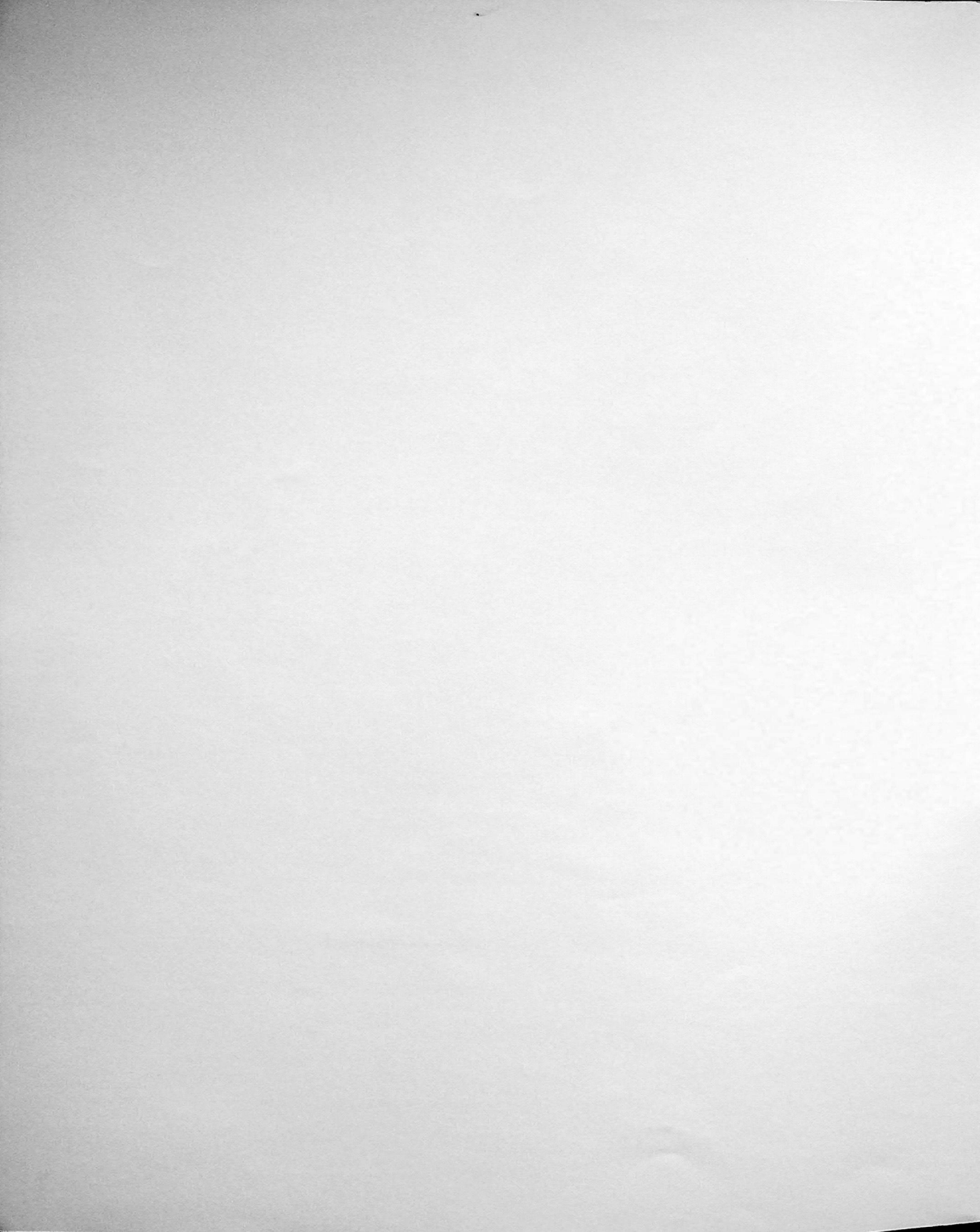


UBLIE SM



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland



SM MEDEDELINGEN



LEDEN IN HET NIEUWS

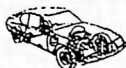
Immiddels heeft de club meer dan 70 leden! Dhr Wolf uit Hamburg stuurde ons een brief welke we hebben afgedrukt in dit nummer. Hij is geïnteresseerd in het lidmaatschap van onze club. Van harte welkom, heer Wolf!

Voorts werd Mw. U. Rathnow uit Apeldoorn lid van onze club; zij bezit een zilvergrijze '73 SM injectie, kenteken FP-38-KG. (Zie foto). Ook voor haar een hartelijk welkom in onze club. Op de Nationale Citroën Club Dag d.d. 10 april jl. hebben nog vier eigenaren van een SM hun lidmaatschap toegezegd, waaronder Rob de Kruijf uit Den Haag, en de eigenaar van de in de Beurs van Berlage tentoongestelde schitterende groene SM. Jean Paul Klijntunte uit Amsterdam werd dezelfde dag nog donateur. Tenslotte is een Groningse Citroëndealer net in het bezit gekomen van een Canadese SM; ook hij zegde toe lid van onze club te worden. Daarmee hebben we feitelijk de doelstelling van 70 leden aan het eind van 1994 reeds overtroffen! Een fantastisch resultaat. En wat te denken van de brief uit Nieuw-Zeeland (zie elders)? We worden met Duitse, Belgische, Franse en Nieuw-Zeelandse leden een internationale club...



VERDRONKEN SM

In de vorige SM-mededelingen (maart 1994) vertelden we dat ons via een radio-uitzending ter ore was gekomen, dat in Limburg ten tijde van de watersnood, een SM 'tot aan het stuur' onder water was komen te staan. Helaas, dit bericht bleek op waarheid te berusten. Van verschillende kanten werd het verhaal bevestigd. Het betreft een SM van ene Paul Carati. Wellicht kunnen onze leden de ongelukkige helpen. Dhr. Carati is geen lid van onze club. Wie helpt ons aan zijn adres en telefoonnummer?



ROKENDE SM OP DE DAM

Gechauffeerd door Marinde Pijlman, de enige vrouwelijke piloot in het défilé van Citroëns van Stadionplein naar Dam te Amsterdam, begon de SM in de Paleisstraat onder het dashboard en onder de carrosserie rook uit te slaan. Nu staan

injectieversies van onze auto's erom bekend snel te branden (denk maar aan de brief van Sebastian de Musset over Sabine Mercieux). We moeten in onze technische rubriek eens aandacht schenken aan dit euvel! Het commentaar was niet van de lucht. Tientallen fotografen hebben het op de gevoelige plaat vastgelegd. Eén amateur waagde zich op z'n buik op het asfalt terwijl de 23-jarige chauffeuze gas gaf. Dat liep gelukkig nog net goed af. Ik zag menig-een bukken om onder de auto te kijken wat er



aan de hand was. Toen de SM zich weer enkele meters tussen het opdringende publiek vooruit gewurmd had, dook een echte Citroëfiet met z'n neus op de grond als of hij de paus zelf was. Het was niet uit eerbied voor de Amsterdamse grond, noch vanwege aanbidding van Sa Majesté, en ook niet uit bewondering voor Marinde. Nee, hij proefde van het groene plasje, dat achter de auto zichtbaar was geworden. 'Groene olie, hydraulique', was zijn deskundig commentaar. Anderen hielden het op een gescheurde



JULES DEELDER

De Autovisie van 19 maart (39e jaargang nummer 6) bevatte een zes (kleuren)pagina's tellend artikel over deze nachtburgemeester van Rotterdam die met de KN-58-PN - SM een ritje heeft gemaakt. "In volle galop denderde de dichter naar Parijs". Autovisie reed met hem mee. "Over Studebakers, jazz en een 'absolute grafwaguh". Kostelijk verhaal, vooral door de annotaties bij de karakteristieke, zij het ondiplomatieke en grove uithalen van Deelder. "Wat een ongeløeuvelukke pleuriswaguh, joh! 't Is wel een mooie pleuriswaguh". Na onderweg enkele keren geconfronteerd te zijn met panne (toch de auto maar eens door een specialist laten nakijken, heren van de Autovisie!), eindigt het artikel als volgt: Pas in Nederland, de stal ruikend, zou hij lachend en vol bravoure voordragen: "En bij Breda Noord vroeg hij zich af: Gaan we het zonder verdere makku haleu, heren? Of kreiye we op de valreep te maken met plots losschietende portieruh, ineenstortende versnellingsbakkuh of het algeheel opblazuh van het motorblok?" Maar dat zou pas enkele uren later zijn. Nu moppert hij: Smerige kankerwaguh, het enige dat naar behoren functioneert is het stuur. Gelukkig kan het Citroengevoel tegen een stootje. Wat zeg ik, het wordt sterker bij iedere tegenslag. Want als de auto wel rijdt ga je dat des te meer waarderen. Ja toch?"



