

Vragen, talloze vragen dringen zich aan mij op. Wat is er nou zo bijzonder aan die bonthoed, dat Suzanne ermee sliep en hem angstvallig bewaakte? Waar kwam die bonthoed vandaan? Waar heeft ze hem gekocht? Hoeveel heeft ze er voor betaald destijds? Wat voor soort bont is het eigenlijk? (Gek, dat heb ik me nooit eerder af gevraagd). Kreeg ze hem



soms van Klein of van Citroën? En dan nóg? Je koopt toch zo weer een nieuwe?

Kijk, dat ik nou zo gek ben op die hoed, en hem in een vitrine leg, dát is verklaarbaar! Daar zet ik geen vraagtekens achter. Maar ik pieker mij suf, terwijl ik door het raam van mijn caravan een blik op m'n SM werp, of er ooit iemand zal zijn die antwoord kan geven op de kwellende vraag:

**WAT IS ER MET DIE HOED AAN DE HAND?**

# EERSTE ONTMOETING CLUBLEDEN!

**Kennismaken op de HOGE VELUWE**  
**Zondag 26 september aanstaande kunnen leden, donateurs en aspirantleden van de Citroën SM Club Nederland kennismaken met het bestuur van de club en met elkaar. Leden en donateurs van de club hebben in augustus een inschrijfformulier voor deze eerste meeting ontvangen; ook aspirant-leden werden uitgenodigd door middel van een aparte mailing.** Hoewel deze eerste bijeenkomst bescheiden van opzet is, is dat voor de lokatie zeker niet het geval; het nationale natuur- en cultuurpark de HOGE VELUWE is een schitterende plaats om elkaar te ontmoeten en om van gedachten te wisselen over de toekomst van de club. Voor de leden en aspirant-leden heeft het park, naast het plezier dat een kennismaking met mede SM-bezitters zeker zal bieden, een aantal fraaie en boeiende publiekstrekkingen; het is ook voor familieleden en vrienden die niet echt geïnteresseerd zijn in de Citroën SM zeker de moeite waard om deze zondag mee te gaan.

## Publiekstrekkingen

Uiteraard is het park zelf een bezoek meer dan waard voor wie van de natuur houdt. Er kunnen (gratis) fietsen geleend worden, en er zijn talloze wandelroutes. Ondanks het verzuringsprobleem, is er een fraai wegennet, waarvan auto's -rustig rijdend- gebruik mogen maken. Een (vroeg!) bezoek aan de wildbaan voor de diereliefhebbers onder ons behoort tot de mogelijkheden.

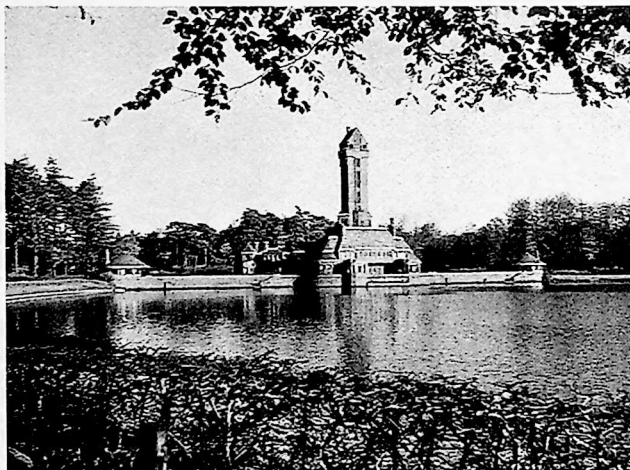
Voor cultuur-minnenden is het KRÖLLER-MÜLLER MUSEUM natuurlijk niet onbekend: het is zonder meer zowel qua gebouw, qua ligging als qua inhoud één van de mooiste musea van ons land; de BEELDENTUIN is -ook met veel bezoekers- een oase van schoonheid en rust! Wat zou de SM hier als design-object fantastisch op z'n plaats zijn! Het MUSEON is dit voorjaar geopend, en biedt -speciaal voor de niet-gehaaste bezoeker- een boeiend, leerzaam en mooi zicht op het ondergrondse van ons land. Je moet er een halfuur voor uitrekken!

Voor degenen onder ons die van FOTOGRAFEN houden, is het meenemen van een fototoestel absoluut een must. Overigens, zoals uit de uitnodiging al blijkt, is door de organisatoren een schitterende lokatie uitgezocht om een FOTOSESSIE te organiseren: de vijver voor het ST. HUBERTUS(JACHT)SLOT:

een waardiger plek voor een deelnemersfoto is nauwelijks denkbaar. Het interieur van het slot is overigens ook prachtig, en de moeite van een bezoek (met rondleiding) waard.

