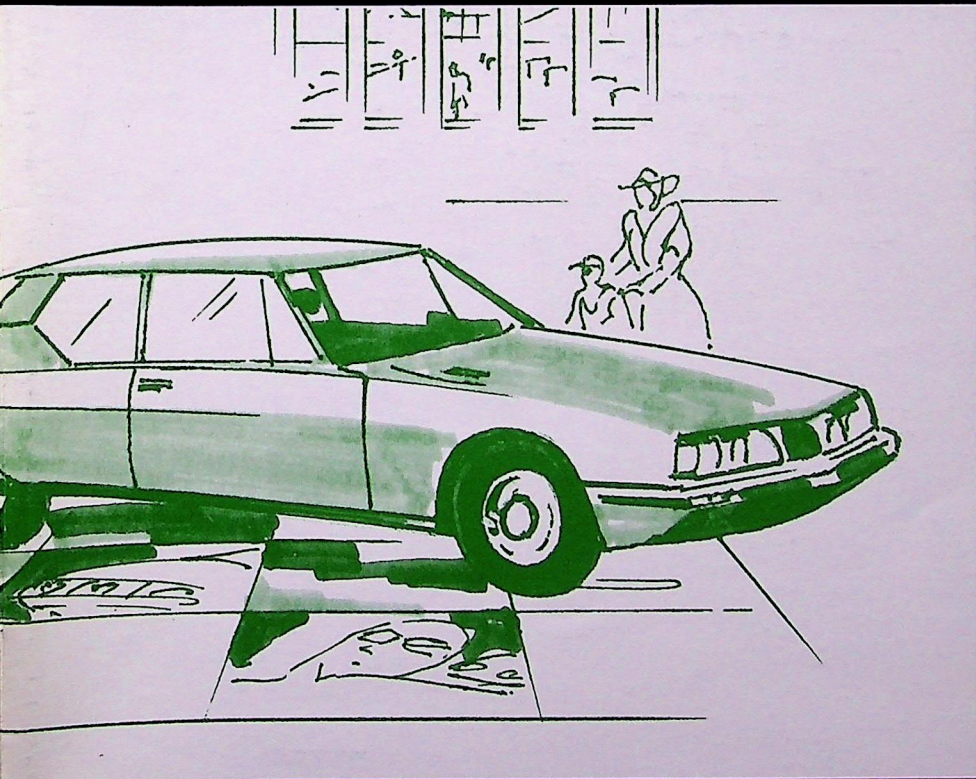


UBLIE



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

• **PROMOTIONELE MAILINGAKTIES**

Mailingdozen, mappen en koffertjes

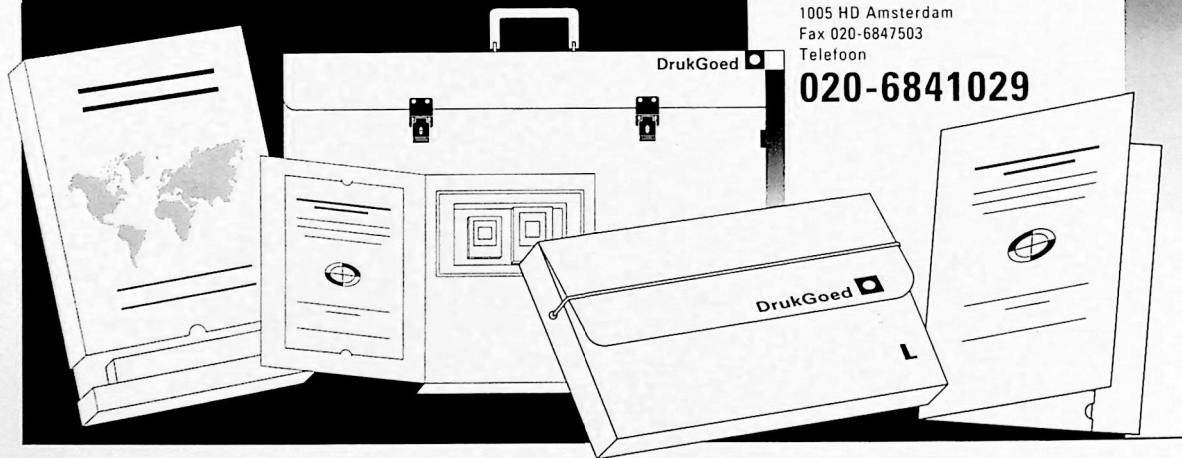
Ook in full color op gelamineerd karton
standaardmodellen en maatwerk

DrukGoed

Huisstijlen
Reklame-drukwerk
Brochures/Jaarverslagen
Presentatiemappen
Congresmappen
Promotiekoffers
Ringbanden

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

020-6841029



SM MEDEDELINGEN

Deze keer een uitgebreid katern: er valt heel wat te melden op het Citroën SM front. We beginnen met ons eigen voorjaarsfeest.



VOORJAARSMETING

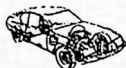
Onze voorjaarsmeeting heeft een dubbel karakter: het wordt een combinatie van de eerste ledenvergadering en een technische middag. Op zondag 1 mei aanstaande zijn we te gast bij ons clublid M.C.H.P. Bertens in Oosterhout, Brabant. Hij ontvangt ons in zijn Citroëngarage met koffie en gebak, waarna we aan de overkant in het AC-Restaurant onze ledenvergadering houden. We hopen op een grote opkomst, want we zullen hier onze statuten aan de leden presenteren. Ook bespreken we het bestuursbeleid. Na de lunch, die iedereen op eigen gelegenheid in het AC-Restaurant of de naast gelegen MacDonalds kan gebruiken, zullen we vanaf ongeveer half twee in de garage van Bertens een technische uiteenzetting van één van onze leden tegemoet kunnen zien. Verder zullen ondermeer Menno Eikelboom en Jeroen Pijlman van de partij zijn met onderdelen, boeken en dergelijke. Leden en donateurs worden uitgenodigd onderdelen en andere zaken die betrekking hebben op onze SM ten verkoop aan te bieden. Mocht u van plan zijn iets te verkopen op deze meeting, dan dient u dit vooraf aan te kondigen bij Alexander Vroom, onze penningmeester (zie voor telefoonnummer colofon van dit blad). Dit is om organisatorische redenen absoluut noodzakelijk (ruimte, stalletjes). Alexander Vroom ziet er op toe dat uitsluitend leden en donateurs deelnemen aan deze dag. We hopen op een grote opkomst. Marcel Bertens zorgt voor publiciteit: komt allen met uw SM!

Opmerking: Leden die tijdens het evenement op 26 september jongleden op de Hoge Veluwe videopnames hebben gemaakt worden uitgenodigd hun film (VHS) mee te nemen: er worden videofilms vertoond, en uw film is van harte welkom!



10E ICCR: 1995

Beter vroeg dan laat: de 10e (!) International Citroën Car Club Rally (I.C.C.R.) vindt plaats tijdens het laatste weekend van augustus in 1995 te Clermont Ferrand, en wel op het MICHELIN-terrein aldaar. Dit moet een fantastisch spektakel worden. Noteert u vast ?



LEDEN IN HET NIEUWS

Wubbo Ockels lid?

Via ons clublid G.J.L. Koppert vroeg onze nationale astronaut en de wetenschapper Wubbo Ockels informatie over onze club. Hij bezit nog geen SM, maar is bijzonder geïnteresseerd in onze auto. Logisch, futuristische techniek moet hem aanspreken.... Leuk, als hij lid zou worden. We wachten af.

Johan Cruijff erelid?

In september van het vorig jaar heeft de club een brief geschreven naar de heer Cruijff in Barcelona. Wij hebben hem aangeboden regelmatig ons clubmagazine toe te sturen, maar dan moest hij wel te kennen geven daar prijs op te stellen; we zijn tenslotte zuinig met ons magazine. Helaas, we ontvingen tot op heden geen reactie uit het Catalaanse. We vragen ons af of we hem erelid moeten maken? Wat vindt u daarvan?



Cruijff wil twee weken bedenk- tijd



PRIJSVRAAG

Steeds vaker krijgt het bestuur de vraag of we niet een raamsticker van de Citroën SM Club Nederland kunnen uitgeven. Een goede gedachte. We nodigen alle creatieve krachten binnen en buiten onze club uit een ontwerp te maken. Voor een uitvoerbaar en kwalitatief hoogstaand ontwerp stellen wij een aardige prijs ter beschikking. Om de sticker (die wellicht tevens als logo voor onze club kan gaan dienen) uitvoerbaar en betaalbaar te houden, denkt het bestuur aan een ontwerp in 1 of twee kleuren. Het formaat is maximaal 7x7 cm, vierkant, rechthoekig, driehoekig, of rond, maar andere ideeën zijn ook welkom. U hebt misschien niet de technische middelen om een ontwerp te maken dat direct technisch uitvoerbaar is. Geen probleem: elke schets, elk idee is welkom. Voor suggesties over de productie houden we ons uiteraard ook aanbevolen. We zijn benieuwd!



INTERNATIONALE SM MEETING 1994

Se Man'tics is de Engelse SM-club en onderdeel van de Citroën Car Club aldaar. Dit jaar organiseert 'The Man's Tic' de internationale SM meeting, zoals wij in SublieM 3 al hebben aangekondigd. Inmiddels hebt u van onze penningmeester de



inschrijvingsformulieren en een programma ontvangen. De opzet van deze meeting is ronduit luxueus van karakter, en dus tamelijk kostbaar. Dat kan velen weerhouden deel te nemen, en dat zou jammer zijn. Vandaar dat Alexander Vroom in overleg met de organisatoren gezocht heeft naar goedkopere varianten. Dat lijkt ons aardig gelukt te zijn. Zonder meer kan gezegd worden dat het geheel aan activiteiten veelbelovend is, en, afgaande op het ontvangen foldermateriaal is de omgeving schitterend en zijn de toeristische mogelijkheden groot. Het automuseum in Beaulieu (spreek uit: Bjoelie!) behoort tot de mooiste van Europa.

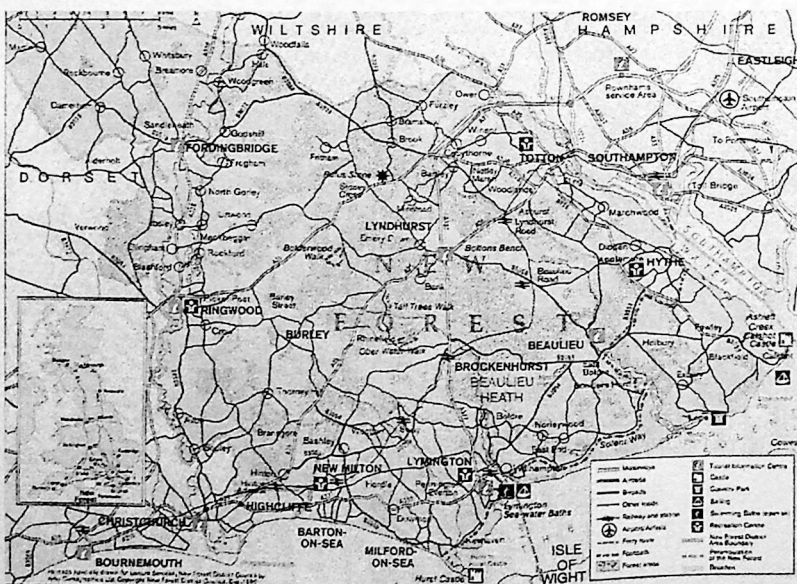
De streek, New Forest, is schitterend. Op de landkaart moet u New Forest zoeken ten westen van Southampton aan de zuidkust van Engeland: een pittig eind (links) rijden, maar uw SM snakt ernaar om eens flink gebruikt te worden. We hopen dat velen van u besluiten om deze meeting te bezoeken.



LAATSTE BERICHTEN

Overstromingen in Limburg

In een nieuwsrubriek van een van de Nederlandse radiozenders werd een Limburger geïnterviewd tijdens de overstromingsramp in Limburg, december jongstleden. Deze heer, wiens naam niet genoemd werd, werd gevraagd wat hij aan het doen was. 'Kijken hoe het met m'n auto is', antwoordde hij. Toen de garage waar hij voor stond geopend werd, zag de onfortuinlijke medelander, dat z'n auto tot aan het stuur onder water stond. 'Wat een mooie auto! Wat is dat voor een auto?', vroeg de verslaggever. 'Een Citroën SM', was het antwoord. Triest. Wie weet hier meer van? (Met dank aan Theo van der Laan jr., die ons op het bovenstaande attendeerde).





AFSCHEID VAN STUDIO 124

De eerste drie nummers van SublieM zijn tot stand gekomen door de bijzondere medewerking van een van onze leden, Eelco Bos te Amsterdam. Dankzij het fantastische aanbod van Eelco, was uw club in staat om een bruisende start te maken met ons van alle kanten bewonderde magazine. Eelco heeft in recordtempo een opmaak verzorgd die voor een aanzienlijk deel heeft bijgedragen aan het positieve imago bij Citroën-minnend Nederland dat uw club thans heeft opgebouwd. En niet alleen in Nederland trokken we met ons clubmagazine aandacht: een Duitse BMW-vereniging stuurde onlangs een brief naar de redactie, met het verzoek inlichtingen te verschaffen over de wijze waarop wij met zo'n betrekkelijk gering aantal leden in staat waren een blad van zulk een klasse te produceren. Geen gering compliment, nietwaar? Ik geef het graag door aan Studio 124. Eelco, Anita, Joke, Philip en Ronald: heel hartelijk bedankt. Bedankt voor de royale hulp, het geduld, de accuratesse, de tijd, het vakman- en -vrouwschap, jullie creativiteit en humor, en vooral jullie enthousiaste medewerking bij de start van onze club. Namens het bestuur, de leden en donateurs, en jullie duvelstoejager Peter I. Pijlman.

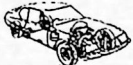
P.S. Eelco, ik wilde je erelid maken, maar onze zuinige penningmeester verzette zich daartegen uit naam van de leden; hij heeft gelijk, want we kunnen je niet missen!



JOOST EN ESTHER GAAN VERDER



Voor degenen die de kennismakingsbijeenkomst voor leden en donateurs hebben bezocht zijn ze geen onbekenden: Joost ten Zijthoff en Esther Borgelt zetten het werk van Studio 124 voort. Zie voor bijzonderheden het Colofon. Samen verzorgen zij tenminste voor de komende vier nummers de opmaak en produktie van ons clubmagazine. Tijdens een werkbezoek, waarbij uw redacteur het genoeg smaakte voor het eerst in een SM Automatique te rijden, bleek dat zij met veel enthousiasme het vaandel van Eelco Bos en zijn collega's over nemen. Bestuur en redactie verheugen zich op de samenwerking, en wensen Esther en Joost veel succes en plezier met het (vele!) werk voor onze club.