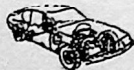
LIONS CLUB

In Aalsmeer werd medio mei een klassieker tentoonstelling georganiseerd door de LIONS CLUB. Alexander Vroom kreeg een uitnodiging om met z'n auto acte de présence te geven. Hij heeft de p.r.-folder van onze club mee genomen.



Citroën-clubstand op VEHIKEL

De 2CV4 en 6 Club heeft ons uitgenodigd om op de volgende VEHIKEL in Utrecht (september 1994) ook een club-SM tentoon te stellen. Wie wil z'n auto beschikbaar stellen? Aanmelden bij de redactie van SublieM. Overigens: steeds vaker vragen Citroëndealers aan uw club een SM voor tijdelijke expositie ter gelegenheid van een actie of jubileum. Als u het leuk vind om uw auto tentoon te stellen: één belletje naar de redactie is voldoende.



BUITENLANDSE MEETINGS

Helaas ontvangen we soms in een laat stadium uitnodigingen van (buitenlandse) Citroënclubs om met onze SM's deel te nemen aan hun activiteiten. Bij deze roepen we iedereen op om tijdig, dat wil zeggen ruim van te voren uw evenementen aan te kondigen, zodat 'wij hollanders' extra kleur aan uw evenementen kunnen geven.

In dit nummer onder andere:

CITROEN SM, DE AUTO EN DE CLUB VAN EIGENAREN Met een reeks van wetenswaardigheden. Van postzegel tot ansichtkaart. En over een rokende SM als publiciteitsstunt? We worden een internationale SM Club!

SelfMade wijst u onder andere op de gevaren van het monteren van verkeerde banden onder onze SuperMaserati's en het wegvallen van de druk op het koppelingspedaal, wat na twintig jaar wel eens wil gebeuren. Overigens, hoe bouw je een Amerikaanse neus om tot een Europese? Geen racistische opmerking maar een serieuze vraag die iemand eens zou kunnen beantwoorden?

GABRIEL VOISIN Waarom uw Citroën misschien wel Voisin zou moeten heten. Een eresalut aan Gabriël Voisin en André Lefèbre ter gelegenheid van Citroëns 75-jarig bestaan. Een boeiend (historisch en gedegen) artikel van Rolf Knijff.

SPROOKJE VAN DE 6001ste SM Een SM-fan van het eerste uur stuurde ons een variatie op het sprookje van 1001 Nachten. Volgens Jeff Daniëls, auteur van een van de eerste boeken over de SM, zijn er in Saoedi Arabië 12 SM's verkocht. Hoe een daarvan in ons land is opgedoken. An Arabic dream comes **bleu**!

CHASSISNUMMER 00SBSB4655 'Een verboden museum' is de ondertitel van dit artikel, dat ditmaal gaat over Jan van en Michel van Gompel en hun SM's, pardon: hun Citroënmuseum. Weer een oorspronkelijk Hollandse auto boven water.

REY DESTRONADO Bert Scholten uit Heiloo vertaalde voor ons een Spaans artikel over De Vernietigde Koning. Hoezo vernietigd? Viva el Rey!

LA LIAISON SANGUINE, OFTEWEL: DE ONVOLTOOIDE DEEL 4 De geschiedenis van de motor van de Citroën SM. De vierentwintig-klepstechniek ontstond in Italië en niet in Japan, zoals velen denken. Geweld van de bovenste plank in een SM Expérimental (maar over deze auto de volgende keer meer?).

Binnenkort zullen leden en donateurs de gratis SublieM Special "Het Citroëngevoel", naar aanleiding van de Nationale Citroën Clubdag van 10 april jl. ontvangen. Naast een keur van foto's, een tweetal artikelen, te weten

CITROËN ROOD Amsterdam had de naam rood te zijn. Na de laatste verkiezingen is dat overigens niet anders geworden. Maar op 10 april was Amsterdam echt rood: Citroën rood! Een impressie van de Nationale Citroën Clubdag in het hartje van onze hoofdstad.

HET CITROËNGEVOEL Lezing van Melchior de Wolff over zijn speciale gevoel bij Citroën. Absoluut herkenbaar. Exclusief voor Citrunique en SublieM!

NB: deze SublieM Special zal ad f 15,- verkrijgbaar zijn bij de redactie van SublieM (zie colofon). Zolang de voorraad strekt.

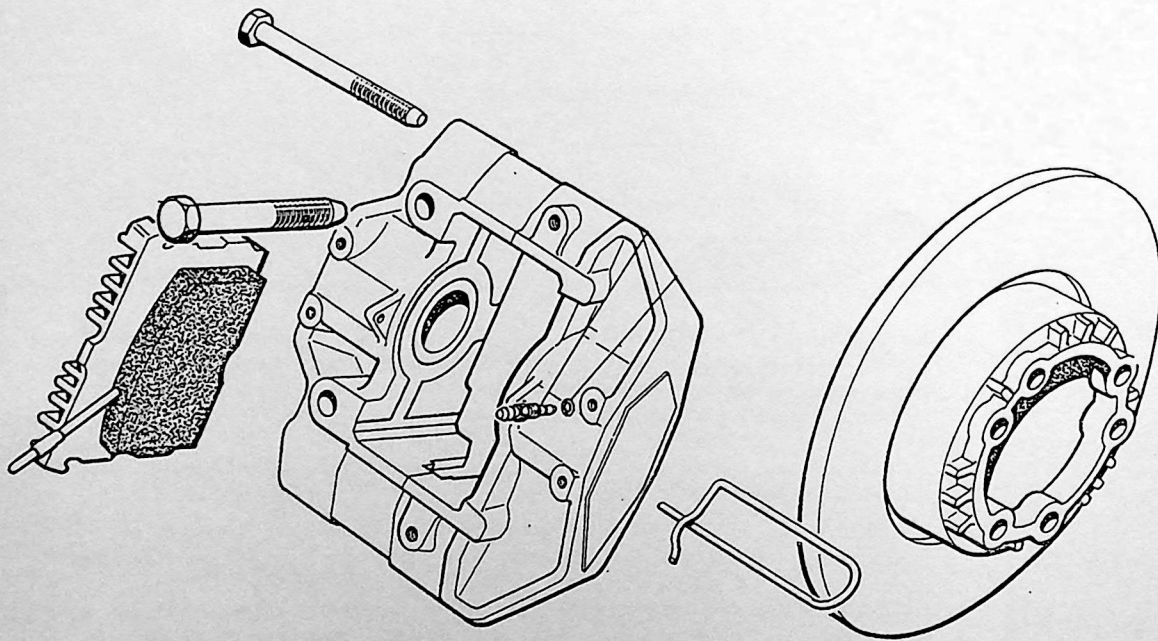
SelfMade

De vaste rubriek, waarin u over kleine technische aangelegenheden geïnformeerd wordt. In voor de technische leek begrijpelijke taal en zonodig met hulp van foto's en tekeningen wordt uiteen gezet hoe te werk gegaan kan/-moet worden. U wordt uitgenodigd uw vragen telefonisch of schriftelijk aan de redactie te stellen.

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?

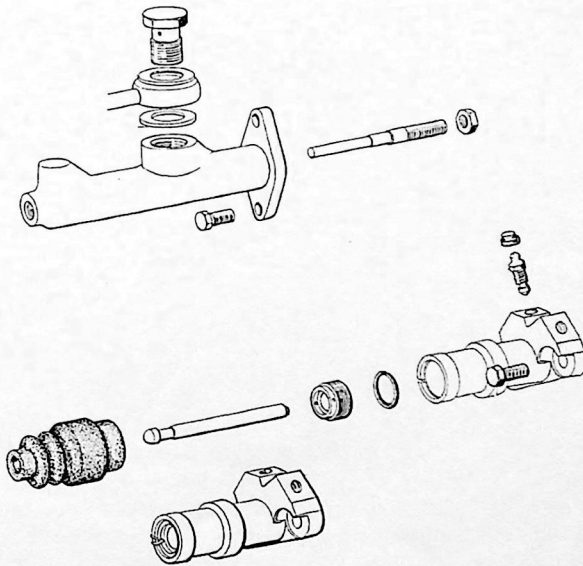
Antwoord: Het optreden van trillingen is meestal een gevolg van onbalans van een draaiend onderdeel. Een veel voorkomende trilling is onbalans in de wielen/banden. Bij bepaalde snelheden is er dan een lichte of sterkere trilling in het stuur te voelen. Deze trilling heeft niets van doen met de remmen.