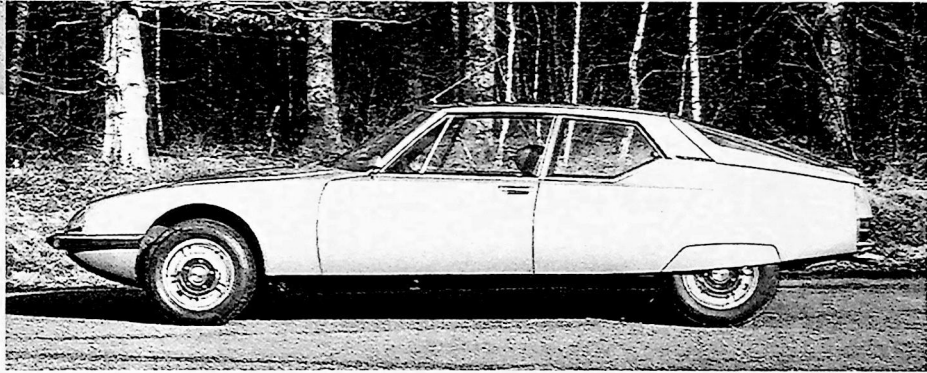
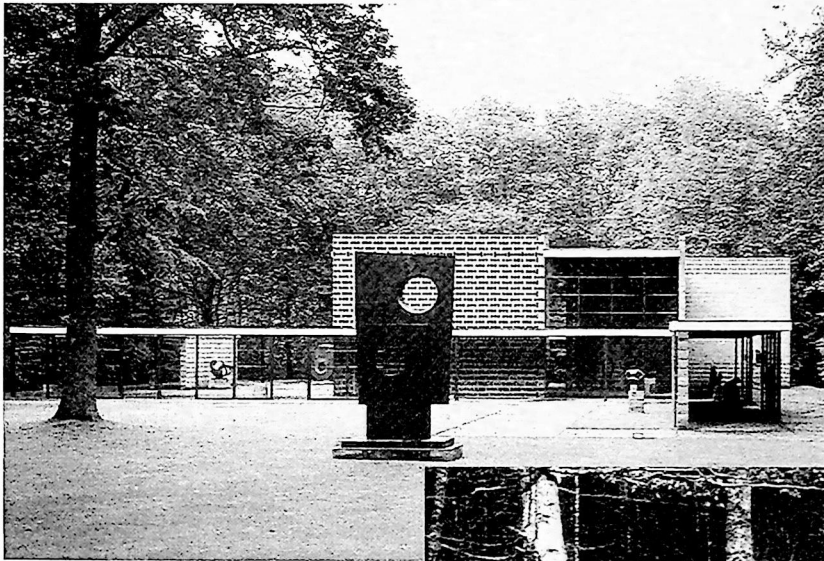
## Programma

Het programma van de dag ziet er als volgt uit. Vanaf kwart voor tien 's morgens wordt koffie geserveerd in café-restaurant Rijnenburg, precies vóór de gelijknamige zuidoostelijke ingang van het park. U wordt daar ontvangen door de leden van het bestuur; van hen ontvangt u entreebewijzen en dergelijke. Om 10.50 uur vertrekken we voor een gezamenlijke, twaalf kilometer lange rit dwars door de Hoge Veluwe naar het St. Hubertusslot alwaar een professionele fotograaf een serie foto's van alle SM's



zal maken. Leden en donateurs ontvangen in december een vergroting van de mooiste foto, tegelijk met het laatste nummer van SublieM van dit jaar. Om 12.15 uur begint in 'De Koperen Kop' in het hart van de Hoge Veluwe een korte vergadering waarin het bestuur een presentatie van de plannen van de club zal geven; de aanwezige leden, donateurs en belangstellende SM-bezitters krijgen royaal de gelegenheid om hun wensen kenbaar te maken. Het bestuur hoopt hiermee haar plannen voor de toekomst zo goed mogelijk af te kunnen stemmen op de ideeën van de SM-eigenaren. Aansluitend op deze vergadering wordt voor de leden en donateurs en de aspirantleden die vooraf hebben gereserveerd een lunchbuffet georganiseerd. Daarmee wordt het