CONTRIBUTIE

Nog niet alle leden en donateurs hebben hun contributie betaald. Vergeten? Doe het dan nu meteen, voordat u verder leest! Onderweg? Dan bij deze bedankt.

P.S.: PG 533621, onder vermelding van: Penningmeester Citroën SM Club Nederland, Alexander Vroom, Amsterdam.



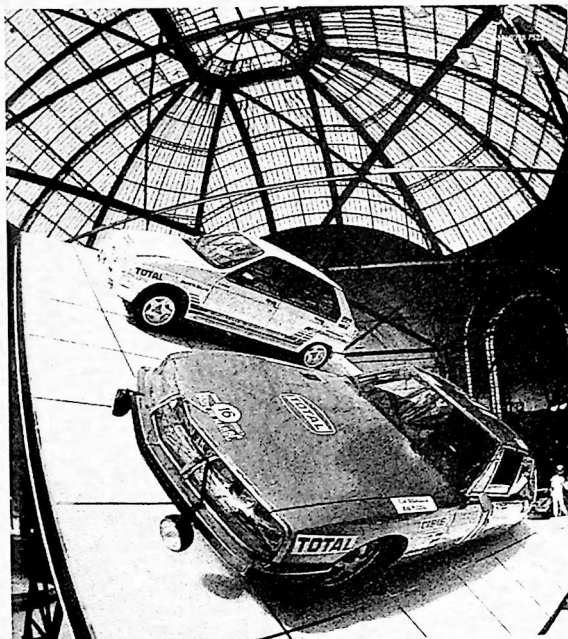
DE PERS

Beter laat dan nooit zullen we maar denken: de Italiaanse pers heeft gereageerd op ons persbericht over het oprichten van een SM-club. Ruote Classiche ('klassieke wielen'), het klassiekerblad in ons tweede vaderland, plaatste een foto van de auto van onze voorzitter met het volgende onderschrift: Peter I. Pijlman, secretaris van de Nederlandse Citroën SM Club naast zijn schitterende auto. Deze potente Franse klassieker kent nu ook een eigen liefhebbersclub. Erz.. We zullen het er maar op houden dat het Engels van de redactie van Ruote Classiche niet erg best is. Trouwens, mogelijk interessanter in dit novembern timer is het uitgebreide artikel over de DS, met hele mooie, zij het in de meeste gevallen bekende foto's. Waar Italianen sterk in zijn, blijkt ook nu weer uit dit artikel: het maken van doorzichttekeningen van de auto's die zij bespreken. Verder stond in dit blad een kort verslagje met foto van een Raduno (bijeenkomst) van de Italiaanse SM Club aan het Como-meer. In dit artikel werd tevens een oproep aan de leden geplaatst om de internationale SM-meeting in Engeland bij te wonen. Jammer dat de Italiaanse Club niet reageerde op onze aankondiging van de oprichting van de Nederlandse SM Club. Zijn er leden die rechtstreekse contacten onderhouden met onze Italiaanse counterpart? Zoja, dan graag een telefoontje naar de redactie om te bezien wat we kunnen doen om ook met de Italianen contact te leggen.

AANVULLING LEDENLIJST

De vorige ledenlijst was niet helemaal compleet; bovendien was deze lijst de weergave van de stand van zaken per 12-10-1993. Daarom hier een aanvulling per 20 januari 1994. (De eerste ledenlijst trof u aan in SublieM nummer 3).

W.J. Bakker	Hoofdstraat 133 2171 BA Sassenheim
J.M. v.d. Crommert Crb '71	Het Puyven 27 5672 RA Nuenen 040-831146
W. Kistemaker donateur	Rijksweg 126 9011 VH Irnsum 05660-2256
R.H. Knijff Crb '72	Huijgenstraat 12 4532 KB Terneuzen 01150-17587
G.L.J. Koppert Crb '71	Opstalweg 7 2671 LW Naaldwijk 01740-40562
L.J.M. Overgaag	Groeneweg 76 2691 MR 's Gravenzande
J.W. Pigeaud Aut '73 (3.0)	Duinwijckweg 10 2061 AB Bloemendaal 023-274051



SublieM
jaargang 2, nummer 4, maart 1994

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland, opgericht op 22 april 1993. Oplage: 100 exemplaren.

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

Eindredactie/PR: Peter I. Pijlman, (020-6416352)
Vormgeving: Esther Borgelt en Joost ten Zijthoff
Productie: Reprografisch Centrum Groningen
A-straat 16-18, 9718 CR Groningen

Lidmaatschap van de Citroën SM Club Nederland:

Inschrijfgeld : f 25,- eenmalig
Lidmaatschap : f 100,- per jaar
Foreign Members : Dfl. 125,- a year
Minimum donatie : f 75,- per jaar
Overmaken op : PG 533621, o.v.v. penningmeester Citroën
SM Club Nederland t.n.v. Alexander Vroom,
Rotterdam

Voorzitter: Han Wandel
Kerkring 43-45, 4306 CK Nieuwerkerk
tel: 01114-1487, fax: 01114-3393
Secretaris en ledenadministratie: Hans Beenen
De Boster 5, 8401 HH Gorredijk
tel: 05133-5673
Penningmeester: Alexander Vroom
Beulingstraat 4b, 1017 BA Amsterdam
tel: 020-6246298, fax: 01613-1690
Bestuurslid: Peter I. Pijlman
Technisch adviseur: Mark Witte
Al te Kleinsweg 2, 4301 PB Zierikzee

Advertenties
zie speciale rubriek in dit nummer.



In dit nummer onder andere:

SelfMade,

de vaste rubriek over eenvoudige technische vragen door Mark Witte, onze technische adviseur. Deze keer onder andere vragen en antwoorden die met benzine te maken hebben.

SMart Talk

staat zoals u weet open voor leden en gastschrijvers. Hans Beenen, secretaris van onze club, bespreekt een moderne motor die verbluffend veel lijkt op de Maserati V6: z'n tijd ver vooruit?

MINIATUUR,

dit keer met recht: het grote wereldje van de miniatuur-SM's. Alles wat we weten over de Mont-Blanc SM. De mooiste....., nou ja, dat vindt de schrijver tenminste.

CHASSISNUMMER SBSBOOSB5505

Eén van de SM's van de broers Sanders in Lieshout. Misschien moest dit CHASSISNUMMER wel anders heten, want veel van wat we hebben gehoord, gaat over de 24-58-UA, een SM die de Privé heeft gehaald!

DE ONVOLTOOIDE

bespreekt het interieur van de SM met veel foto's en tekst; hier en daar kon de auteur het weer niet laten z'n persoonlijke opmerkingen te maken. Maar ja, wat wil je: hij is nou eenmaal verslingerd aan dat binnenwerk.

SM MEDEDELINGEN,

het (dikke) katern van ons magazine met ondermeer informatie over de Internationale SM-meeting in Engeland van 2 tot 4 juni 1994. Natuurlijk ook uitgebreid aandacht voor de festiviteiten die Citroën Nederland organiseert ter gelegenheid van het vijfenzeventig jarig bestaan van CITROEN en een reeks andere jubilea. Ook onze club heeft iets te vieren: we bestaan 1 jaar....!

75 JAAR CITROEN:

in dit clubblad geen uitvoerige hagiografie van André Citroën, want daarover is al zo veel geschreven door anderen... . Wel heel persoonlijke herinneringen aan vierenveertig jaar hobby en evenzoveel jaren voorliefde voor een merk. Van Dinky-2CV tot echte SM; van slapeloze uurtjes tot tevreden BX-rijder; van folder tot mijmering.

Overpeinzingen van een Citrofiel

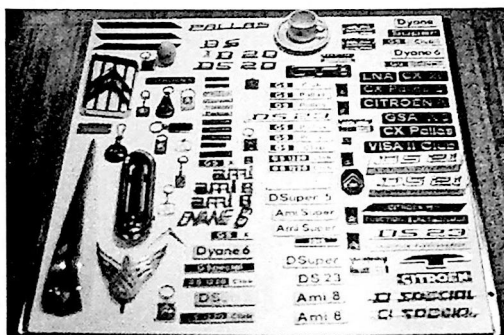
*Vijfenzeventig jaar Citroën.
Vijfenzeventig jaar innovatie, vernieuwing.
Vijfenzeventig jaar publiciteit, reclame.
Vijfenzeventig jaar opschudding, nieuws.
Vijfenzeventig jaar technisch vernuft.
Vijfenzeventig jaar autonieuws.
Vele jaren een passie.*

Allemaal Citroëns

Ik heb er maar vierenzeventig jaar van meegemaakt. Voor mij waren die vierenzeventig jaar vooral: SublieMe vormgeving, SublieM comfort. En denk op grond van wat hierboven staat niet dat Citroën voor mij alleen maar Citroën SM betekent. Dat kan natuurlijk ook niet; de SM bestaat 'pas' vierentwintig jaar. Bovendien: ik bezit pas zes jaar een SM. Citroën staat voor mij vooral voor een zwarte Traction en een goudbruine; een grijze Dinky Toy, een donkergrijze Eend met gele wielletjes. Een zwarte Panhard PL 17 Tigre óók, maar dan wel een echte, met rood-witte similibekleding. En een lichtblauwe ID 19 en diverse 2CV's als les-auto, jawel. Een mokkakleurige Idéal met een wit dak van een nep-oom, waar ik behoorlijk jaloers op was. Een groen-métallique SM in de showroom van Citroën Stadionplein; de eerste van die monsters die ik zag. En talloze folders: de eerste, één pagina tellende kleurenfolder van de DS 19; de zwart-witte krante-reclames van Karel Suyling en de steeds maar weer nieuwe, andere folders van de DS en de ID. Een lichtblauwe AMI6 met okergele bekleding, zó uit Parijs in de etalage van de dealer neergestreken. Een saai-grijze AMI6-Break met blauwe plastic stoeltjes, die ik van een buurman kocht ter vervanging van m'n Franse TA Normale met koffer. Een enorm Hollandia-schuifdak in m'n eerste, grijze Sportje, dat tevens m'n eerste auto was. De maandelijkse jacht op publicitair materiaal uit de showrooms van Citroën-dealers in Amsterdam, op de fiets, een schitterende lichtgroene UNION-fiets met trommelremmen en veelkleurige plastic sliertjes aan de handvatten. En...
Maar laat ik bij het begin beginnen.

Amsterdam Centrum

Jammer, dat ik die vijfenzeventig jaar niet heb meegemaakt. Bij mij begon het allemaal vierenzeventig jaar geleden 's avonds in m'n kamertje op de Marnixstraat in Amsterdam, vlakbij het Leidseplein.



Recht tegenover m'n raam stonden de taxi's in een lange rij te wachten op een vrachtje van feestvierders van dat toen nog frivole 'vergeeten-vier-feest-plein': het was een paar jaar na de oorlog. De eerste films uit Frankrijk draaiden in de City-bioscoop. In de pauze werd op een reusachtig Hammond-orgel getingeld, terwijl een variété-artiest verwoede pogingen deed om de aandacht op zich te vestigen. Dat heb ik zelf pas later gezien. De herinnering daaraan is vooral gekleurd door de verhalen van m'n vader. Terwijl ik als jochie van vier, vijf jaar 's nachts naar buiten keek omdat ik niet kon slapen, schoven de zwarte Chevrolets en Fords met de zwart-wit-geblokte taxibanden om hun nek langzaam vooruit. Plompe, logge auto's waren het. Nee, dan moest je de cabriolet-DKW zien: snel, speels om te zien. En vooral knetterend weg op drietaktpluimen... Het model had iets weg van de Traction-met-wiel die plotseling, zomaar, zonder aankondiging op het pleintje geparkeerd stond. 'Als ik ooit een auto kan kopen', zei mijn moeder, 'dan wil ik zo'n zwarte Citroën'. Het zal 1952 geweest zijn en het is er nooit van gekomen bij haar. Het overkwam mij wèl, in 1965 om precies te zijn. Ik was toen net eenentwintig jaar geworden: mijn eerste auto was een Traction Avant met Hollandia-schuifdak, zoals hierboven gemeld. Zo is het gekomen, dat ik mij hier nu als Citrofiel profileer.

Dinky Toys

En toch begon het nog eerder. Om precies te zijn kreeg ik in 1950 op Sinterklaas mijn eerste Dinky Toy, een 2CV. Ik heb hem (of is het 'haar'?) nog steeds. Later, toen ik onderwijzer was geworden, heb ik het niet na kunnen laten om mijn leerlingen te besmetten met het citrovirus. Een substantieel deel van mijn oud-leerlingen rijdt nu Citroën. Dat kwam zó. Zomer 1967 kocht ik in Frankrijk met mijn vriend Casper Willemsen (ook zo'n besmette, maar dan als brandweerman op Schiphol) een Traction Avant Normale voor zegge en schrijve (de somma van) f 150,-; geloof het of niet, in onberispelijke staat. Op een regen-doordrenkte dag moesten de jongens uit mijn klas naar het gymnastieklokaal gebracht worden, zo'n anderhalve kilometer lopen. Ik heb ze in de Traction gepropt, allemaal. Confortabel? In ieder geval droog! Vandaag.



Traction Avant

Die zwarte heeft nooit wat gemankeerd, drie jaar lang. Maar toen gebeurde het op een kleine pas tussen Zwitserland en Frankrijk. Het backeliet-achtige stuurwiel vertoonde al lang een kleine barst, en in een haarspeldbocht brak het eindelijk af. Gelukkig reed ik omhoog, en stond dus snel stil. Goede raad is duur, zegt men. Maar je kunt ook rijden zonder stuurwiel. Omhoog redelijk makkelijk; omlaag wat lastiger. Aan de voet van de Col, de Jaunpas om precies



te zijn, lagen drie sloperijen, met talloze Traction-sturen. Raad mag duur zijn, een stuurwiel kostte vier gulden. Vóór de zwarte kocht ik een grijze Sport voor f 1000,- bij de autorischool van Karel van Tiel, die nog geprobeerd had om mijn vader de eerste beginselen van de rijkunst bij te brengen in een splinternieuwe ID 19, lichtblauw met een transparant vezeldak. Die twee toen jonge kerels reden met de ID zonder stuurbevestiging rondjes op de Wallen, toen weliswaar ook al verlicht, maar even smal als nu. U begrijpt, dat die les-auto toch wat kostbaar werd door alle schaafplekken op de deuren die het gevolg waren van dat afronden van de hoeken en bruggen langs de etalages op de grachten. Daarom kwamen er 2CV's voor in de plaats. Het Sportje heeft me, zonder dat het wist dat ik op zoek was naar een vervangster, in Frankrijk dwars door aardappel- en bietenveldjes getrokken, sans problème; voor mij dan wel te verstaan... Maar slapen op de voorstoelen van een Légère tijdens een ijskoude nacht is geen lolletje moet ik zeggen.