Dit ongemak is vrij eenvoudig bij een bandencentrum te verhelpen ('Balanceren a.u.b.!'). Trilling bij afremmen duidt op het niet gelijkmatig aangrijpen van de remblokken op de remschijven. Bij een versnellingsbakrevisie worden de remtangen gedemonteerd. Na montage versnellingsbak, remschijven en aandrijfassen moeten de remtangen gecentreerd worden. Zet de aandrijfassen aan de versnellingsbakzijde goed vast. Draai de 2 bevestigingsbouten van de remklauw ongeveer 1 slag los (sleutel 21). Monteer nieuwe remblokken. Laat een hulp het rempedaal ingetrapt houden. De bevestigingsbouten van de remtang kunnen nu vastgezet worden (aantrekkoppel 130-140 Nm). Verricht deze handeling aan beide zijden. Mochten 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 bleef tijdens het in een file rijden mijn koppelingspedaal slap op de vloer liggen. Na de motor uitgezet te hebben en weer te starten, functioneerde het pedaal weer. Hoe kan dat?

Antwoord: De SM is uitgerust met een hydraulische bediening van de koppeling in plaats van met een kabel. Wanneer het koppelingspedaal niet meer functioneert, zou bij de conventionele bediening van de koppeling de kabel gebroken zijn. De SM heeft een hydraulische bediening, wat inhoudt: oliedruk bedient een bewegende ontkoppelcilinder. De door u geschets-te situatie kan twee oorzaken hebben. 1: lucht in de leiding naar de koppelingscilinder. Remedie: ont-koppelcilinder ontluchten. 2: lekkage van de ont-koppelingscilinder. Remedie: revisie. Advies: neem geen risico, bekijk de ont-koppelingscilinder kritisch op lekkage. De jongste zijn tenslotte al 18 jaar oud!



Vraag 3: Op het gebied van banden bestaan veel aanbiedingen. Ik word moe van de vele type-aanduidingen en de prijsverschillen. Wat te doen?

Antwoord: Het is juist dat er zeer veel aanbieders zijn op het gebied van banden. Ze maken gelukkig allemaal gebruik van gestandaardiseerde aanduidingen waardoor een juiste keuze mogelijk is. De belangrijkste aanduiding is die voor de maximaal toelaatbare snelheid. De grenzen liggen bij 120 km/uur en 180 km/uur en daarboven. Juist de grens van 180 km/uur en hoger is belangrijk omdat de SM makkelijk tot boven de 210 km/uur kan komen. Heeft men banden die maar tot 180 km/uur 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 (noot van de

redactie: en Jules Deelder kan er over meepraten sinds hij een voorband verspeelde met de SM. Zie elders in dit blad over het artikel in de Autovisie van maart j.l.)

Achterspatbord, deurstijl en deur waren zwaar beschadigd. Dit was gelukkig nog maar een achterband. Laat u bij de aanschaf van banden goed voorlichten en wijs de mensen erop dat de SM lange tijd de snelste voorwielangedreven auto is geweest. De goede maat is 195/70 VR 15 X of 205/70 VR 15 X. De Michelin XWX die standaard werd gemonteerd, werd destijds speciaal ontwikkeld voor de SM en werd tevens geleverd voor Jaguar. Voor de SM is de 195/70 VR 15 van Michelin niet meer leverbaar: alleen de 205/70 VR 15 (in de XWX-versie, en oorspronkelijk bestemd voor de injectiever-sie van de SM) is bij tijd en wijle op de kop te tikken. Hij is niet erg slijtvast, maar draagt zonder meer bij aan de goede wegligging van onze auto's. Een redelijk alternatief (en iets goedkoper) is de Michelinband die op de XM wordt gemonteerd. Vaak zien we verder Pirelli's en soms GoodYear-banden. Maar voor alles geldt dus: let goed op de snelheids-aanduiding (VR).



Vraag 4: Ik heb een SM aangeschaft in Italië. Ik wil de kentekenplaatverlichting ombouwen naar de Nederlandse versie. Is dat mogelijk?

Antwoord: Ja dat kan. 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 (dat wijst de weg vanzelf overigens), zal men na het verwijderen van de Italiaanse kentekenverlichtinghouders de geboorde gaten moeten sluiten. Dat kan door dichtlassen en plamuren/aflakken. Veel simpeler wordt het als u ook een originele SM ros-kentekenonderplaat monteert: de gaten van de Italiaanse verlichtingsunits vallen hier precies onder. U kunt dan volstaan met lucht- en waterdicht aftapen van de gaten. (Overigens: verchroomde kentekenplaathouders van Jaguar en oudere Mercedessen voldoen ook uitstekend. 't Is maar of je een origineelfreak bent of niet!)

Naar aanleiding van deze laatste vraag over ombouwen van een Italiaanse versie naar een Hollandse: we krijgen regelmatig vragen over het ombouwen van de Amerikaanse neus naar een Europese. Wie heeft daar ervaring mee, en schrijft eens een artikeltje over het hoe en wat daar bij komt kijken?! Is dit iets voor de doe het zelfver (en dus voor SelfMade) of is het iets voor de vakman (en dus voor SMarttalk)?

CHASSISNUMMER 00SBSB4655 IN BEELD



IDENTITEIT

Type	SBSB (carburateurmotor)
Kleur	Rouge de Granade (AC 426)
Bouwjaar	1971
Uitvoering	rode stof, getint glas
Chassisnummer	00SBSB4655
Eigenaar	Jan van Gompel, Eindhoven

Een verborgen museum

Vierde van een serie artikelen, waarin een van onze clubleden en zijn auto('s) centraal staan. Deze keer Jan van Gompel uit Eindhoven, die samen met z'n zoon Michel een gespecialiseerde Citroëngarage drijven in het Brabantse.

Gastvrij

Zondag 13 februari. Het wordt vandaag ijsig koud. De winter slaat in ons lang toch nog even toe. Zelfs in het Brabantse land, waarheen Theo van der Laan jr. en uw redacteur nietsvermoedend de BX Sport de sporen geven. Nou, nietsvermoedend is wat sterk uitgedrukt. We weten dat we op weg zijn naar een Citroën-enthousiasteling van het eerste uur. Was het niet Jan van Gompel, die zich als een van de eersten heeft aangemeld als lid van de Citroën SM Club Nederland? En was het niet Jan die ons, gewapend met een professioneel aandoende videocamera, op de eerste meeting van de club (26-9-1993) uitnodigde om een kijkje te nemen bij zijn SM's? We gingen gretig in op z'n uitnodiging, niets vermoedend..., maar op zoek naar de geschiedenis van een paar SM's. Dat pakte even anders uit! U had ons eens moeten zien op deze ontdekkingstocht: vier kleine mannen (gemiddeld 1.70m) in een bedrijf dat uit z'n voegen lijkt te barsten. Vier Citroëngekken temidden van een schat aan Citroën-historisch materiaal: Jan en Michel (de zoon), Theo de SM-speurder en uw reporter. Als wij westerlingen in Eindhoven de knorrende BX tot stilstand brengen voor donkerbruine garagedeuren, staat Michel ons in de ijzige kou gastvrij op te wachten. We stappen uit en lijden maar even kou, want zodra de deur opengaat en we binnenstappen in dit eldorado, is het al behaaglijk warm. Dat is gastvrijheid. De koffie is gereed, de vlaaien staan klaar. Plus een fantastische XM.



Gompeliaanse XM

We denken dat wij echte freaks zijn, maar we hebben ons vergist. Voor ons staat een XM, zoals je die eigenlijk nooit op de Nederlandse wegen ziet, tenzij je natuurlijk in de buurt van Eindhoven woont of op een of andere Citroëmeeting je ogen uitkijkt naar alle mogelijke bijzonder uitgedoste creaturen van dit merk. Hier staat er één van deze soort: een XM die verlaagd, verbreed, verlengd (nou ja, een beetje) en opgetuigd is op een wel heel bijzondere manier. Ongeveer zoals je Duitse auto's op de Motorshow in Essen regelmatig kunt aanschouwen. Spoilers, lichtmetalen wielen, banden van f2500,-per stuk, echt notenhout op het dashboard en de deurpanelen, werkelijk te gek om op te noemen. Met een bijzonder rode bies over de beschermstrips van de deuren, en schitterende XM-logo's in goud op motorkap en voor-schermen, speciaal vervaardigd voor dit unieke V6-exemplaar van de XM-dynastie. Even later komt Jan in een -zo te horen doodgewone- C15 aanrijden. Nou vergeet het maar: ook die Citroën is bijzonder. Uitgerust met heel praktische en keurig verwerkte hulpmiddelen voor assistentie bij pech-onderweg-klanten, bekleed met vaste vloerbedekking op wanden en dak, is het een luxe automobiel geworden. Maar het meest bijzonder is wel de airbrush afbeelding op de motorkap: dat kan een Citroëndealer zich niet permitteren. Jan van Gompel met z'n grote Citroëngarage wel. En het is uiterst professioneel door een Belgische kunstenaar gedaan.