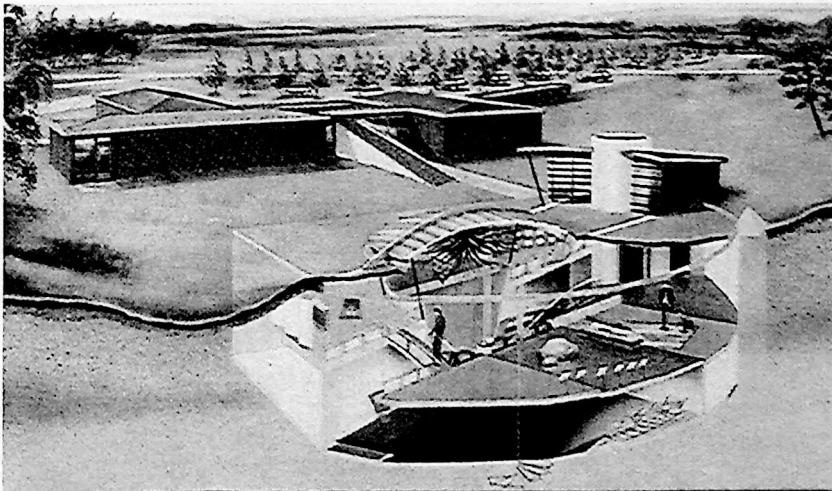


officiële gedeelte van de bijeenkomst afgesloten. U heeft dan het grootste gedeelte van de middag de mogelijkheid om het park en de daarin aanwezige 'attracties' op eigen gelegenheid (gratis) te verkennen.

#### **SublieM**

In SublieM nummer 3 zal aan deze eerste ontmoeting van SM-bezitters in clubverband speciale aandacht worden geschonken. Foto's en artikeljes

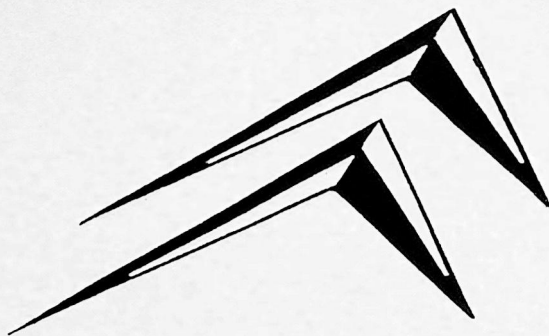
zijn uiteraard bij de redactie bijzonder welkom! Het bestuur kijkt met spanning uit naar uw komst, en wenst u een boeiende dag toe; aan de lokatie zal het niet liggen... . U kunt voor verdere inlichtingen de secretaris van de club bellen onder nummer 05133-2370 of 05133-2370.



In nummer 3 van SublieM (onder voorbehoud) onder andere:

- Een verslag van de eerste meeting van leden, donateurs en belangstellenden op de Hoge Veluwe. Leden en donateurs ontvangen als bijlage een kleurenvergroting van de foto die bij de slotvijver van het St. Hubertusjachtslot is gemaakt.
- Deel drie van **DE ONVOLTOOIDE**; dit keer over het interieur van de SM.
- De technische rubrieken **SMart Talk** en **SelfMade**, waarin onder andere het karwei van het vervangen van een achterwiel!
- De rubriek **CHASSISNUMMER...**; een gesprek met de broers Sanders over een jonge (=oude) SM-carburateur.

Nummer 3 van SublieM verschijnt in december. Kopij voor deze uitgave kunt u vóór 1 november aanstaande richten aan het redactie-adres.



#### SublieM

jaargang 1, nummer 2, september 1993

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland, opgericht op 22 april 1993. Oplage: 150 exemplaren.

#### Redactie-adres: SublieM

Catharina van Cleveaan 34,  
1181 BH Amstelveen

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

Vormgeving en produktie: Eelco 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 533621, o.v.v. penningmeester Citroën  
SM Club Nederland  
t.n.v. Alexander Vroom, Rotterdam.

Advertenties: prijs op aanvraag bij de redactie.

Voorzitter: Han Wandel

Kerkring 43-45, 4306 CK Nieuwekerk  
tel.: 01114-1487

Secretaris en Ledenadministratie: Hans Beenen

Postbus 94, 8400 AB Gorredijk  
tel.: 05133-2370

Penningmeester: Alexander Vroom

Onderlangs 44, 3062 CK Rotterdam  
tel.: 020-6246298

Bestuurslid: Peter I. Pijlman

Technisch Adviseur: Mark Witte  
Al te Kleinsweg 2, 4301 PB Zierikzee

LET OP!

GIRONUMMER VAN DE CLUB IS GEWIJZIGD.







2