AMI-6 BREAK

Toen de Traction moest wijken voor een lichter wendbare auto omdat mijn zwangere vrouw dat sjorren aan het stuurwiel moe was, kwam er een tweedehands AMI6-Break; daar kon meteen de kinderwagen makkelijker in. Helaas, na een jaar zakte een voorstoel door de bodem, en kwam er in 1970 voor f4380,- een nieuwe Dyane 435 in een modieuze crème kleur. Omdat dat bij nader inzien toch wat saai was, werd de achterklep voorzien van een vijftig centimeter hoge bloemsticker: dat was, behalve mijn soulbroekspijpen en een baardig kapsel, zo'n beetje mijn bijdrage aan de sixties.

Eerste Snoek

Later, na verschillende andere Citroëns, kwam de Peugeot 404, een witte met rood pluchen interieur: een fantastische auto. Maar toen de verwarming op een sauna begon te lijken en het uitzicht verslechterde, kwam mijn grote IDEaal: een ID20 Break, blauw van kleur. Super was dat, vooral voor mijn twee koters, die riant konden zitten op de uit- of opklapstoeltjes

achterin. Daar is mijn dochter gevallen voor Citroën. Inmiddels had ook zij geleerd dat je zelf kunt sleutelen aan een 2CV: ze was zeven, toen ze de uitlaat verving. Later werd mijn zoon ingepalmd: tot op de dag van vandaag knipt hij alle Citroën-foto's voor me uit de krant, de Photo en de Playboy.

GS X1

De kanariegele GS met zwart vinyl dak en lichtmetalen velgen is een apart verhaal. Ik viel voor haar omdat er een zonnedakje in zat. Een echt race-monster. Tjonge, wat scheuren die karretjes als ze goed in gereden zijn. Op weg naar Italië in april scheurde bij Maarn de vinyl dakbedekking er in één keer af. Het bleef achter de auto aan wapperen tot we stil stonden. Toen één van mijn liftsters het raam van het achterportier naar beneden wilde draaien om te kijken wat er aan de hand was, viel tot overmaat van ramp ook dat naar beneden. Ik ben toen maar verder gereden zonder zwart dak, maar wel met grote witte lijmplekken: ik schaamde me dood. Jammer. Ik heb maar 44 jaar Citroën-gekte mee gemaakt.

DS 23

M'n eerste DS berline was een Pallas 23 Injection Electronique van 1972. Brun Scarabee. Schitterend. Probleemloos. Ik verkocht hem aan een student die een erfenis had gekregen en hem de volgende week al plat reed. Jammer van dat (jawel) Hollandia-schuifdak. Probleemloos. Zo waren ze allemaal: de rood-witte ID19B uit Langeac, de beige tholonet DS20 uit Albert



(Picardie) met groen stoffen interieur, de bruine 23 Pallas Injection Automatique in nieuwstaat, die velen van mij wilden kopen, en die ik uiteindelijk ontrouw ben geworden toen zich in Italië een beige SM aandiende. Maar dat is een apart verhaal.

CX'en te kust en te keur

De CX'en, een lichtgroene Athéna, een blauwe Break Reflex, een crème 2000, een bruine en een zilveren 2400 Pallas, een 2200 Pallas gifgroen; het waren er geloof ik zes. Niet omdat ze het begaven gingen ze (bijna allemaal) weg, integendeel. Ik hou gewoon van veranderen. In m'n werk, in auto's, in alles eigenlijk. Het liefst zou ik ze allemaal willen proberen: alle Citroëns die er waren en die er zijn. Want zeg nou zelf: iedere keer sta je weer verrast van dat merk. Neem de Xantia! Het is toch een fantastische auto? Goed, hij heeft de degelijkheid en stijfheid van een BMW, maar heeft u ooit in een BMW met hydractieve vering gereden? Ik bedoel maar!

Mini's

De auto's vormen maar een deel van mijn verhaal. Ik kom regelmatig op miniatuurauto-beurzen. Ik kan het na vierenvestig jaar nog steeds niet laten. Er was een tijd dat ik alle miniaturen van de DS kocht, in alle kleuren die er bestonden. Daar ben ik af vanaf gestapt. Ooit heb ik geprobeerd te stoppen, omdat het niet meer te doen viel om alle nieuwe modelletjes van Citroëns aan te schaffen, vooral toen Eligor begon met het steeds maar weer uitbrengen van hetzelfde model met alleen een andere reclameopdruk. Om gek van te worden. Modellenmakers hebben het vies door: Citrofielen zijn een dankbare prooi. En het aantal Citroën-miniatuurverzamelaars is absoluut het grootst; Ferrari kan er niet aan tippen, om maar te zwijgen van de Rolls Royce-gekken. Nu zijn het alleen SM's en CX'en die ik verzamel. Nou ja, natuurlijk ook de nieuwe modellen, zoals de ZX, de Xantia, en.... die fantastische DS'en die steeds maar weer op de markt komen. U begrijpt het hopelijk....



Hobby

Het gaat om de sfeer en het plezier van een hobby. Want dat is het voor een belangrijk deel. Citroën Nederland weet dat. Wij, de enthousiaste berijders en hobbyïsten met wat voor Citroën dan ook, wij zijn hun ambassadeurs. Neem mij. Mijn moeder was de eerste in de familie die viel voor de charme van dit merk. Ik nam de fakkel over, en intussen rijden mijn ouders en mijn broers ook Citroën. Ik bedoel maar. Het is mijn hobby; het is hun auto. Citroën: het is mijn auto. Al achtentwintig jaar. Met ondeugende uitstapjes naar Volvo, Lancia HPE, ja zelfs een Opel Ascona. Sorry, kleine foutjes.

Kleur

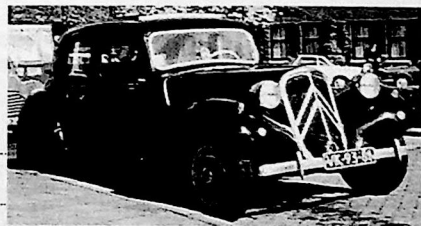
Maar de volgende klassieker staat al op stal: een CX 2200 Pallas uit 1976, ooit vert iroise, nu gris squala. 'Wat moet je er mee?', vragen ze. Gewoon: er plezier aan beleven. En als dat niet kan omdat de ruimte ontbreekt, dan heb je 's avonds altijd nog die eindeloze reeks foto-albums met herinneringen. Herinneringen aan meetings, aan amoreuse uitstapjes waarbij de snelheidscontroles van de politie voor verraad zorgden. Aan strooptochten in Frankrijk, toen de sloperijen nog niet door valse honden werden bewaakt.

Herinneringen aan waaghalzerij op uiterst smalle bergpaadjes met de SM. Aan een wintersportvakantie met een ID waarvan tijdens een sneeuwstorm de ruitenwissermotor het begaf. Aan racen door een bergbeekje. Aan het genieten van de stilte hoog in de Dolomieten, naast de DS natuurlijk. Aan het honderden kilometers rijden op zoek naar onderdelen. Het geheugen van een Citroën-enthousiasteling is bijzonder: het is uiterst selectief. Alleen de goede dingen blijven in die grijze massa bewaard. Citroën geeft kleur aan het auto-leven. Citroën is: kleur. Kent u een kleurrijker merk? Het grote Citroënfest in dit voorjaar zal dat wáár maken.

Krasse Knar

Jammer. Jammer dat ik maar vierenveertig jaar ervaring heb met deze afwijking. Maar wat nou zo leuk is: jonge mensen van in de twintig kennen blijkbaar precies datzelfde gevoel. Vorige week kocht een vrouwelijke collega van mij -zij is achterin de twintig- een Franse DS 21. Ik hoop dat ze ooit een SM koopt. En dat ze lid wordt van de club. Wie weet word ik nog eens lid van de XM-club. Overigens: wie richt de Activa II Club Nederland op?

Citroën: van harte gefeliciteerd met je vijfenzeventigste. Je bent een krasse knar! Vijfenzeventig jaar toekomst!



K. v. Tiel

In- en verkoop van gebruikte automobielen

Rijdschool en verhuur

Garage: Bosb. Toussaintstraat 7
Amsterdam, Tel. 8 80 62
Privé: Gallieplantsoen 101
Amsterdam, Tel. 74 70 17
(b.g.g. 123.123)



Speciaal Citroën & C.V.

Ontvangen van

P.-I. Rijnman
V.K.-93-61.

de Somma van

van. Eekman 1952. 11 sport.

Zegge f

Amsterdam, AUTO-RIJDSCHOOL EN VERHUUR 1966
K. VAN TIEL
Bosboom Toussaintstraat 26
Amsterdam-W. Tel. 18.87.16

SelfMade

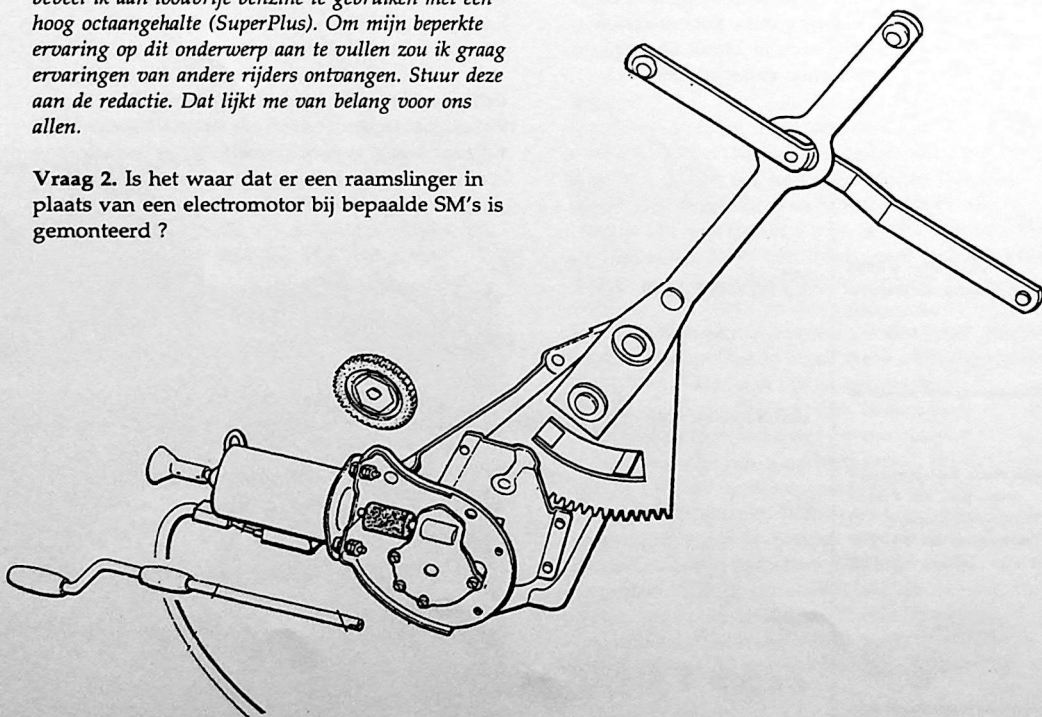
De rubriek waarin Mark Witte over kleine technische zaken schrijft. In -voor de technische leek- begrijpelijke taal en zonodig met hulp van foto's en tekeningen zet hij uiteen hoe te werk gegaan/moet worden. Uiteraard kunt u ook reageren op de voorgestelde aanpak. U wordt uitgenodigd uw vragen telefonisch of schriftelijk aan de redactie te stellen.

Vraag 1. In dit milieu-vriendelijke tijdperk wil ik mijn SM ook voorzien van loodvrije benzine. Is dit mogelijk ?

Antwoord: Op het moment is er geen tijdschrift wat men kan open slaan of er staat een pittige discussie in over het wel of niet op loodvrije benzine kunnen rijden. Conform de technische specificaties die de fabriek heeft verstrekt, is gebruik van superbenzine voorgeschreven. Deze specificatie dateert echter uit de jaren '70. Vanuit de praktijk kan ik het volgende mededelen. De koppen van de SM zijn voorzien van geharde klepzetels. Bij het gebruik van LPG (hierin zit geen lood) treden er geen problemen op, zo leert de ervaring. De conclusie is dan ook dat een SM motor ook goed draait op loodvrije benzine. Wel beveel ik aan loodvrije benzine te gebruiken met een hoog octaangehalte (SuperPlus). Om mijn beperkte ervaring op dit onderwerp aan te vullen zou ik graag ervaringen van andere rijders ontvangen. Stuur deze aan de redactie. Dat lijkt me van belang voor ons allen.

Vraag 2. Is het waar dat er een raamslinger in plaats van een electromotor bij bepaalde SM's is gemonteerd ?

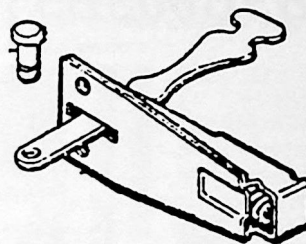
Antwoord: Op de foto's in de persfolder bij de introductie van de SM is er een raamslinger gemonteerd. Echter op de foto van de tunnel (middenconsole) zijn de schakelaars voor de bediening van de elektrische ramen zichtbaar. In de productieserie is de raamslinger vervangen door een electromotor. Wel is er in het geval dat de electromotor kapot gaat een raamslinger (5413438T) geleverd, met behulp waarvan het raam van uw SM toch geopend of gesloten kan worden. Aan de binnenzijde van de deur zit aan de voorkant een (met een dopje afgesloten) gat. Door de slinger daarin te steken, kunt u de electromotor met de hand bedienen. De slinger is (indien aanwezig) gemonteerd in twee klemmetjes die bevestigd zijn aan de onderzijde van het bewegende deel van de hoedeplank. Het is wel een vrij zeldzaam onderdeel, want ik ken maar weinig SM's die voorzien zijn van slinger en klemmetjes.



Vraag 3. Mijn deurvanger is kapot. De deurvanger van een GS lijkt erg veel op die van de SM. Kan ik deze toepassen?

Antwoord: Zowel deurvanger op de deurstijl als wel de slotgeleider op de deur kunnen omgewisseld worden met deze onderdelen van een GS.

Deurvanger 5421021S links, 5421022C rechts; slotgeleider GX 6540401A links, GX 6540501A rechts.