CHASSISNUMMER 00SBSB4655 IN BEELD



IDENTITEIT

Type	SBSB (carbureurmotor)
Kleur	Rouge de Granade (AC 426)
Bouwjaar	1971
Uitvoering	rode stof, getint glas
Chassisnummer	00SBSB4655
Eigenaar	Jan van Gompel, Eindhoven

Een verborgen museum

Vierde van een serie artikelen, waarin een van onze clubleden en zijn auto(s) centraal staan. Deze keer Jan van Gompel uit Eindhoven, die samen met z'n zoon Michel een gespecialiseerde Citroëngarage drijven in het Brabantse.

Gastvrij

Zondag 13 februari. Het wordt vandaag ijzig koud. De winter slaat in ons lang toch nog even toe. Zelfs in het Brabantse land, waarheen Theo van der Laan jr. en uw redacteur nietsvermoedend de BX Sport de sporen geven. Nou, nietsvermoedend is wat sterk uitgedrukt. We weten dat we op weg zijn naar een Citroën-enthousiasteling van het eerste uur. Was het niet Jan van Gompel, die zich als een van de eersten heeft aangemeld als lid van de Citroën SM Club Nederland? En was het niet Jan die ons, gewapend met een professioneel aandoende videocamera, op de eerste meeting van de club (26-9-1993) uitnodigde om een kijkje te nemen bij zijn SM's? We gingen gretig in op z'n uitnodiging, niets vermoedend..., maar op zoek naar de geschiedenis van een paar SM's. Dat pakte even anders uit! U had ons eens moeten zien op deze ontdekkingsstocht: vier kleine mannen (gemiddeld 1.70m) in een bedrijf dat uit z'n voegen lijkt te barsten. Vier Citroëngekken temidden van een schat aan Citroën-historisch materiaal: Jan en Michel (de zoon), Theo de SM-speurder en uw reporter. Als wij westerlingen in Eindhoven de knorrende BX tot stilstand brengen voor donkerbruine garagedeuren, staat Michel ons in de ijzige kou gastvrij op te wachten. We stappen uit en lijden maar even kou, want zodra de deur opengaat en we binnenstappen in dit eldorado, is het al behaaglijk warm. Dat is gastvrijheid. De koffie is gereed, de vloaijen staan klaar. Plus een fantastische XM.



Gompeliaanse XM

We denken dat wij echte freaks zijn, maar we hebben ons vergist. Voor ons staat een XM, zoals je die eigenlijk nooit op de Nederlandse wegen ziet, tenzij je natuurlijk in de buurt van Eindhoven woont of op een of andere Citroëmeeting je ogen uitkijkt naar alle mogelijke bijzonder uitgedoste creaturen van dit merk. Hier staat er één van deze soort: een XM die verlaagd, verbreed, verlengd (nou ja, een beetje) en opgetuigd is op een wel heel bijzondere manier. Ongeveer zoals je Duitse auto's op de Motorshow in Essen regelmatig kunt aanschouwen. Spoilers, lichtmetalen wielen, banden van f2500,-per stuk, echt notenhout op het dashboard en de deurpanelen, werkelijk te gek om op te noemen. Met een bijzonder rode bies over de beschermstrips van de deuren, en schitterende XM- logo's in goud op motorkap en voor-schermen, speciaal vervaardigd voor dit unieke V6-exemplaar van de XM-dynastie. Even later komt Jan in een -zo te horen doodgewone- C15 aanrijden. Nou vergeet het maar: ook die Citroën is bijzonder. Uitgerust met heel praktische en keurig verwerkte hulpmiddelen voor assistentie bij pech-onderweg-klienten, bekleed met vaste vloerbedekking op wanden en dak, is het een luxe automobiel geworden. Maar het meest bijzonder is wel de airbrush afbeelding op de motorkap: dat kan een Citroëndealer zich niet permitteren. Jan van Gompel met z'n grote Citroëngarage wel. En het is uiterst professioneel door een Belgische kunstenaar gedaan.

CITROËNSPECIALIST JAN VAN GOMPEL

TONGELRESESTRAAT 25
5611 VJ EINDHOVEN. TEL. 040-113843

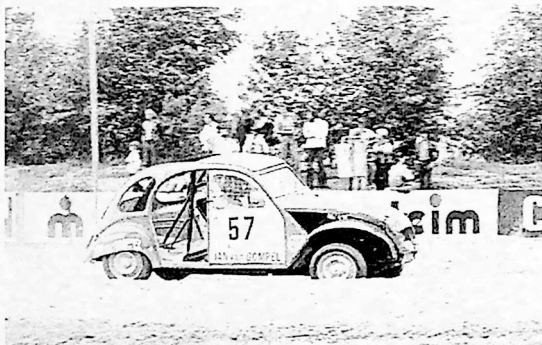
Documentatie

Tijdens de koffie wordt op ons verzoek door Michel gegrassuind in de enorme hoeveelheid Citroën-documentatie. Je kan het zo gek niet bedenken, of vader en zoon hebben het verzameld. Ter voorbereiding van ons bezoek ligt, keurig geordend, een grote hoeveelheid boeken en tijdschriften uitgestald, allemaal betrekking hebbend op onze gemeenschappelijke interesse, de SM. Maar minstens zo aardig zijn de folders van de Méhari 4x4, speciale militaire uitvoeringen van diverse Citroëns, en de bijzondere Hollandse folder met een afbeelding van een GS Birotor. Deze GS met z'n dubbele wankelmotor, bestaat eigenlijk niet meer. De fabriek heeft ooit alle eigenaren gevraagd de auto in te ruilen omdat Citroën de onderdelenvoorziening niet meer wilde garanderen, en de ingeleverde Birotors werden vernietigd! Ondanks dat bestaan er nog heel wat, want de bewaarderige concessionnaires in Frankrijk hebben vaak een exemplaar achter gehouden. Moesten destijds de 'cartes grises' ingeleverd worden, later zijn ze toch weer tot het verkeer op de Routes Nationales toegelaten. Maar dat is een ander verhaal. En de Van Gompels hebben géén 'Bierauto', zoals de leken hem noemen, maar een folder.

Alles voor uw Citroën

Wat we wèl tegenkomen, grenst aan het ongelofelijke. Naast een fabriekshal vol met keurig gerangschikte onderdelen van recente Citroëns, ligt een grote ruimte, die voor Citroëfiele smulpapen om te likkebaarden is. Daar staat, alsof het een overdekte 'démolisation' betreft, een keur aan Eenden, AMISupers, een HY, diverse DS'en en ID's, Dyanes, CX'en, waaronder een van de eerste Prestiges zonder het verhoogde dak, en ga zo maar door. Werkelijk teveel om op te noemen. En dat vermoed je niet als je voor de eerder genoemde bruine toegangsdeuren staat met daarop in grote letters 'Jan van Gompel, Citroënspecialist'. In weer een andere ruimte staan gecrashte CX'en, XM's, GSA's, en een reeks BX'en. Rijp voor een grondige restauratie, of bestemd voor demontage, waarna de onderdelen getransplanteerd worden in de talloze Citroëns die hier dagelijks langkomen voor een nieuw orgaan. Wat te denken van meer dan twintig CX-GTI-motoren, keurig voorzien van

een label met het aantal kilometers, en gegevens over de kwaliteit. Het is slechts een greep uit de visuele indrukken die we opdoen. Soms betrap ik me op het gevoel het verkeerde beroep gekozen te hebben, maar als ik hoor dat deze immense hoeveelheid onderdelen en auto's binnenkort zal moeten verkassen omdat de gemeente op dit terrein huizen wil gaan bouwen, dan blijf ik voorlopig maar zitten waar ik zit. Ik raad ze aan tijdens de verhuizing op vakantie te gaan! Inmiddels nemen Jan en Michel voorzorgsmaatregelen door alle onderdelen in een computersysteem op te slaan, zodat met de bediening van enkele toetsen duidelijk wordt of een bepaald artikel voorradig is. Lijkt me een uitstekend idee, want hoe goed hun geheugen ook zal zijn: dit is niet meer bij te fietsen, èn... perfect voor de cliëntèle, die niet eindeloos hoeft te wachten of voor niets aanklopt bij Garage Van Gompel. Trouwens: dat laatste lijkt me onmogelijk!



Citroën? Racen, jawel

Inmiddels hebben we het bitterkoud gekregen. Daarom eerst koffie, waar we een leuke collectie miniatuur-Citroëns te zien krijgen, en fotoboeken vol herinneringen aan het Rally-cross-verleden van Jan: uniek materiaal voor de ware Eendeliefhebber. Tweemaal werd hij nationaal

kampioen, in een veld van ruim 120 meest fantastisch uitgedoste half-eenden. De echte nummer '57' staat, zo zien we later, in weer een andere ruimte, de heuse sho-



wroom, met door elkaar handelswaar en privébezit. De Van Gompels zijn ware carnavalvierders. Ooit hebben ze naar aanleiding van een

carnavalshit die over een eend in de boom ging, een zwager zover gekregen om uitgedost als witte Citroën-eend over het stadplein te waggelen, terwijl in een boom een blauwe eend op een tak balanceerde. Talloze bokalen herinneren aan deelname aan of overwinningen in binnen- en buitenlandse Eendecrosswedstrijden. De nummer '57' is een tot op het bot afgekloven Eend, waar alleen het allernoodzakelijkste nog in zit om supersnel vooruit te komen; Pierre Boulanger, de man die deze 'minimal'-auto ontwierp, zou er een puntje aan kunnen zuigen. Overigens: het verenpak zit er nog wel onder, als ik er onderkruip om te zien of hier niet slinks een VW-chassis is gemonteerd. Ik had beter kunnen weten: de wedstrijdvoorschriften zouden Jan onmiddellijk gediskwalificeerd hebben, en dat risico wilde hij beslist niet lopen. Michel heeft inmiddels een Eend voorzien van een GS-motor met zes versnellingsbak. Ik snap nu waarom die XM V6 in zo'n race-uitmontering is gestoken! Het bloed kruipt....

Showroom? Welnee, een Museum!

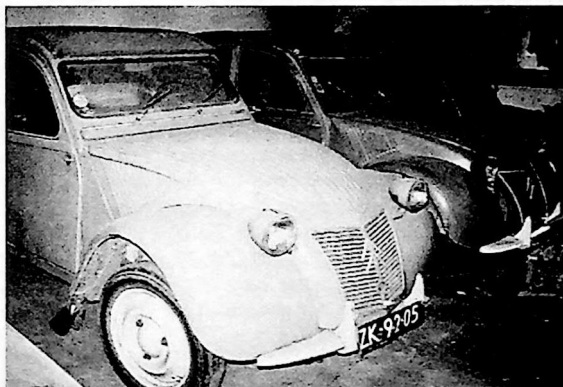
Uit het warme kantoor op weg naar de volgende etappe van deze ontdekkingsstocht. We betreden de zorgvuldig afgesloten showroom, compleet met felle verlichting, en.... een reeds brandende verwarming. Schrik niet: het eerste wat ik zie is geen Citroën, maar een Ferrari en een Porsche. Die ervaring hadden we eerder, bij de broers Sanders met hun Harley Davidson. Sommige Citroëliërs mogen dan in onze ogen de gekte nabij zijn, ze staren zich niet allemaal blind op dat ene merk. Maar dan komt het ware genieten. Als pronkstuk staat in de showroom de SM waar we eigenlijk voor zijn gekomen.



Een bijzondere kleur: Or de Simiane (AC 326), chassisnummer SC1709. Bijzondere typeplaatjes

op de c-stijl: 'Citroën Maserati' in brons. Een heuse Italiaan, opgeduikeld bij een Belgische handelaar in Amerikaanse slagschepen. Deze wilde er wel vanaf, om plaats (en geld) te maken voor weer nieuwe auto's van over de grote plas. Ieder z'n smaak, nietwaar, en Jan is er terecht- bijzonder gelukkig mee. Het interieur is als nieuw. Weinig kilometers, zorgvuldig onderhouden. De auto haalde het Eindhovens Dagblad, toen een Citrofiële verslaggever lucht kreeg van de passie van Van Gompel en zoon. Uit dit krantartikel komt ook de subtitel van ons verhaal: een verborgen museum. En dat is

het. Wat te denken van een Chapron CX Présidentielle, met separatieruit, televisie en alle mogelijke andere toeters en bellen in het interieur, geheel naar de stijl van deze meester-carrossier gemodelleerd. Bijzonder Citroën, bijzonder zwart ook, tot en met de geblindeerde achterruiten en de (demontabele) t.v.-antenne. Of wat te denken van de zwarte DS Prestige met beige leer en de bekende grijs gespoten binnenkant van de achterdeuren? Goed, hij mag wel een restauratiebeurt hebben, maar de basis van deze nummer 23 mag er wezen. De Eendefreak likkebaart bij de '52-er dofblauwe Deux Cheveaux-in-nieuwstaat, een lid van de GS-vereniging smult van een van de eerste (beige) GS-1015 C-matics: prachtig dashboard, met duidelijke familietrekjes van ons idool. De VI-



SA-Chrono-liefhebber krijgt de (ex-)auto van Mevrouw Van Gompel waarschijnlijk niet los, en de Cross-eend waarin Jan kampioen werd gaat natuurlijk nooit weg. Zelfs een glimmende donkerblauwe CX20 met een hagelnieuw interieur 'blijft gewoon staan', zoals we vaker horen deze dag. Ik kan het begrijpen. Een enkel krasje, maar helemaal roestvrij.... Dit is 'een plek om in te wonen', en niet alleen voor leden van de Citroën SM Club Nederland. We moeten maar eens een meeting organiseren bij deze gastvrije en enthousiaste mensen. Jan en Michel: Citroengekken, zonder meer. Niks geen poeh-ha, maar glimmende ogen, bescheiden toch ook.

Tweederde bestaat nog

Afgeschermd voor al te grijpgrage vingers, staan drie SM's. Twee Duitse, waarvan er één (de 00SC1822) ooit door een smakeloze oosterbuur oranje-rood-met-glittertjes is gespoten: hoe verzin je het! Maar leuk-gek om te zien, èn compleet. Een tweede komt uit Californië en dat is te zien. Een 2.7 liter automaat, een hele vroege met een chassisnummer met de letters 01SB0163, dus niet SBSB, zoals de latere 'Auto



Niet alleen het feit dat dit een Hollandse auto is, maakt hem bijzonder. Op zichzelf is dat aardig, maar de kleur Rouge de Granade, met rood stoffen interieur, dat is behoorlijk zeldzaam. Deze 95-90-ZE steelt ons hart. En wordt nummer vier in onze reeks CHASSIS-NUMMER..... Op de terugtocht naar Leiden raken we niet uitgepraat over 'het verborgen museum' van vader en zoon Van Gompel. Jan en Michel: dank voor de spontane gastvrijheid!

matiques' genoemd werden; ik kwam dat inmiddels vaker tegen. Met als artistiek kenmerk: craquelé, waar je ook maar kijkt. Een kunstwerk op zichzelf. Maar wel met een goede motor en een keiharde body. De rest is bijzaak, hoewel: veel werk! Maar daar zien deze Brabanders absoluut niet tegen op. En dan komt voor Theo en mij de verrassing van de dag: chassisnummer 00SB4655 staat ogenschijnlijk verstopt in een hoek te wachten om opnieuw ontdekt te worden. Van kinds af aan heeft Van der Laan junior gespeurd naar al wat SM was in ons land. Inmiddels heeft hij, samen met uw club, maar liefst vijfenzestig ooit nieuw in ons land geïmporteerde SM's weten te traceren. En hier staat de 66ste, origineel Nederlandse SM. Moet je na gaan: van de 99 is dus zeker tweederde bewaard gebleven! Hoe zou dat mondiaal liggen?!



Brieven

Thomas C. Wolf te Hamburg heeft een jaar geleden een SM gekocht en vroeg om inlichtingen over onze club. Hij schreef de volgende (vrij vertaalde) brief.

'Sinds maart vorig jaar ben ik eigenaar van een Citroën SM- Maserati injection electronique, bouwjaar 1972. Door deze koop is een jeugdroom in vervulling gegaan, en ik hoop dat mijn 'DIVA' nog lang in goede staat valt te houden. Ik beleef veel plezier aan haar, want zij is 100% roestvrij (dankzij inwendige roestpreventie) en omdat ze tot in details in originele toestand verkeert.

Tot voor kort heeft m'n SM zonder schade 82.000 kilometer gelopen, maar helaas staat ze op dit moment in de garage (...), omdat op de Autobahn de primaire ketting brak. De auto verkeert in droomtoestand, zelfs het stuurwiel is niet poreus of kaal. In 1989 is ze door een Duitse autohandelaar in Montpellier gekocht en naar Hamburg gebracht. Ik rijd op dit moment nog met de in ons land niet toegestane oranje achteruitrijlampen. Al met al ben ik een echte SM-fanaticus geworden, en ik heb enige tijd geleden in een Duits autotijdschrift over uw SM-club gelezen.

Intussen ben ik goed geïnformeerd over de geschiedenis van dit bijzondere voertuig, en wil ik graag meer vernemen over uw nieuwe club om eventueel lid te worden. Tot nu toe ben ik nog niet lid van enige autoclub, en het zou mij veel plezier doen, als u mij over uw organisatie de belangrijkste gegevens zou willen verstrekken. Ik zou u zeer dankbaar zijn, als u mij snel zou willen informeren.