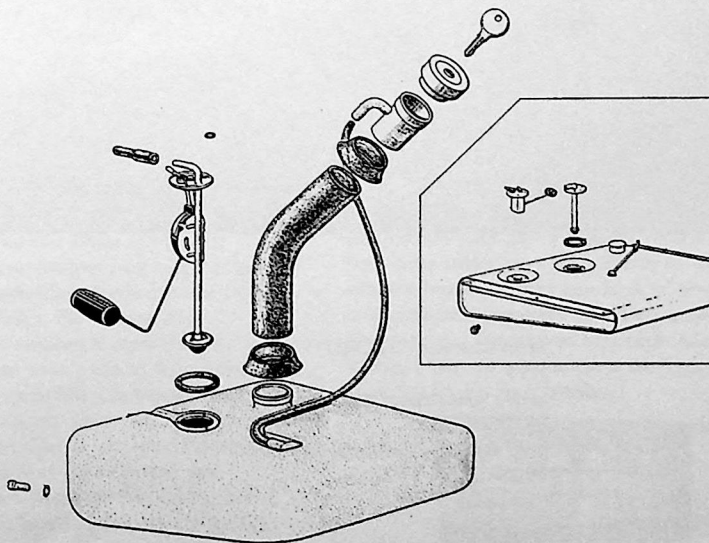


Vraag 4: Mijn kunststofbrandstof tank heb ik vervangen door een metalen tank. Waarom zijn er verschillende tanks?

Antwoord: Tijdens de introductie van de SM in 1970 was een van de moderne snuffjes: de kunststof tank. Deze kunststof tank is tot februari 1971 gemonteerd en toen vervangen door een metalen tank. Deze wijziging is doorgevoerd bij de introductie van de injectieversie en de exportmodellen naar Amerika. De vulaan sluiting is identiek maar verder zijn er vele wijzigingen. De tankolter (5406027N Jaeger) van de kunststof tank past in de metalen tank. Maar in de metalen tank zitten twee gaten. De eigenlijk hierin behorende tankolter (5414400Z Jaeger) heeft geen benzineaanzuigpijp. Er is dan een aparte zuigbuis gemonteerd. Let op er zijn wel twee verschillende zuigbuizen. Zuigbuis injectie: 5419119T. Zuigbuis carburateur: 5420086D.

Vraag 5: Kan een koppelingsplaat van een DS op een SM gemonteerd worden?

Antwoord: Ja de koppelingsplaat van een DS heeft dezelfde afmetingen als die van een SM. Het druklager van de DS kan ook op de SM gemonteerd worden. Let op: wel het nieuwe type (5411213H) behorend bij een diafragma-drukgroep.



CHASSISNUMMER SBSB00SB5505 IN BEELD



IDENTITEIT

Type	SBSB
Kleur	Brun Scarabee (AC 427)
Bouwjaar	1971
Uitvoering	getint glas, bruin leer, airco
Chassisnummer	SBSB00SB5505
Eigenaar	Joep en René Sanders, Lieshout
Kenteken	55-18-SX



Derde artikel in de serie, waarin geprobeerd wordt de geschiedenis van een in Nederland rijdende Citroën SM te achterhalen. De huidige eigenaren van de auto vertellen aan de redactie over hun auto's en laten ook iets van zichzelf zien. Hier de story van drie SM's in Brabant.

Waar het over gaat

Eigenlijk gaat dit verhaal helemaal niet over de bruine SB5505. Daarvoor is deze SM gewoon te gewoon... ; voor zover een SM natuurlijk gewoon kan zijn. Als Alexander Vroom, Theo van der Laan jr. en ik in een Ford Sierra naar het Brabantse land rijden, is het zondag en stroomt het van de regen. We gaan SM's kijken bij de broers Sanders in Lieshout. Normaal gesproken kun je beter DS'en bij deze broers zoeken want er staan er heel wat te koop. Maar sedert een aantal jaren heeft het SM-virus ook bij hen toegeslagen. Maar liefst drie van deze wagens staan op hun naam.

Kentekens

Driekwart jaar geleden liet Theo mij in een schrift dat hij als kleine jongen had bijgehouden, een lijst met oorspronkelijke, Nederlandse kentekens van SM's zien. Bij vrijwel elk nummer wist hij een verhaal te vertellen. Er staan nummers in van auto's die al lang geleden zijn gesloopt. Van andere SM's is bekend dat ze nog bestaan, en vaak weet Theo ook de eigenaar(s) te noemen. Dat is inmiddels door het grote aantal leden van de club wel wat makkelijker geworden. Maar de 24-58-UA, die ook in zijn lijstje voor komt..., daarvan is tot op

de dag van vandaag niet duidelijk of ze nog bestaat. Uit een berichtje in een tijdschrift bleek dat deze SM destijds gestolen was; hij had haar echter nooit gezien.

5505

De 'gewone' bruine uit de titel is voor dagelijks gebruik gereed. Dat zien we aan het begin van het dorp Lieshout, als we langs de molen van de schoenenfirma Sanders rijden: twee witte condenspluimen die uit een kleine loods omhoog kringelen, verraden de stalling van de 5505. Wat loopt die motor prachtig stil ! Pieter, broer nummer drie, rijdt de auto even naar buiten om een plaatje voor in het clubblad te schieten; in het front van de met lampjes opgetuigde molen ontstaat een leuke foto. Even later zitten we in de woonkamer van de Sandersen bij hun bedrijf aan de koffie. En dan komt het verhaal over de 24-58-UA, waar we alledrie zo nieuwsgierig naar zijn geweest.

Passie

De kamer verraadt de passie die de familie Sanders beheerst. Op de schoorsteenmantel staat de grote foto van het SM-evenement dat de jonge Citroën SM Club Nederland organiseerde op 26 september; toevallig staat de 5505 pontificaal op dit plaatje afgebeeld. René wijst op het lichte kleurverschil dat op de carrosserie zichtbaar moet zijn, maar ik zie het niet. Op de vloer ligt een grote grijze Citroën-mat met de DOUBLE CHEVRONS in rood (of was het nou andersom?). Een felrode DS-trapauto siert de mat. In een vitrine staan tientallen Citroën-miniatuurtjes, waaronder enkele SM-metjes. Zelfs luciferdoosjes met een DS erop ontbreken niet, evenals de tamelijk zeldzame transparante sleutelhanger met gouden chevrons. Hoeveel SM-rijders hebben zo'n soort vitrine ergens in hun huis staan, zo vraag ik mij af. Boven een cilinderbureau hangt een leuk olieverfschilderij met afbeeldingen van DS-en en losse onderdelen, kunstig en kleurrijk. Maar het verhaal van de mysterieuze 24-58-UA houdt ons toch het meest in spanning.



24-58-UA

Van klein naar groot

Maar voor ik u dat vertel, wil ik toch eerst de uitgebreide rondleiding door hun bedrijf memoreren. Aan alles kun je merken dat Joep en René in hoog tempo stapje voor stapje een gespecialiseerde DS-toko hebben ontwikkeld, waar je als rechtgeaarde Citrofiel van smult. Klein begonnen in de schuur naast de molen, dijt hun werkplaats steeds verder uit. Wie droomt er niet van rijen bumpers, deuren en andere onderdelen in z'n schuurtje? Wie zou niet in z'n achtertuin een splinternieuwe loods willen hebben waar je je motor op een kraakheldere werkbank kan reviseren? Wie zou niet in een afgescheiden schuurtje een Normale uit '56 willen stallen, om er zomers ontspannen in te gaan toeren? Juist ja, Alexander Vroom! Ik sla de pompeuse Harley Davidson-motor maar even over, want die past niet in dit rijtje. Toch is het een fraai stukje techniek, dat bij deze 'technuten' wel thuis hoort. Maar de witte DS-cabrio en de vele, vele DS-en, ID's en zelfs een AMI-Super kunnen me méér bekoren. Tja, aan ruimte geen gebrek. Heerlijk.

Even 'D' snoepen

De rode ID-break met in witte letters 'SANDERS' op de flanken valt in de donkere loods die wat verderop staat, natuurlijk meteen op. De 'custom' wielen mogen dan wel echte sier-DS-wielen zijn, gewone grijze zouden bij mij meer in de smaak vallen. Maar één ding is zeker: deze bedrijfswagen valt op tussen de Kadetts en andere burgermanswagentjes op de weg. En wat is zo'n donkerpaarse DS met dat echte Bertoni-dashboard en de oranje bekleding toch een verleidelijk object! Of neem die lichtblauwe ID uit de beginperiode: hagelnieuwe achterschermgootjes, een kunststoffen achterraut en een spijltje om de kofferklep omhoog te houden, fantastisch... Het was echt even snoeken snoepen geblazen.

Sweet sixteen

De nummer '16' SM is aan een grondige

restauratie toe, maar dat levert geen problemen op, want verse achterschermen liggen al klaar. Alleen: waar haal je de tijd vandaan met het vele werk dat in de garage staat te wachten? Zilvergrijs is ze, met een stoffig licht-beige stoffen interieur. En het is echt nummer 16, getuige het typeplaatje onder de motorkap. Deze SM is ongezien in 1986 gekocht in Eindhoven. Bij de vorige eigenaar werd uren gepraat over de verkoop, zonder dat de broers Sanders de auto te zien kregen. De motor zat vast; de koppakking was lek, met als gevolg dat de koelvloeistof een gat in de zuiger vrat. (Moraal van dit verhaal: ververs om de 2 jaar beslist uw koelvloeistof!) De auto komt oorspronkelijk uit België; de 'B' zit nog op de achterklep. Eén van



de vorige eigenaren heeft ooit een radio in het dashboard gezet, door een gat te zagen vlak onder het handschoenenkastje.... 'Die moet nog gerestaureerd worden', horen we eufemistisch zeggen. Dat is waar, maar het is mooi wèl nummer 16 die uit de fabriek is gerold, deze 80-XG-00! Ja, en dan komt het hele verhaal van de SBSB00SB6991, met op het nog witte kenteken: 24-58-UA, afgegeven op 7 april 1972.

Privé-story

Daar staat ze, de beige-metallieke SM die de Privé heeft gehaald en acht jaar spoorloos is geweest. Om het kenteken te bemachtigen heeft broer Pieter heel wat toeren uit moeten halen. Het kostte een dikke telefoonrekening, veel schrijf- en formulierenwerk, en Sherlock Holmes-achtige inspanningen, maar het is uiteindelijk toch gelukt om de auto weer met z'n oorspronkelijke kenteken te versieren. In 1980 bij een werkplaats gestolen waar ze ter reparatie was aangeboden, dook ze 8 jaar later op de Utrechtse automarkt plotsklaps weer op. Vrij snel daarna bracht ze een halfjaar door op een politiebureau in Oudenbosch. De identiteitsplaatjes waren er af gehaald en de nummerplaten ontbraken ook. Papieren in geen velden of wegen te bekennen.



Nep-agenten dupeerde Massada's JOHNNY MANUHUTU

JOHNNY MANUHUTU, de zanger van de groep MASSADA, is onlangs bestolen door enkele mannen, die zichzelf uitgaven voor politieagenten van de gemeenten Huizen en Baarn. Ze namen zijn f. 65.000,- kostende CITROËN SM MASA-RATI, waarvan er maar vijftien in heel Nederland rijden, op klaarlichte dag mee. De goudkleurige auto, met goudkleurige leren bekleding en een geluidsinstallatie van ruim zesduizend gulden, die het kenteken 24-

56-UA draagt, werd door de dieven op een vrachtwagen gehesen. Johnny: 'Mijn wagen moest gerepareerd worden omdat de motor stuk was gedraaid. Dat moeten ze geweten hebben, anders zouden ze niet met een oplegger zijn gekomen. Ik heb meteen de douane ingelicht en bij de verzekeringsmaatschappijen staat hij op de zwarte lijst. Maar ik heb nog steeds niets gehoord. De politie weet het ook niet meer. Misschien heeft toch iemand mijn auto de laatste weken gezien. Bel dan alstublieft even naar 02152-50002 of 035-432001. Ik ben wanho-pig.'

Er zat wel een peperdure, professioneel aandoende geluidsinstallatie in...

Massada

Pieter mijmert: 'Toen we de auto eenmaal gekocht hadden, begon het denkwerk over de vraag hoe aan de autopapieren te komen. Ik liet mijn gedachten wat gaan, en ging logisch na wat er gebeurd kon zijn. Als de auto door de politie vrijgegeven was, dan was er op zichzelf geen vuiltje meer aan de lucht; maar hoe kom je de weg op zonder kentekenbewijs? De auto zou voordat ze gestolen werd, verzekerd rond gereden moeten hebben. Het zou kunnen zijn dat de verzekeringsmaatschappij de papieren had behouden, nadat het tot een uitkering aan de gedupeerde was gekomen. Wat me te doen stond, was het chassisnummer opzoeken. Na enig schuurwerk met een staalborstel kwam het te voorschijn: SBSB00SB6991. Met dit nummer ging ik naar het politiebureau in Oudenbosch. Daar ging het in de computer, en ..hup... de naam van de eigenaar rolde eruit: Johnny Manuhutu, muzikant. De zanger van de groep 'Massada'. Daarna heb ik via de Rijksdienst voor het Wegverkeer de naam van de maatschappij achterhaald, waar de SM verzekerd was geweest; immers, dat kon de eigenaar wel eens zijn. Maar helaas, zonder schadebasisnummer kon de verzekeraar mij niet verder helpen. Dat betekende, dat ik nog steeds geen kentekenbewijs had. In nood leert men z'n vrienden kennen; via via kreeg ik een knipsel waarin het verhaal van de gestolen SM van Johnny 'Massada' Manuhutu stond, daterend uit 1980. Om m'n verhaal kort te houden, we hebben Manuhutu gebeld. Deze was wel heel bijzonder verheugd dat z'n auto terecht was, maar over het afgeven van de papieren (die hij nog bleek te bezitten!) deed hij wat moeilijk. Hij wou de auto eerst zien. Na veel vijven en zessen is het gelukt Johnny hier in Lieshout te krijgen. Nadat hij het interieur van de SM uitvoerig had geïnspecteerd, kreeg ik tegen een respectabele som geld eindelijk de kentekenbewijzen in handen. De '6991' had weer z'n oorspronkelijke nummer'. Het is een fraaie SM. Theo kon het niet nalaten er even in te gaan zitten. De 24-58-UA is weer boven water.