*Met vriendelijke groeten,
Thomas C. Wolf.*

Bijgevoegd: een foto van mijn 'DIVA'.

Een schitterende blauwe (verts de tropiques) SM. Dat moet gezegd worden. Een uitvoerig telefoongesprek met Thomas Wolf gaf duidelijkheid over de oorsprong van z'n idee om de SM 'DIVA' te noemen: de SM combineert een aantal eigenschappen die men bij een diva meestal terug vindt: ze is uiterst aantrekkelijk, attractief, beroemd, en.... niet altijd even trouw ! Dhr. Wolf is serieus geïnteresseerd in onze club en ontving documentatie.



Johan Cruijff...

In Subliem 4 (maart 1994) vroegen we meningen van lezers over het eventueel erelid maken van Cruijff. Clublid Jan van Ekris belicht de zaak vanuit het verleden en geeft zijn mening.

'In mijn functie als SM-coördinator van de ID-DS club heb ik in het verleden op alle mogelijke (en onmogelijke) manieren getracht met Johan Cruijff in contact te komen teneinde hem uit te nodigen voor een gesprek danwel deelname aan een evenement. Voor de op mijn initiatief georganiseerde 2e internationale Citroën SM meeting in 1986 gaf Johan Cruijff 'niet thuis', ondanks de aanbieding van eventuele (reis-)kostenvergoeding. De (blijkbaar) alleen voor véél geld beschikbare voetbal-international heeft totaal geen interesse in de Citroen SM, anders dan (destijds) uit financieel gewin.

Het zou mijns inziens een slechte zaak zijn Johan Cruijff alleen vanwege zijn associatie met de Citroen SM op promotioneel vlak voor Citroen, erelid te maken. Alleen personen welke zich bewijsbaar zéér verdienstelijk maken of hebben gemaakt voor de Citroen SM Club Nederland behoren het ere-lidmaatschap van de club te kunnen verkrijgen. Ik zie niet op welke wijze Johan Cruijff daaraan heeft bijgedragen of nog zal bijdragen. Daarnaast vind ik dat het erelidmaatschap alleen toegekend zou moeten kunnen worden op basis van een meerderheid van stemmen door de leden in een algemene ledenvergadering.

In vertrouwen met deze reactie van dienst te zijn, verblijf ik, met vriendelijke groet,

Jan van Ekris.'

Jans reactie spreekt voor zich. Mocht u er anders over denken, dan horen we dat graag.

Brief uit Nieuw Zeeland!

Wilfried en Mieke Holtrop stuurden ons bijgaande brief plus foto van hun SM.

'Vorige maand bezocht ik de Citroën tentoonstelling in Amsterdam, waar ik u adres vond. Wij rijden nu alweer een paar jaar een 1972 SM en helaas is er hier in Nieuw Zeeland geen clubactiviteit. Er zijn maar een paar SM's in het land, waarvan de meeste in musea.

Onze SM werd oorspronkelijk nieuw gekocht door wereldkampioen motorcoureur Mike Hailwood, die hem in 1975 meebracht naar Nieuw Zeeland. Wij zijn de derde eigenaar en gebruiken de auto regelmatig, ook in classic car rallyes. Onze vraag aan u is of we een soort buitengewoon (buitenslands?) lid van uw club mogen worden, uw blad mogen ontvangen en misschien hulp kunnen krijgen voor onderdelen e.d. We sluiten een foto van de recente NZ Pirelli rallye bij en hopen spoedig van u te horen.

*Met vriendelijke groet,
w.g. W. Holtrop.'*

Fraaie foto, Wilfried en Mieke! Uiteraard kunnen zij lid worden, graag zelfs. HH. handelaren: stuur uw prijslijsten e.d. zo spoedig mogelijk naar de club; wij zorgen voor onmiddellijke toezending naar de familie Holtrop.



Het lijkt niet op te houden. Koud was nummer 3 van SublieM (december 1993) van de pers gerold, of de redactie werd enkele keren achtereen gebeld door een man die absoluut anoniem wenste te blijven. Het was een Engelsman, om precies te zijn uit Slough. Hij deed een nogal onsamenhangend verhaal over de brief die Sebastien de Musset ons had geschreven naar aanleiding van ons onthullende artikel over De Hoed van Suzanne Mirable. Dit keer werd het ons wat te veel. De betreffende heer beweerde Suzanne te kennen en nog regelmatig contact met haar te hebben. Hij gaf ons pikante details, waaruit met enige goede wil op te maken viel dat de man meer wist dan hij wilde loslaten. Maar hij weigerde ons haar adres te geven en dat vonden we zo flauw, dat we bij het laatste telefoongesprek de hoorn op de haak gelegd hebben. Nee, dan was onderstaande brief weliswaar niet zo onthullend, maar wel heel wat duidelijker.

Geachte redactie van SublieM,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van uw berichtgeving over DE HOED; en of die nu van Suzanne Mirable of Sabine Mercieux is, vind ik minder belangrijk. Eindelijk is er een autoclub die in haar magazine ruimte geeft aan leden en belangstellenden om hun kennis ten toon te spreiden over zgn. automobilia, of beter in dit geval Citrofernalìa: alles wat samen hangt met het merk en de toeters en bellen er omheen.

Zelf verzamel ik al jaren alle documentatie over de SM, maar over de hoed van 'Mevrouw SM' las ik niet eerder iets. Daarom: hartelijk dank voor uw informatie. Echter, de vraag die mij sedert uw onthullende journalistieke werk ten zeerste kwelt, is: LEEFT DEZE DAME NOG? Als dat het geval is, moet zij inmiddels rond de vijftig jaar zijn, dus het kan heel goed! Het zou fantastisch wezen haar eens op een clubdag te ontmoeten!

Vriendelijk verzoek ik u dit voor mij verder aan te pakken. Hebt u de hulp van Citroën Nederland al ingeroepen? Een suggestie: praat eens met dhr. Verhaest; tenslotte heeft hij er ook voor gezorgd dat André Citroën in levenden lijve op het I.C.C.C.R. in de Flevohof acte de présence gaf. Succes bij uw werk, en altijd tot hulp bereid!

(naam en adres bij de redactie bekend)

Noot van de redactie:

In Auto Collection no. 17 (juli/augustus 1993), een uitgave van Auto Passion, wordt de foto van Suzanne Mirable, alias Sabine Mercieux, afgebeeld met de mededeling van de uitgever, dat, mocht de 'joli mannequin' in de SM zichzelf op de foto herkennen, zij een gratis abonnement op Auto Collection tegemoet kan zien! U ziet: niet alleen SublieM is geïnteresseerd in de identiteit van Mlle. SM. De redactie van uw clubmagazine heeft daarom besloten een gratis abonnement op SublieM ter beschikking te stellen aan degene die haar ware identiteit weet te onthullen. De enige voorwaarde die de redactie daarbij stelt is: geen flauwekul, maar harde bewijzen! En nu toch de artikelen over 'Mme SM' uit SublieM 2 en 3 weer aan de orde zijn: de redactie ontving een persfoto uit handen van Michel van Gompel waarop -eveneens in een bosrijke omgeving- een SM staat afgebeeld met een beslist ander fotomodel dan Sabine Mercieux of Suzanne Mirable! Wie weet de naam van dit model? Overigens: met deze foto is de bewering van Sebastien de Musset ontkracht, dat Sabine succesvol bedongen had dat Citroën nooit een ander fotomodel meer mocht gebruiken voor publiciteitsdoeleinden!

Trans Europe Rally

1000 KM Rally 1

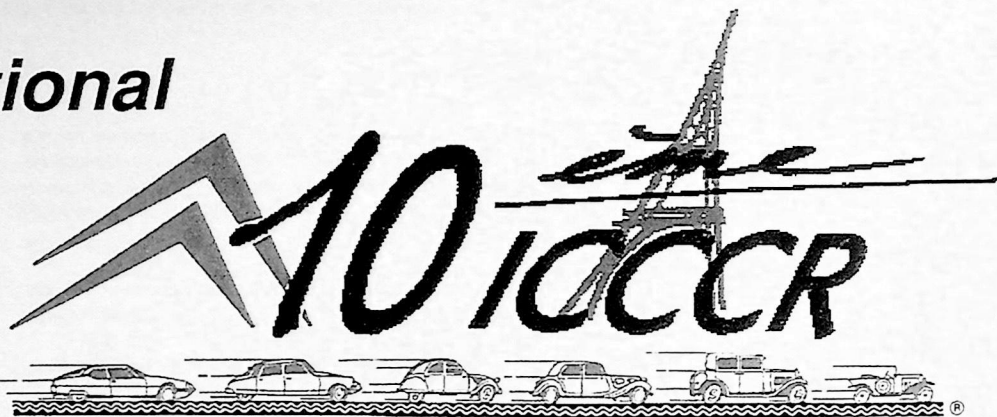
Van 2 t/m 4 september wordt voor de meer sportieve Old-timerbezitter, die geen problemen heeft met een afstand per dag van rond de 500 kilometer, de 1000 KM Rally gerealiseerd. De tocht voert vanuit Arendonk via Vaals, Francorchamps naar Trier. De volgende dag gaat het naar de Nurburgring, Maasmechelen en terug naar Arendonk. Kosten: f 495,- per equipe, excl. overnachting; f 100,- per equipe facultatief voor de diners. Inlichtingen: Trans Europe Rally, Postbus 353, 5600 AJ Eindhoven. Tel. 040-623340.