Doorzetters

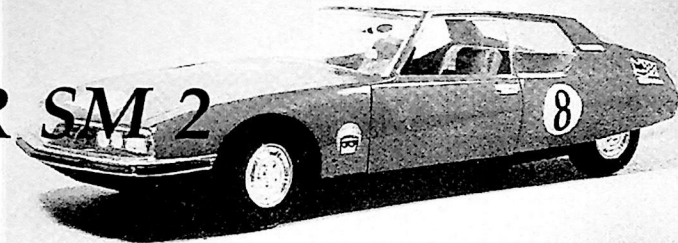
De 'SX', waar dit interview over zou gaan, is een auto waar de broers Sanders heel wat uren en geld aan gependereerd hebben. Zelden heb ik zo'n rampenverhaal gehoord; ik dacht tot voor kort dat mijn verhaal over motorenrevisie uniek was, maar niets is minder waar! Wat te denken, als je hoort dat maar liefst driemaal de motor na een revisie bij een 'gerenommeerd' revisiebedrijf vastloopt? Tweemaal breekt een klep af na 30 seconden draaien... De laatste keer slaat de motor vast door verkeerde afstelling van de nokkennassen. En dat, nadat het bedrijf de hele motor onder handen heeft gehad. Er zouden nieuwe zuigers in gezet zijn, nieuwe bussen, nieuwe kleppen, en ga zo maar door. Als Joep en René uiteindelijk maar zelf aan de slag gaan, blijkt de hele boel met oude troep in elkaar gezet te zijn. En dat voor f7000,-, vooruit betaald. 'Dat is de les die we geleerd hebben: nooit vooruit betalen, en altijd goede afspraken maken over wat er precies moet gebeuren'. Nee, voortaan doen ze het zelf. Het resultaat mag er zijn: de SX loopt als een zonnetje. En dat mag ook wel, als je hoort hoeveel centen er inmiddels ingestoken zijn. Maar dat is verleden tijd.

Racen

Als we vragen naar hun ervaringen met de club tot nu toe, zijn de broers unaniem enthousiast. Waren er ook als eersten bij om lid te worden. De poster van het evenement valt in goede aarde. Op de terugweg van de meeting op de Hoge Veluwe naar Lieshout, werd er even met de SM geblazen: 'Tenslotte nodigt zo'n auto daar toch wel toe uit', vinden Joep en René. Van hun is ook de suggestie afkomstig om eens op een circuit te gaan racen. Onze secretaris, Hans Beenen heeft bij het circuit van Zandvoort geïnformeerd naar de kosten: f1200,- voor twee uur, tussen 5 en 7 op doordeweekse dagen... Joep: 'Zolder is een leuk circuit en vast goedkoper'. Alexander heeft er wel oren naar. We moeten op de ledenvergadering maar eens naar de belangstelling onder de leden vragen. Als we de terugtocht naar het westen ondernemen, blijkt een Sierra ook aardig te kunnen racen... Maar geef mij maar een SM!



MINIATUUR SM 2



In het laatste nummer van SublieM van 1993 publiceerden we een artikeltje over twee 'nieuwe' miniatuur-SM's, de opnieuw uitgebrachte Solido waarvan alleen de kleur veranderd was, en de NOREV, alias Minaluxe in een op een aantal punten verbeterde versie. De conclusie was: de NOREV was de beste qua verhoudingen. Dat dit misschien een kwestie van smaak was, bleek uit een tegelijkertijd verschijnende vergelijking van deze SM's in één van de Nederlandse autobladen: de keus viel in dat artikel juist op de Solido.... Hoe het ook zij, beide verzamelaarsauto's (speelgoed kun je het niet meer noemen) zijn voor de SM-liefhebber de moeite van aanschaf waard, en de prijs kan nauwelijks een belemmering vormen. Dat ligt wat anders voor de SM van Mont-Blanc.

Opdracht van Citroën

Op de omslag van de Autokampioen van 29 augustus 1970 (nr.35) prijkt een foto van een meisje dat gebiologeerd kijkt naar het interieur van een blauwe Mont-Blanc SM met lichtgrijs interieur; voor zover de kleurenfoto dat duidelijk maakt, is het exterieur vert des tropiques. Begin 1970 kreeg de Société Mont Blanc van de afdeling Publicité van Citroën de opdracht in de schaal 1 op 12 een miniatuur van de toekomstige SM te leveren. Binnen vier maanden was de klus geklaard. De eerste exemplaren werden met de hand in de kleuren gespoten waarin de toekomstige echte auto's zouden worden afgeleverd. Tijdens de presentatie aan de pers in Genève en Parijs kreeg iedere genodigde (verslaggevers en concessionairs) een van deze exemplaren cadeau. De 'gelukkigen' reageerden zo enthousiast, dat al tijdens de uitreiking van deze 'relatiegeschenken' het idee ontstond om aan degenen die een echte SM bestelden eveneens een miniatuur van hun toekomstige auto aan te bieden. Bij de presentatie van de SM aan pers, dealers en agenten in Nederland op het circuit van Zandvoort, kregen ook de Nederlanders een miniatuur-SM aangeboden. Han Wandel, onze voorzitter, bezit hem nog steeds, al is de doos inmiddels wat verschoten doordat hij jarenlang in zijn etalage heeft gestaan...

Zeldzaam?

Van 1971 tot 1973 zijn er ongeveer 110.000 exemplaren van deze 40 centimeter lange Mont

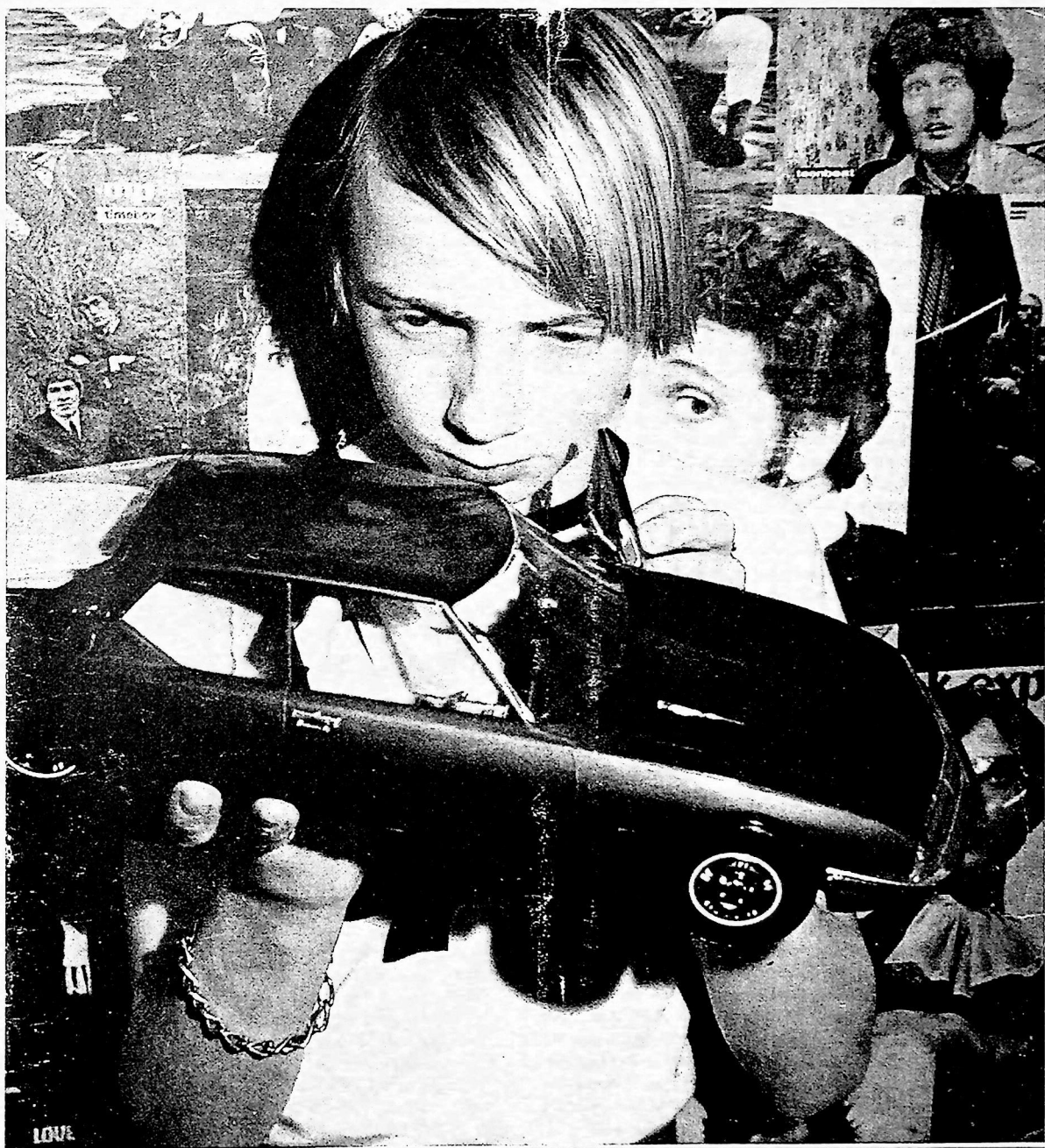
Blanc SM gemaakt, in ieder geval in de kleuren rood, wit, crème, donkerblauw, olijfgroen, lichtgeel en blauw métallique. Daarmee is dit model niet echt zeldzaam, maar hoeveel zullen er de tand des tijds hebben doorstaan? De oorspronkelijke prijs is onbekend, maar zeker niet laag geweest, gezien de behoorlijk gedetailleerde afwerking die veel handwerk met zich heeft meegebracht. Het moet toch voor veel kinderen een echte speelgoedauto geweest zijn, en omdat 'ie van plastic is en dunne ruitjes en ruitstijlen heeft, zeker vatbaar voor sommige destructieve kinderhandjes. Bovendien nodigde dit speeltje met frictiemotortje natuurlijk uit tot rossen; het lijkt de echte wel...! Tegenwoordig vind je het model nog wel eens op verzamelaarsbeursen, voor prijzen die variëren tussen de f75,- voor matige en incomplete exemplaren, en een veelvoud daarvan voor perfecte met de bijzondere doos.

Variaties

Er bestaan tenminste zes variaties van deze wel heel geslaagde modelauto. Zo zijn ze geleverd met of zonder frictiemotor (zonder draaibare voorwielen, nr. 301511), of een elektrische afstandsbediening (op batterij). De laatste versie had draaibare voorwielen en clignoteurs achter, die afhankelijk van de richting waarin de auto gestuurd werd, oplichtten. Ook was een uitvoering met een radio leverbaar (nummer onbekend) en verder schijnt dit miniatuur te bestaan met draadloze afstandsbediening (nr. 351806). Verder zijn een rallye- en een 'routière'-uitvoering bekend (resp. 301108 en 301111). Tenslotte schijnt de SM als bouwkit geleverd te zijn (nr. onbekend).

Gedetailleerd

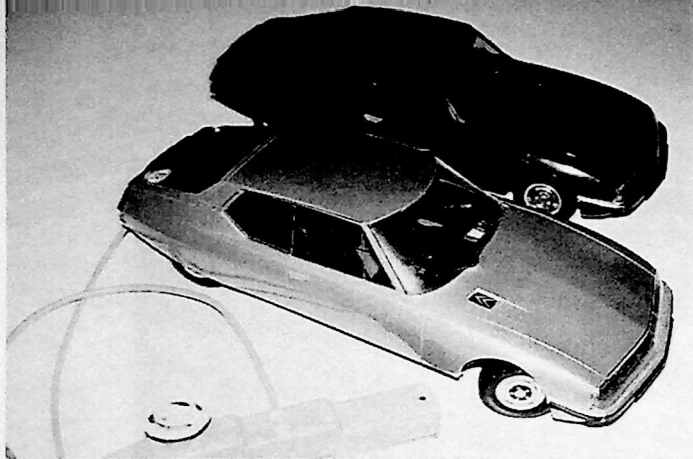
Bij alle modellen kan de linker voordeur open en ontbreekt het linkerraam en het (tocht-)ruitje. De openslaande deur heeft een heuse binnenbekleding. De middenconsole is voorzien van een fraaie opdruk met Continental Edison-radio, asbak, versnellings- en handremkader en raamschakelaars op een zilvermetalen ondergrond. De handrem en versnellingspook zijn in plastic op de onderplaat gemonteerd. Het dashboard is donkergrijs-zwart en voorzien van een metalen strip waarop de instrumenten in kleur zijn gedrukt. De voorstoelen zijn voorzien van vaste



Autokampioen

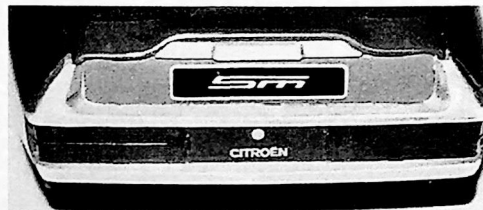
29 augustus 1970 No. 35





hoofdsteunen, maar verder redelijk realistisch, evenals de achterbank. De kleuren zijn lichtgrijs, donkergrijs of bruin. De hoedeplank heeft dezelfde kleur als de zittingen en in sommige gevallen een uitgestanst rooster (voor de radio?). De voor- en achterbumpers zijn van verchromd plastic. Aardig détail is dat de voorbumper is voorzien van opgelegde zwarte beschermrubbers, maar de achter-onderbumper niet: precies zoals de eerste SM's dus! De deurgrepen, de achter-kentekenplaatverlichting en de typeplaatjes (met 'SM') zijn eveneens van verchromd plastic, en willen nog wel eens ontbreken op deze inmiddels minimaal 20 jaar oude modellen. De onderkant van de kofferklep is voorzien van een in de kleur van de auto gespoten metalen plaatje met een zwarte kentekenplaat met de letters SM (achteroverhellend, zoals op het linkertypeplaatje van de echte auto, model '70-'71; om maar aan te geven hoe doorzacht en natuurgetrouw dit model is gemaakt). De eenvoudigste versie (met frictiemotortje) heeft koplampen die in plastic zijn gemodelleerd, terwijl de wat duurdere exemplaren met afstandbediening een zwartmetalen plaat hebben met daarop in geel en lichtrood de koplampen en op de plaats van de kentekenplaat de fraai vormgegeven letters SM, ditmaal rechts-overhellend, zoals op het rechtertypeplaatje... Tussen de transparantrode achterlichten is een roodmetallieke plaatje bevestigd met daarop in zilver de drukknop voor de kofferklep en de letters CITROËN. Zelfs het luchttoevoerrooster met de DOUBLE CHEVRON op de motorkap is weer apart gemaakt en met lipjes bevestigd. De wielen bestaan uit drie delen: een zwarte hardplastic band (mèt MICHELIN, het eigenlijke wiel), een lichtgrijs of lichtbeige 'wiel' (je ziet alleen het minuscule randje, dat bij de echte auto zwart is), en een perfecte wielpop met wielmoeren in verchromd plastic. Af fabriek zijn de wielpoppen chroom en niet voorzien van een zwarte binnenrand; dat is slordig van Mont Blanc, want deze fabriek heeft zelfs de keienvanger, die één geheel vormt met de zwarte bodem, in de kleur van de carrosserie gespoten (zonder overigens de grille over te slaan)!

Sommige exemplaren, de Prévention Routière (nr. 301108), hebben een chauffeur in grijs pak met blauw overhemd en beweegbare armen, en een 'ceinture de sécurité' (driepunts veiligheids-gordel) van zacht plastic. Op de achterraut staat een ronde sticker met 'Prévention Routière' en een heuse Michelinkaart ligt schuin op het dashboard. Deze uitvoering was voorzien van télé-guidée op batterij en brandende clignoteurs, evenals de 'Rallye'. Deze -rode- SM had geen 'conducteur', maar wèl een indrukwekkend aantal stickers: TOTAL op het dak, Sev MARCHAL op de achterspatborden, nummer '8' idem, YACCO op de motorkap en een rallyschild 'MONTE CARLO 74'.



Onvoltooid?

De verpakking was typisch promotioneel van karakter; evenals de Xantia nu door Citroën geleverd wordt in een doos die bedrukt is met de schitterende persfoto's van deze auto, draagt de kartonnen doos van deze SM de foto's die we kennen uit de (nog steeds op verzamelaarsbeursen vrij makkelijk te vinden) witte SM-persmap. De doos en het model van de SM-Mont-Blanc zijn in de loop van de jaren niet aangepast aan de wijzigingen die de echte auto onderging; ook de laatste exemplaren missen het bumperrubber en zijn voorzien van het oude SM-logo op de typeplaatjes. Aansluitend op de serie DE ONVOLTOOIDE in SublieM: ook dit speeltje voor de verzamelaars onder ons is niet door-ontwikkeld. Maar ja, als je de produktie-aantallen van de Mont Blanc bekijkt, was dat ook niet echt lonend, nietwaar?

NB. Voor dit artikel is dankbaar gebruik gemaakt van gegevens van Jean-Marie BREGERE; bulletin nr.6 SM CLUB DE FRANCE, 1985). Voor aanvullingen en commentaar houd ik me graag aanbevolen!

Peter I. Pijlman.

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 lid van de Citroën SM Club Nederland, maar staat ook open voor andere leden en gastschrijvers. De rubriek richt zich afwisselend op de Doe-het-zelf-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.

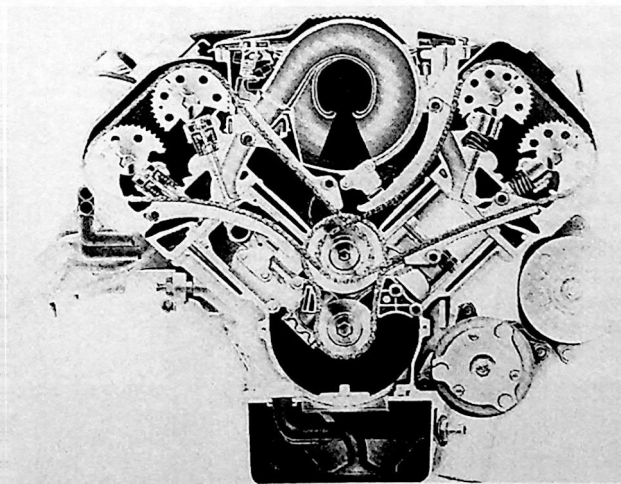
Deze keer een artikel van Hans Beenen, secretaris van de club en technisch zeer geïnteresseerd. Hij heeft ruime ervaring in het reviseren van Panhard-motoren. Als je dat kan, kan je heel veel. Inmiddels reviseert hij een SM-motor voor zijn prachtige SM die hij (bijna) van de grond af aan opbouwde. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat de SM-motor hem fascineert. Dat blijkt wel uit het volgende artikel.

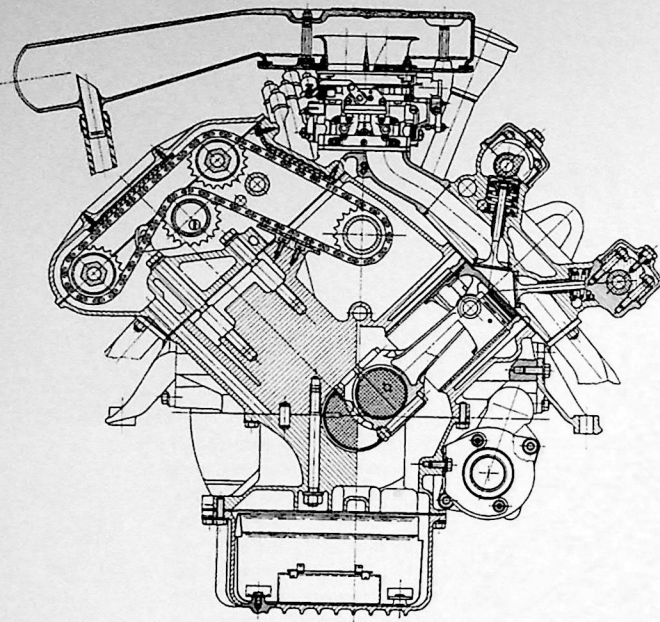
MASERATI-MOTOR Z'N TIJD VER VOORUIT !!!
*Nokkenas kettingaandrijving Maserati V6
betrouwbaar concept?*

Tijdens mijn vakantie van 1992 in Frankrijk ontdekte ik bij een bezoek aan een 'Tabac et Journeaux' tussen de vele autobladen een nieuw blad: "Technique & Pratique". Het is een zeer fraai uitgevoerde uitgave, waarin de autotechniek centraal staat. In nr. 12 van "T&T" stond een interessant artikel over de voorwielaangedreven Cadillac Allanté met V8-motor. Wat mij opviel was de kettingaandrijving van de 2 dubbele nokkenassen. Hier volgt een beknopte beschrijving van het artikel.

De Cadillac Allanté werd in 1987 geïntroduceerd. Sedert de Autosalon van Detroit in 1992 wordt deze auto voorzien van een nieuwe 4,6 liter V8-motor met 32 kleppen en 295 pk. Deze motor, 'Northstar' genaamd en gefabriceerd in de Cadillacfabriek te Livonia Michigan, heeft een voorbeeldige bedrijfszekerheid: minimaal 160.000 kilometer onderhoudsvrij, behalve olie- verversen en oliefilter vervangen! Bij het ontwerp werd uitgegaan van een bewezen technologie. Bovendien mocht deze motor niet meer wegen dan zijn voorganger. Het blok bestaat uit -onder druk gegoten- aluminium met daarin cilinderbussen van gietijzer. Ondanks zijn 32 kleppen en 1200 onderdelen weegt deze V8 compleet gemonteerd 210 kg (De Maserati V6 is nog steeds modern: hij weegt slechts 140 kg en heeft 1140 onderdelen!). Het aandrijfsysteem van de vier nokkenassen omvat 8 tandwielen. Eén tandwiel (30 tanden) op de krukas drijft via een ketting het tandwiel (42 tanden) van een tussenas aan. Naast dit tandwiel zijn op deze tussenas nog eens twee tandwielen (28 tanden) gemonteerd. Zij drijven elk, eveneens met een ketting, twee nokkenassen (tandwielen: 40 tanden) per cilinderbank aan. De drie kettingen worden op spanning gebracht door automatische kettingspanners'.

Tot zo ver de de beschrijving van de Northstar. De aandrijving van de nokkenassen van de Northstar-motor lijkt op die van onze Maserati-V6. Echter, bij de Maserati-motor geschiedt de kettingaandrijving vanaf de tussenas centraal. Bij de tekening van de motor wordt vermeld:





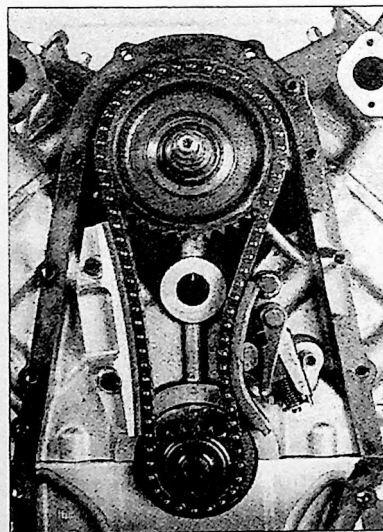
'Men heet voor kettingen gekozen om redenen van bedrijfszekerheid. De gehele nokkenaandrijving vindt plaats d.m.v. enkelvoudige kettingen! Waarom heeft de Maserati-V6-motor in onze Citroën SM met zijn solide duplex kettingen juist op dit punt zo'n slechte reputatie?

Opvallend bij moderne motorconstructies, waar bij de nokkenassen d.m.v. kettingen worden aangedreven, is de manier waarop de geleiding van de kettingen plaatsvindt. Behalve in de Northstar-motor vinden we hiervan een mooi voorbeeld in de nieuwe VR6-motor van de Volkswagen Golf. Aan de trekkende zijde loopt de ketting langs een geleider met een flauwe bocht. De ketting wordt hierdoor altijd strak tegen de geleider (van slijtvast materiaal) aan gedrukt, waarmee het klapperen van de ketting wordt voorkomen en de motor rustiger loopt. Voorts bevindt zich op elke ketting een automatische spanner. Opvallend bij de Northstar-motor is de grote bocht die de kettingen aan de zijde van de kettingspanner maken.

Terug naar de Maserati-V6. In het oorspronkelijke ontwerp (en dus in iedere SM-motor die niet gereviseerd is) zijn de kettinggeleiders recht. Wanneer een Maserati-V6 na vele bedrijfsuren wordt gedemonteerd, kan men op bepaalde geleiders behoorlijke slijtagesporen constateren, welke het gevolg zijn van het klapperen van de ketting. Enige jaren geleden is door RENOLD een kettinggeleiding en -spanner voor de primaire ketting van de Maserati-V6 ontwikkeld, waarin de kettinggeleiding loopt zoals die bij moderne motoren. Het klapperen van de primaire ketting wordt hiermee voorkomen, waardoor de automatische kettingspanner het min-

der zwaar te verduren krijgt. Degenen die deze aanpassing hebben gemonteerd, zeggen dat de motor regelmatig loopt. Te verwachten valt, dat dit systeem, door Andrew Brodie (voorheen Hypertronics) op de markt gebracht, de bedrijfszekerheid sterk verbetert. Met dit systeem wordt de rechte geleider aan de trekkende zijde vervangen door een geleider met een flauwe bocht. Verder wordt de mechanische kettingspanner vervangen door een zwaarder type. De geleiders zijn van een modern, slijtvast materiaal gemaakt. Voor de geleiders en mechanische kettingspanners van de secundaire kettingen bestaat nog geen verbetering (of is die al goed?). In het instructieboekje van de Maserati Ghibli staat letterlijk: 'The chains should not be too tight. It's better to let them a bit loose compatibly with the noise they can cause'. Probeer, om het lawaai te verminderen, de kettingen niet strakker af te stellen dan Citroën voorschrijft. Kettingen die bij koude motor te strak zijn gesteld komen bij opwarming (het aluminium blok zet meer uit dan de stalen kettingen) onder extreme spanning te staan waardoor ze kunnen breken. Het is beter de kettingen aan de losse kant te houden en wat extra lawaai te accepteren.

Hans Beenen



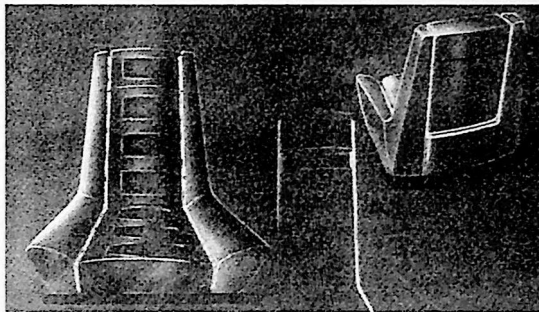
OVER SMAAK VALT NOG STEEDS NIET TE TWISTEN

DE ONVOLTOOIDE

Ook in dit derde artikel over de ontwikkeling van de Citroën SM ontkom ik er niet aan persoonlijke opvattingen ten beste te geven. In deel 1 van deze serie werd de ontwikkeling van de Sportwagen of Grand Tourisme aangesneden; in deel 2 kwam het exterieur aan bod. Nu is het interieur aan de beurt.

Het 'bankstel'

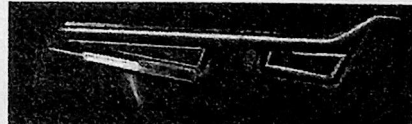
Het spijt mij dat ik, schrijvend over stoelen en achterbank van de SM, geen andere term weet te gebruiken dan 'bankstel'; anderszijds is het ook geen ramp, want onder Citrofielen is het een doodgewone uitdrukking geworden. Een uitdrukking die trouwens recht doet aan datgene waarop je neerzigt of waaruit je opstaat na een lange rit. Immers, is er een ander merk te noemen, dat in de loop der jaren zoveel lofuitingen heeft gekregen over de zittingen van haar auto's, dan juist Citroën? Wanneer je de loodzware deur van een SM opent, straalt je een degelijk gebouwd en uiterst luxueus gemodelleerd bankstel tegemoet. In de SM's die je tegenwoordig ziet, zijn de stoelen en de achterbanken meestal in leer uitgevoerd, maar destijds, bij de aflevering, is minstens de helft van de SM's voorzien geweest van een pluchen interieur. Een aantal Belgische en Franse wagens werd overigens geleverd met similibekleding, een soort imitatieleer, dat nogal plastic-achtig aandoet en meestal beige van tint is: tegenwoordig nogal zeldzaam en daardoor bijzonder. De injectieversies van de SM waren standaard voorzien van stoffen bekleding met in plaats van de gestreepte middenbanen een geblokt middengedeelte: fraai en functioneel, want deze blokjes geven meer zijdelingse grip dan de brede banen. Voor zover ik weet, zijn de leren bankstelletjes altijd gestreept uitgevoerd. De kuipstoelen en ook de kuipvormige achterbank werden door de vakpers vooral geroemd vanwege de fraaie vormgeving en de traploze verstelmogelijkheden van de rugleuning van de voorstoelen en de hoofdsteunen: in die tijd een zeldzaamheid! Minder waren de auto-commentatoren te spreken over de geringe steun die de



stoelen gaven in het betere bochtenwerk: niet passend bij zo'n sportieve auto als de SM. Wie overigens de stoelen van voren af bekijkt, valt onmiddellijk de overeenkomst op met de vorm van de zittingen in de eerste CX-GTI's. Dat is niet verwonderlijk als men weet dat de ontwerper één en dezelfde was: M. Giret, de man die ook de deurpanelen ontwierp. In de literatuur ben ik geen enkele beschrijving tegen gekomen van de wijzigingen die het stoelmechanisme onderging tussen de eerste versie (zoals te zien op de officiële persfoto's) en de produktieversie: de grote chromen ronde verstelknoppen aan de voorzijde van de stoelzitting zijn bij de definitieve versie verdwenen. Degene die hierover iets weet te melden wordt bij deze uitgenodigd zijn of haar verhaal te vertellen!