10e I.C.C.C.R.

In tegenstelling tot eerdere berichten, wordt de 10e Internationale Citroën Car Club Rallye niet gehouden tijdens het laatste weekend van augustus volgend jaar, maar van 18 tot en met 20 augustus 1995. Deze data zijn nu definitief. De plaats is onveranderd: Clermont Ferrand, Michelinterrein. We houden u op de hoogte. Houd er in ieder geval rekening mee, dat deze meeting middenin de Franse zomervakantie valt, zodat tijdig reserveren van camping, huisje, kasteel, kartonnen doos of hotel noodzakelijk kan zijn!

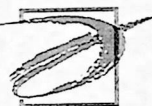
International Citroën Car Club Rally



18, 19 ET 20 AOÛT 1995



CLERMONT
FERRAND



Amicale Citroën Internationale

Deze overkoepelende organisatie van Citroënclubs in de hele wereld zendt ons vanaf maart jongstleden -wereldwijde- informatie over Citroën-evenementen.

Over een aantal meetings waren we helaas te laat geïnformeerd, maar zodra er iets nieuws te melden valt, zullen we dat zeker doen.



DE ONVOLTOOIDE

LA LIAISON SANGUINE De geschiedenis van de SM Deel 4

In SublieM nummer 4 kon u in een artikel van Hans Beenen lezen dat de bouwwijze van de motor van enkele moderne auto's opvallende gelijkenis vertoont met die van de Maserati V6 uit de SM. Hij beschreef de V8-motor van de Cadillac Allanté en verwees naar de eveneens moderne V6-motor van de Volkswagen Golf. De zwakke reputatie die de Maserati-V6 nog in veel kringen geniet, lijkt een beetje op die van de hydraulique van de DS/ID. Onterecht, mogen we zeggen. De SM-motor is een beresterk concept. Jammer dat de ontwikkeling van deze motor op een bepaald moment is gestopt. Er schuilde een ongekende potentie in.

Père mécanique

'De studie voor de auto die later de SM zou worden ('project S') is gestart in oktober 1966.', aldus de woorden van Jacques Né, technisch de vader van de SM. Als gewezen autocoureur was hij in het bijzonder geïnteresseerd in de kwaliteitsaspecten van de prestaties van de toekomstige SM. Hij vervolgde: 'Met mijn ploeg hebben we -onafhankelijk van het Bureau d'Etudes- uitgezocht hoe we de 6-cilinder Maseratimotor konden gebruiken, en vanaf de eerste pogingen hebben we de 200-kilometergrens overschreden.' En dat was geen geringe prestatie in die tijd, zeker niet voor een voorwielaangedreven auto. Niet voor niets kreeg de SM bij z'n introductie in 1970 het predikaat: 'Snelste voorwielaangedreven auto ter wereld!' Bij het ontwerpen van een razendsnelle auto gaat het vanzelfsprekend niet alleen om de kracht van de motor. Jacques Né onderzocht dan ook tegelijkertijd de uiterste grenzen van voorwielaandrijving, want een Citroën zonder dit kenmerk was uiteraard ondenkbaar. Hij gebruikte daarvoor steeds krachtiger motoren. Alfieri, de vloeiend Frans sprekende ingenieur van Maserati die de V6 had afgeleid van de Indy-V8-motor, leverde gewillig en, volgens de overlevering altijd prompt op tijd. Overbekend is het verhaaltje, dat de Italiaan 'gewoon twee cilinders van het V8-blok heeft afgezaagd'. Gewoon even..., en nog wel binnen drie maanden, terwijl afgesproken was dat hij een half jaar de tijd had. Tja, als Italiaans bloed gaat koken! Alfieri beschikte in Modena over diverse test-SM's, en Né reisde dan ook talloze malen naar de Maserati-fabriek in dit stadje in de buurt van Bologna. Overigens, ere wie ere toekomt: Né onderzocht de praktische kwaliteiten van de motor niet in z'n eentje. Hubert Alléra was z'n sparring partner op deze ontdekkingsreizen naar de grenzen van het 31 centime

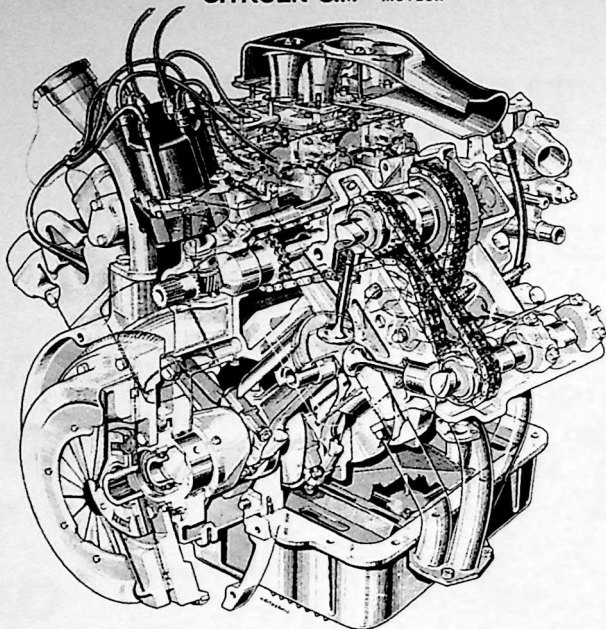
ters lange V6-motorblok in relatie tot voorwielaandrijving.

Steeds krachtiger

De eerste 'SM's' waren tweedeurs auto's die qua uiterlijk op een ID/DS leken. Beide herbergden al de meeste mechanische componenten van de latere SM: de wielophanging, de versnellingsbak, de motor, DIRAVI-stuurbekrachtiging, de remmen en vering. Ook de bodempartij was al identiek aan de 'echte' SM's. Deze auto's droegen respectievelijk chassisnummer 1 en 2. Volgens fabrieksopgave ontwikkelde de eerste 2670 cc SM-motor (in 1967) al 192 PK bij 6000 toeren per minuut. Ter vergelijking: de productie-SM is behoorlijk afgeknepen met z'n respectabele 170 PK. Testwagen nummer twee (met de laatste neus van de DS, 1968) haalde 215 à 220 km/uur en werd daartoe talloze malen uitgetoerd door M. Waldegaard. Jacques Né claimde niet zonder trots, dat de SM, ondanks z'n vier zitplaatsen en luxueuze interieur het profiel van een competitie-model had. Hij was 'gemakkelijk snel te berijden en had een laag (!) benzineverbruik, waardoor weinig stops noodzakelijk waren. Chassis en body bewezen een hoger snelheidspotentieel te hebben dan de motor'. Dat deed natuurlijk een beroep op het echte 'racegevoel' van deze Fransman. Al in 1970 werd dan ook een 270-PK-motor (let op: de eerste ontwikkelde 192 PK) ingebouwd, die volgens Né urenlang op 7000 toeren per minuut met succes werd beproefd.



ALLÉRA



Vuurdoop

In 1971 kwam de SM voor het eerst uit in een competitie. Maar liefst vier SM's ondergingen hun vuurdoop in de Rally du Maroc, een 4300 kilometer lange barre tour de force. Né verbleef ter voorbereiding van de rit weken in Marokko. De testauto was op twee punten na een standaard (fabrieks)model. Een maar liefst 280 kilo wegende rolbeugel moest de inzittenden beschermen tegen een crash, en de uitlaat was van een speciaal type, dat 5 PK meer opleverde. Ook hier moet gezegd worden, dat Né niet alle eer alleen toekomt. René Cotton, chef van Citroëns racedivisie en voormalig skikampioen, was de man die de auto's prepareerde. Hij deed dat ook voor de SM's die later aan de 24-uursraces op Le Mans en Spa-Francorchamps deelnamen. Maar over de rally's in een volgend artikel meer.