Zijpanelen

Ook de deur- en binnen-zijpanelen van de SM zijn uit de tekenhand gerold van Meester Giret. Wie ooit in een SM als passagier heeft mee gereden, weet dat de vormgeving van de armsteun-annex-deurgreep uiterst functioneel is bij het eerder genoemde bochtenwerk: een aan de dakrand gemonteerde handgreep, zoals we die in moderne auto's vaak tegen komen, is overbodig, en daarmee werd tegelijkertijd het gebrek aan zijdelingse steun van de zittingen redelijk gecompenseerd. Op de tekeningen is duidelijk de ontwikkeling van deur- en zijpanelen van het



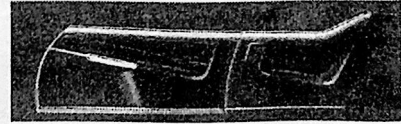
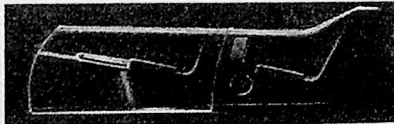


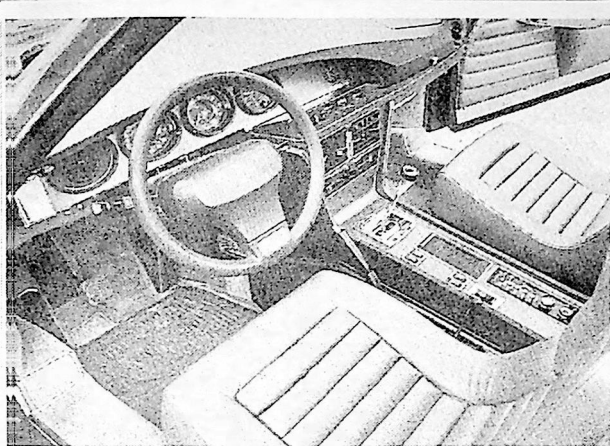
interieur te zien. Wist u overigens dat alleen aan de bestuurderskant een lipje aan het kaartenbakdekseltje zit? Rechts is het niet nodig, want daar is de armsteun dikker, en dientengevolge aan de voorkant met de blote vingers te openen; het linkerdeksel is dunner, waardoor je moeilijk je vingers tussen deksel en deurgreep kunt wurmen. Daar is over nagedacht, want monteert u maar eens een linker-achterpaneeldeksel (wat een woord..!) op de linkervoordeurkaartenbak. Dat werkt gewoon niet, want uw onderarm steunt dan te hoog om het stuur lekker vast te houden. Nu we het toch over de binnendeurgrepen hebben: de eerste versies (1970) hebben een loos schakelaartje voor de elektrische raambediening. En op de eerste persfoto's staan nog deurpanelen die een raamslinger vertonen: in werkelijkheid heb ik ze nooit gezien. Sommige deurgrepen hebben een langere lip waarmee het slotmechanisme wordt bediend, en dat is wel zo prettig, want de meesten onder ons hebben er moeite mee om de deur van binnenuit te openen. Er zijn overigens SM-kenners die beweren,

dat het bruine leer kwalitatief onder doet voor het zwarte leer, dat soepeler is en dus minder snel zou scheuren. Ik ken eigenaren die een bruin interieur daarom zwart hebben gespoten.

Middenconsole

Voorafgaande aan de uiteindelijke productie is lang nagedacht over de vorm van de middenconsole. Dat hing sterk samen met de ontwikkeling van het dashboard (waarover straks meer): immers, er moesten beslissingen genomen worden over de plaatsing van de handrem, de versnellingshandle, de (electrische) raambediening, de radio en zo meer. Er bestaat een foto van een middenconsole die vrijwel identiek is aan de uiteindelijke versie, met één verschil: de handrem is niet in, maar links tussen de console en de bestuurdersstoel geplaatst. De gezamenlijke autopers was unaniem enthousiast over de vormgeving van de console, en meer in het bijzonder over de versnellingspook en het versnellingskader: sportief, luxueus, imposant, mooi. Het had iets weg van de Amerikaanse





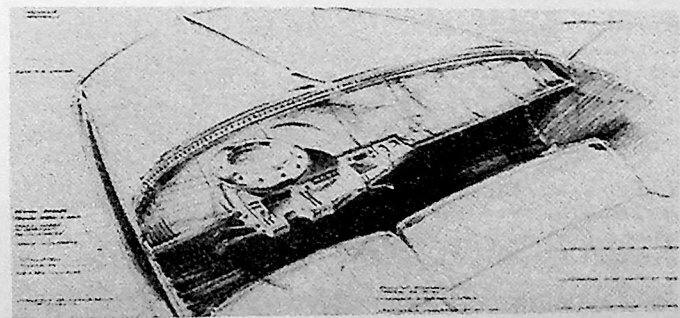
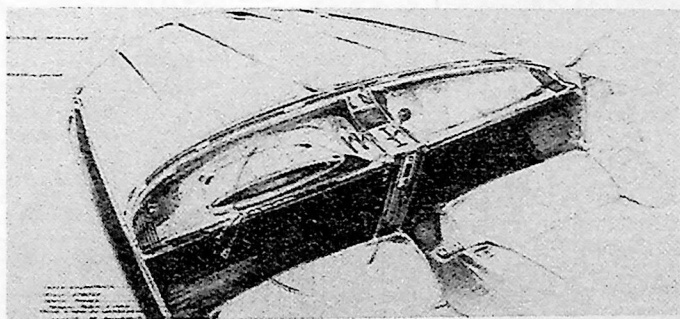
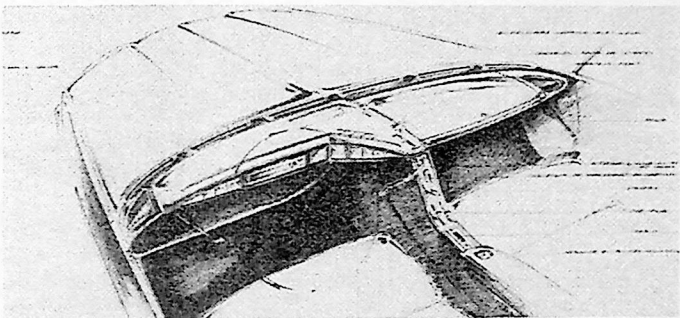
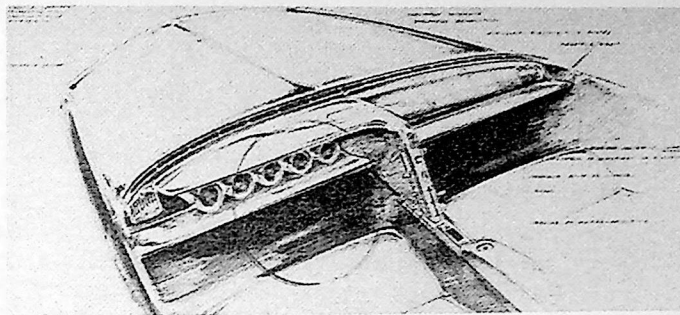
auto's uit de zestiger jaren: veel chroom, gepolijst staal, kortom glitter en glamour. En dat is niet verwonderlijk als we bedenken dat bij de ontwikkeling van de SM van meet af aan gedacht werd aan export naar de Verenigde Staten: wat was er in die tijd uitdagender, dan daar een luxe, sportieve, Europese auto op de markt te brengen met het warmbloedige hart van een Maserati? De (geanodiseerde?) beplating van de middenconsole gaf precies dat extra nostalgische en luxe tintje aan het interieur dat in die tijd paste bij zowel het imago dat sportieve Italianen kenmerkte, als bij de post-rock 'n roll-mode. Kwetsbaar was en is dat materiaal overigens helaas wèl, en menig eigenaar van een SM weet hoe lastig het is om heden ten dage een gaaf exemplaar op de kop te tikken. Wist u overigens dat er tenminste drie tinten bestaan? Dat duidt erop dat de fabriek slechts kleine partijen tegelijk liet maken.

Dashboard

In SublieM 2 werd al gemeld dat Opron, de verantwoordelijke man voor de definitieve vormgeving, aanvankelijk voor de SM een dashboard in gedachten had, dat minstens zo innovatief was als dat van de (eerste) DS 19. De afgebeelde tekeningen betreffen studies die er niet om liegen: ze tonen originaliteit en durf. Let bijvoorbeeld eens op de plaatsing van de versnellingshandle, midden op het dashboard. Of op de al eerder genoemde 'satelliet', of 'vliegende schotel', zo karakteristiek voor de latere CX. De ontwerpen met lineaire snelheidsmeter, fraai afgebeeld in het boek van Norbye over de SM, werden om marketing-redenen uiteindelijk afgewezen: ze pasten noch in een Gran Turismo noch in een Sportwagen. In de sterk a-symmetrische vorm van het dashboard van de SM (uniek in die tijd!) is duidelijk de overeenkomst met het dashboard van de GS te zien. En dat is niet verwonderlijk, want Opron was voor beide ontwerpen de eindverantwoordelijke.

De onvoltooide ?

Onder dit motto werd deze serie over het ontwerp van de SM gestart. Het interieur is door Citroën tijdens de vijfjarige productie niet meer



onder handen genomen. Er vond geen door-ontwikkeling (excusez-le-mot) plaats. Het interieur was voltooid. Prettig overigens voor de bezitters: zij hoeven niet eindeloos te zoeken naar juist dat ene onderdeel uit het interieur dat bij hun auto ontbreekt. De variatie is beperkt. Ook in dat opzicht is de SM uniek. De AutoKampioen van 20 februari 1971 oordeelde over het interieur als 'volkomen in stijl met de prijsklasse: zeer luxueus'. Pierre Bercot, président-directeur général van Citroën (1958-1971) zei over de SM: 'C'est la plus belle voiture qu'on ait faite chez Citroën!' En aan 'la plus belle' valt moeilijk iets te verbeteren: sterker, daar moet je van afblijven, en bij het ouder worden geen make-up op smeren. *Zie voor bronnen: SublieM 2, pag. 9.*

ERRATUM: In DE ONVOLTOOIDE; de geschiedenis van de SM Deel 2, werd een foto afgedrukt van een vierdeurs SM, tenminste dat was de bedoeling. De oplettende lezer ontwaarde een ontwerp voor de CX, met duidelijke elementen van de SM. De achterkant van de getoonde auto is geïnspireerd door de SM. De voorbumper, motorkap, voorspatborden, voordeuren en voorruit, alsook de deurklinken echter zijn duidelijk van de (latere) CX. De foto staat in het boek van Norbye op pagina 73, maar is dus géén SM. Voor een foto van een schaalmodel van een vierdeurs-SM verwijz ik naar pagina 100/101 van het fraaie boek: 60 ans de style et de prototypes CITROEN van Guyot et Bonnaud. Omdat deze foto over twee pagina's is afgedrukt, en de vouw precies over de SM loopt is reproductie niet goed mogelijk.

VOORUITBLIK

In jaargang 2, nummer 5 van SublieM (onder voorbehoud) onder andere:

DE ONVOLTOOIDE, DEEL 4; over de sportieve ontwikkeling van de SM;

EEN SALUUT AAN GABRIEL VOISIN EN ANDRE LEFEBVRE ter gelegenheid van Citroëns 75-jarig bestaan, geschreven door Rolf Knijff.

CHASSISNUMMER... met een gesprek met ons clublid Van Gompel

en uiteraard de technische rubrieken

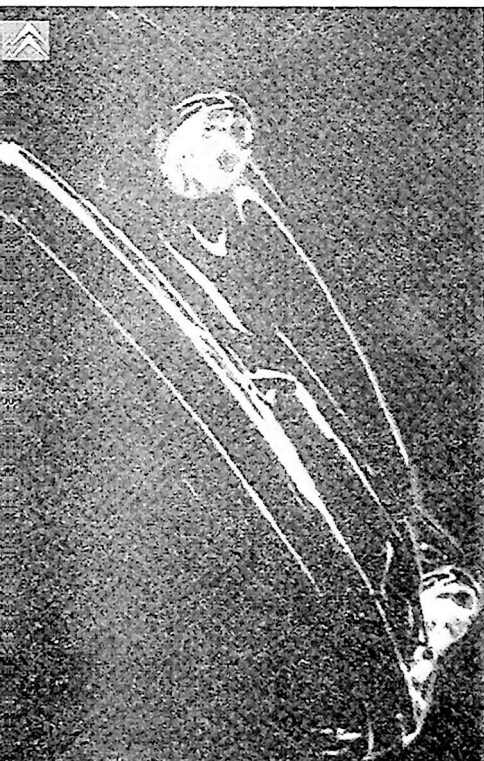
SMART TALK EN SELMADE.

Nummer 5 van SublieM 1994 verschijnt in juni. Kopij voor deze uitgave kunt u vóór 1 mei 1994 richten aan het redactie-adres.



CITROËN 75 JAAR TOEKOMST

1994 is voor Citroën, en Citroën Nederland in het bijzonder, een belangrijk jaar. Citroën viert het vijfenzeventig-jarig bestaan en het is zeventig jaar geleden dat de eerste Citroën in Nederland werd geïmporteerd.



tentoonstelling

exhibition 'Citroën 75 years of future'

exposition 'Citroën 75 ans de futur'

Beurs van Berlage

Beursplein 1, Amsterdam

12 maart - 24 april

alle dagen open van 11.00 tot 17.00 uur

entreeprijs: f 8,50

kinderen tot 12 jaar en 65+ : f 6,00

Voor meer informatie:

020-624 01 41 of 692 06 97

Expositie

Tijdens een bijzondere expositie in de Beurs van Berlage in Amsterdam (vlakbij het Centraal Station en De Bijenkorf) wordt aan deze feiten aandacht besteed. In DYNAMIQUE, een uitgave van Citroën Nederland BV, verscheen een aardig artikel onder de titel 'IN HET TEKEN VAN DE TOEKOMST' over dit dubbele jubileum. Overigens, dit jaar kenmerkt zich door meerdere jubilea: de CX verscheen 20 jaar geleden, de ID/DS-club bestaat 15 jaar, de TAN (Traction Avant Nederland) maar liefst 30 jaar, en zo kunnen we nog even door gaan. De tentoonstelling 'Citroën 75 jaar toekomst' wordt van 11 maart tot en met 24 april gehouden, en is iedere dag geopend van 11.00 tot 17.00 uur. In de weekends is voor kinderen vanaf drie jaar speelruimte en toezicht aanwezig. Het belooft een tentoonstelling te worden die qua styling voor een automerk uniek genoemd mag worden; dat kan natuurlijk geen verbazing wekken bij Citroën. Revolutionair design, vooruitstrevende techniek en opvallende publiciteitscampagnes hebben ons merk faam bezorgd. De tentoonstelling zal nooit eerder vertoond historisch materiaal laten zien, zoals de eerste handgemaakte schaalmodellen, prototypes van auto's en filmbeelden van de roemruchte lange-afstandsritten door Afrika en het Verre Oosten uit de jaren twintig en dertig. Ook André Citroëns persoonlijke geschiedenis zal worden belicht. Hoogtepunten uit de automobielsingeschiedenis die het merk Citroën schreef zullen te zien zijn, waaronder een SM. De toekomstplannen van het merk worden niet overgeslagen.

Films

Naast de films die tijdens de expositie in de Beurs van Berlage (permanent) worden vertoond op een batterij video's, organiseert het Nederlands Filmmuseum (Vondelpark, Vondelstraat = zijstraat van de Van Baerlestraat bij de Overtoom, ingang Vondelpark 3 te Amsterdam) van 17 tot en met 23 maart iedere avond vijf cinematografisch en historisch interessante films over Citroën. De voorstellingen zijn om 19.00 en 21.30 uur. Titels:

1. Twee indrukwekkende fasen uit de fabricatie van Citroën automobielen. (1930)
2. Une extraordinaire performance. (1932, rondrit met Citroën raceauto)
3. Citroën rupsauto's in de sneeuw. (1930)
4. La Croisière Jaune / Jabonàh! (1938, tocht door Azië)
5. Ma DS (1962, reclamefilm van William Klein).

Maison Descartes

In het Frans Cultureel Centrum (Institut Francais des Pays-Bas, Vijzelgracht 2a te Amsterdam), wordt van 14 maart tot en met 24 april een tentoonstelling gewijd aan André Citroën, industrieel, PR-man avant la lettre en marketingdeskundige bij uitstek. Niet voor niets riep de Franse pers hem in 1990 postuum uit tot ondernemer van de twintigste eeuw. De tentoonstelling is geopend van maandag tot en met vrijdag van 10.00 tot 18.00 uur.

Boek

In *Maison Descartes* wordt de roman "André Citroën (1878-1935)" officieel gepresenteerd. De auteur is Jacques Wolgensinger, die meer dan dertig jaar de public relations voor Citroën Frankrijk heeft verzorgd. De vertaling is afkomstig van niemand minder dan Ernst van Altena.

Citroën galerie

Striptekenaars hebben veelvuldig gebruik gemaakt van Citroëns. Dit thema vormt de kern van de expositie "Citroën in de strip", die in de Citroën Galerie op het Stadionplein te Amsterdam wordt georganiseerd van 12 maart tot en met 24 april. Te bezoeken van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur.

10 april: NATIONALE CITROËN CLUB DAG AMSTERDAM !

Amsterdam wordt rood

Houdt u verder in de gaten dat op 10 april aanstaande een Nationale Citroën Clubdag wordt georganiseerd, eveneens in Amsterdam, en ter gelegenheid van de diverse jubilea die dit jaar gevierd worden. Hier worden door de organisatoren ruim 2000 auto's verwacht, waarvan de oudste uit 1919 dateert. Het centrum van Amsterdam zal Citroën-rood gekleurd zijn. In de landelijke dagbladers en voorts in de autobladen zal ruim aandacht geschonken worden aan deze voor ons land unieke auto-manifestatie. DE SM KAN UITERAARD NIET ONTBREKEN: ONZE CLUB BESTAAT DIE MAAND PRECIES 1 JAAR!

Centre Citroën

Onze club zal zich dan ook (onder voorbehoud van financiële haalbaarheid) presenteren. U kunt op deze dag uiteraard een bezoek brengen aan de hiervoor beschreven tentoonstelling in de Beurs van Berlage, en wel tussen 11 en 17 uur. Er wordt een onderdelenmarkt wordt (onder voorbehoud) georganiseerd van 10.00 tot 16.00 uur op het Rokin, vlakbij de Dam. Daar vindt u in principe ook uw eigen clubkraam.



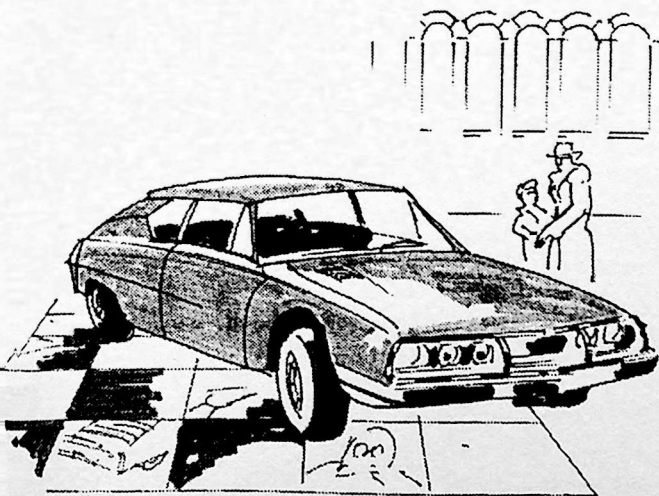
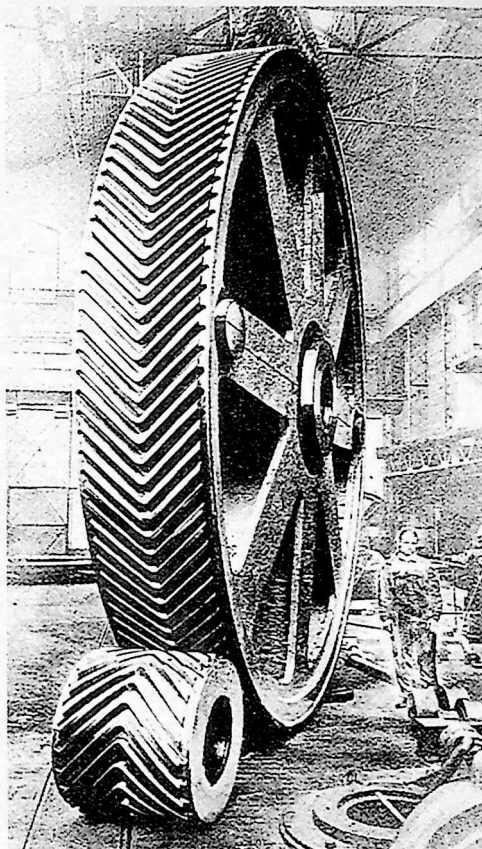
Parkeren

Parkeren is normaal gesproken in het centrum van Amsterdam een heikel punt, maar wordt nu zo goed mogelijk geregeld. U kunt (tegen betaling weliswaar, maar toch) uw auto kwijt op een drietal punten in de stad. Allereerst in de wat krap bemeten parkeergarage van de Bijenkorf aan het Damrak; daartoe is de gehele garage afgehuurd voor Citroën. De garage is geopend van 9.00 tot 18.00 uur en kan 500 auto's herbergen. Voorts kunt u parkeren in de ruimer opgezette garage tegenover hotel Victoria aan de Prins Hendrikkade, schuin tegenover het Centraal Station; deze garage zal waarschijnlijk gedeeltelijk gereserveerd worden voor Citroën. De kosten zijn ook hier voor uzelf. U kunt ook -gratis- parkeren bij Citroën aan het Stadionplein; waarschijnlijk zal dit terrein bewaakt worden, maar in ieder geval is er een afspraak met de gemeentepolitie gemaakt voor



extra surveillance. Vanaf het Stadionplein kunt u gemakkelijk per bus- en tramlijn de Dam/het Rokin/het Damrak bereiken. Tenslotte: realiseer u, dat het zondag is; daardoor hoeft het parkeren niet zo'n probleem te zijn als dat doordeweeks het geval is. Laat u zich er in ieder geval niet van weerhouden om ertoe bij te dragen dat 10 april 1994 Amsterdam Centrum in het teken van Citroën staat. Veel plezier!

De tekening op de omslag is gemaakt en gratis ter beschikking gesteld door Ad Werner te Amsterdam. De heer Werner is verantwoordelijk voor het ontwerp van de tentoonstelling Citroën 75 jaar toekomst!

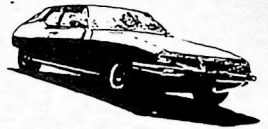


UW EIGEN LEVEN MET CITROËN

In vele autobladen, en vanzelfsprekend ook in de Citroën-clubbladen, verschenen de laatste maanden artikelen die terug blikken op het jubileum van Citroën. Om niet in herhalingen te vervallen -de feiten over de geschiedenis van het merk zijn zo langzamerhand voor de doorgewinterde Citroëfiel wel bekend-, is in dit nummer van SublieM de zaak eens anders aangepakt: een persoonlijk gekleurd artikel van uw redacteur over zijn relatie met Citroën leek ons aardiger. Wij nodigen U, clublid of lezer van ons blad, uit om voor de komende uitgaven van ons clubblad uw ervaringen met het merk en de hobby Citroën op schrift te stellen; wij ruimen er graag plaats voor in. Uitstekende voorbeelden van hoe dat kan, zijn de brieven van Axel Hempelmann en Joost ten Zijthoff in de nummers 2 en 3 van uw Clubblad.

ADVERTENTIES

CHYPARSE *Citroën Hydraulique Parts Service*




CHYPARSE is een jonge onderneming die zich toelegt op de verzorging van auto-onderdelen t.b.v. de CITROEN DS EN SM. CHYPARSE importeert niet alleen onderdelen, zij heeft ook een eigen produktiefaciliteit voor revisie van verschillende hydraulische en mechanische componenten; daarnaast ontwikkelt zij nieuwe, niet meer verkrijgbare onderdelen die in samenwerking met anderen of in eigen beheer geproduceerd worden.

Voor de SM levert CHYPARSE onder andere:

Veerbollen nieuw	195,-	Puntencassette	150,-
Veerbollen gereviseerd	100,-	Rotor	195,-
Veerbollen vullen per bol	20,-	Elektronische ontsteking Lumenition	495,-
HD-pomp met nieuw ontwikkeld lager	395,-	RVS uitlaat compleet (Ook losse delen verkrijgbaar!)	2250,-
Hoogteregelaar	90,-	<i>Deze RVS-uitlaten worden geproduceerd door de Engelse fabrikant PDG, die ze handmatig maakt uit austenitisch RVS A 304. De uitlaten zijn tien jaar lang gegarandeerd op juiste pasvorm en tegen breuk en corrosie bij normaal gebruik.</i>	
Stuurhuis in bewerking		<i>Direkt uit voorraad leverbaar.</i>	
Remschijven set	175,-		
Achterremschijven set	275,-	Nieuwe, gedrukte uitgave van het Nederlandstalig SM werkplaatshandboek. Uit voorraad leverbaar	50,-
Handremblokken	100,-	SM Automobilia (meertalig boek)	115,-
Remblokken	125,-	Auto Collection SM	12,50
Achterremblokken 1e type	100,-	Poster SM	20,-
Wielagerblokken met nieuwe fusées L of R	475,-	T-shirt SM	20,-
Wieldraagarm L of R	550,-		
Spoorstang L of R	250,-		
Motorsteun	95,-		
Koppelingsset origineel Valeo (3-delig)	350,-		
Startmotor	425,-		


AMERSFOORTSESTRAAT 45 3769 AD SOESTERBERG Tél./Fax: 03463-51150




PIJLMAN HOLLAND CITROËN SM-PARTS
In- en verkoop gebruikte en nieuwe onderdelen
CITROËN type's 1950 tot 1975
GESPECIALISEERD SM

Nic. Maesstraat 58 1071 RC Amsterdam
Telefoon 020-6794850
Telefax 020-6648458 (bezoek uitsluitend op afspraak)

- Plaatwerk
- Bumpers
- Ruiten
- Rubbers
- Glazen
- Lijsten
- Meters
- Kabels
- RVS delen
- Int. delen
- Motordelen
- Hydrauliek
- Verl. delen
- Etc. Etc. Etc.



SPARE-PARTS NEW / USED



PHONE!! 0031-20 6794850

• **De Congresmappen van DrukGoed**

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

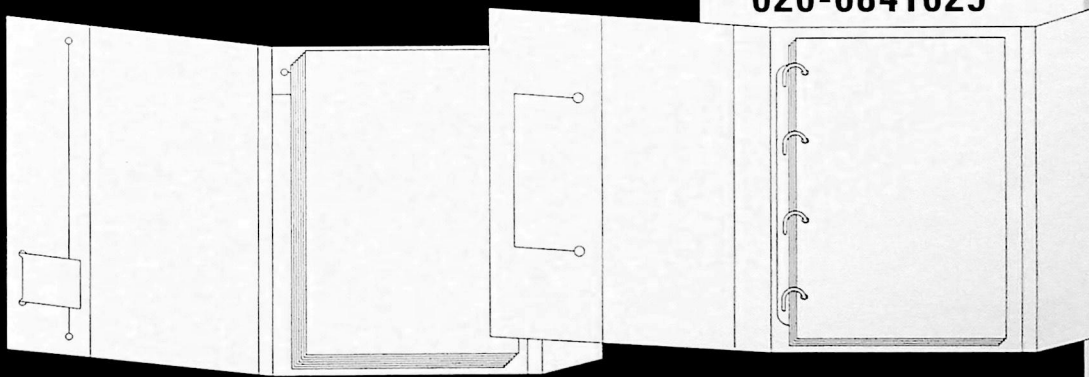
**Offsetbedrukking, ook full color
diverse standaardmodellen en maatwerk**
oa. schrijfblokmap, ringbandmap bv. met
insteekvak / videoband etc.

DrukGoed

Huisstijlen
Reklame-drukwerk
Brochures / Jaarverslagen
Presentatiemappen
Congresmappen
Promotiekoffers
Ringbanden

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

020-6841029



4