Racegeur

Nadat de SM in productie was genomen en z'n eerste rallysuccessen had behaald, zaten Alfieri en Né niet stil. We weten nu, dat al in een vroeg stadium gewerkt is aan een SM-Sport op basis van het originele ontwerp: met dezelfde carrosserievorm, maar -dankzij het gebruik van veel lichte metaallegingen en verstevigde plastics- met een gewicht dat onder de 1000 kilo bleef. Ter vergelijking: de 'normale' SM weegt minimaal 1460 kilo. Ondanks de aanvankelijke successen met de gewone SM, was het wel duidelijk dat deze zwaargewicht voor het echte rallywerk met z'n scherpe bochten, diepe kuilen, en onverharde wegen, veel te zwaar was.

De harten van de coureur Né en de eveneens op snelheid beluste skiër Cotton klopten slechts voor een eerste plaats op een wedstrijdanglijst, en zij kregen kennelijk nogal wat ruimte. Spoedig ontstonden dan ook allerlei proto's. 'Proefmonsters' van carrosserieën rolden uit de tekenkamers en werkplaatsen van Citroën; experimentele motoren van Alfieri bromden uit de smidse van Maserati richting Parijs. Men moet daar in Modena, dankzij de financiële middelen uit Frankrijk, weer de oergeur opgesnoven hebben uit de raceperiode die dit Italiaanse merk zo beroemd heeft gemaakt. Op grond van de ervaringen in ondermeer de Marokkaanse zandbak was -om werkelijk succesvol te blijven- niet alleen een lichtere carrosserie gewenst, ook de motoren moesten aangepakt worden.

380 PK in 1974

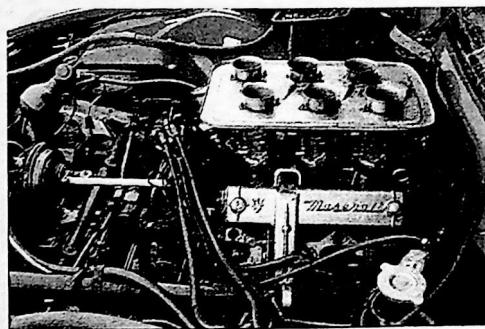
In 1972 werd dan ook in een verkorte SM een motor met 270 PK ingebouwd (maar liefst 100 PK meer dus dan de normale versie). Ondermeer door andere nokkenassen te gebruiken in de koppen van het 2670-cc-motortje, werd een top gehaald van 240 km per uur. In dezelfde auto (op hetzelfde chassis, maar nu met sommige plastic en aluminium carrosseriedelen) bouwde men in 1973 een drie-literversie, die opvoerd werd tot 250 PK en moeiteloos 7000 toeren per minuut draaide onder de meest zware omstandigheden. Vrijwel tegelertijd ontving Citroën een aantal (waarschijnlijk zes) V6-Maseratimotoren met vier kleppen per cilinder en elektronische benzine-inspuiting (waarschijnlijk een Bosch-systeem). Deze motoren gaven bij 7500 krukas-omwentelingen per minuut (!) 340 paardekrachten af.

Hoezo: de SM is nooit verder ontwikkeld? De vierkleppentechniek is niet uit Japan afkomstig!

Né plaatste één van deze monsters in een testwagen uit 1971. Er werd een benzinetank van 120 liter in gemonteerd en om de wielen werden speciale racebanden geplakt.



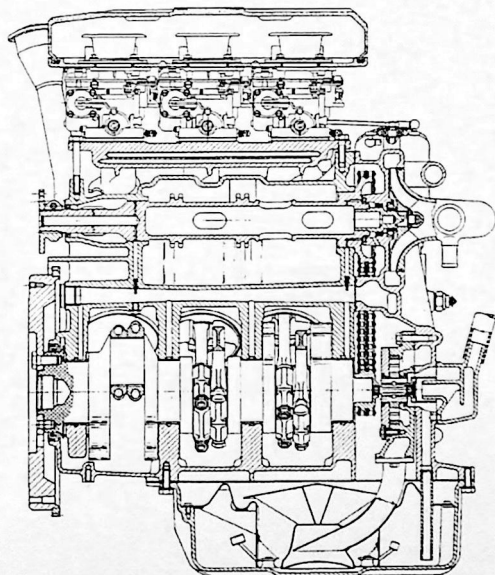
Jacques
NÉ



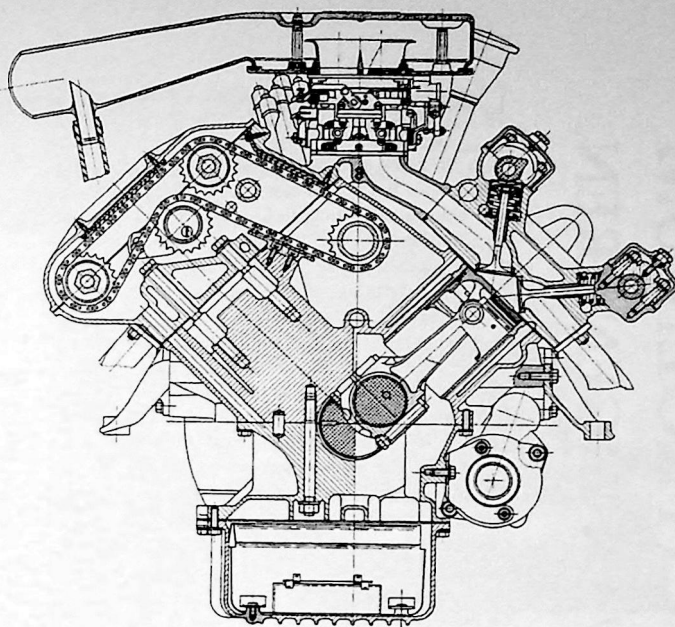
Voor het eerst in de automobielhistorie werden op de verticale achterraut twee ruitwissers geplaatst. Zes lucht aanzuigende toeters staken recht omhoog uit de motorkap. Gewicht van de auto: 1264 kg. Topsnelheid: 285 km/uur. In 1972. De auto is nooit ingezet in competities. Waarom? Dat vertelt de geschiedenis ons helaas (nog) niet.

Verdwenen

Toch komt langzamerhand het eind in zicht voor de Maserati-V6; althans voor zover we hebben kunnen nagaan. Begin 1974 ontving Né van Alfieri nog een krachtiger 3-liter V6. Deze motor bezat vier kleppen per cilinder en een Lucas-benzine-injectiesysteem en hij leverde 380 PK bij 8500 omwentelingen per minuut. Goedenmorgen, twintig jaar geleden. Het laatste wat we hebben gelezen over de zespitter van Maserati (afgezien uiteraard van het feit dat de V6 jarenlang achterin de Maserati Merak is gebouwd), is dat hij nog is beproefd in de CX. Dwars voorin wel te verstaan. Einde oefening Citroën-Maserati.



CITROËN SM MOTEUR Coupe Longitudinale

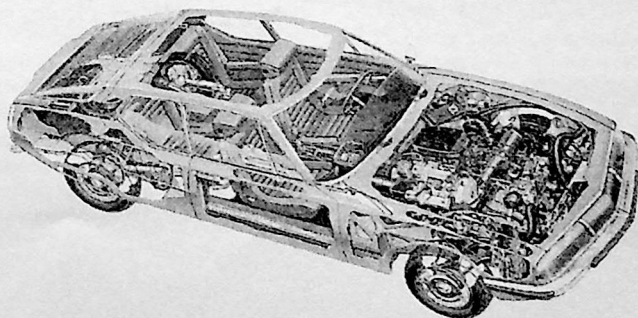


CITROËN SM MOTEUR Coupe Transversale

We zouden de geschiedenis van deze motor geweld aandoen als we niet zouden vermelden dat in 1970 door Ligier een V6-Maserati met 250 PK getest werd in de door de carrossier Frua getekende Ligier JS2. Tijdens de rally van Le Mans in 1972 kreeg een 270 PK-versie van dit blok kleppenproblemen. Het ging trouwens helemaal mis, want deze auto had wegliggingproblemen van jewelste. Kijk, en dat kun je van de SM moeilijk beweren. (Overigens: ik vind die Ligier een prachtige auto, meneer Frua).

Una relazione impeziante

De samenwerking tussen Citroën en Maserati wordt bijna altijd aangeduid als 'een kortstondig huwelijk'. Volgens mij was het meer een 'liaison sanguine' (een volbloed-relatie). En als de motor het karakter van een auto typeert, moeten we spreken van een 'una relazione impeziante' (een heetgebakerde verhouding). Of was het al met al toch meer een 'liaison dangereuse/relazione pericoloso'? Wie het weet mag het zeggen.



Uw club alweer 1 jaar jong

Han Wandel, enthousiast SM-bezitter en -reparateur van het eerste uur, heeft na bijna een jaar opgetreden te zijn als eerste voorzitter van de Citroën SM Club Nederland, zijn functie neergelegd. Bestuur, leden en donateurs zijn Han veel dank verschuldigd voor het initiatief dat hij genomen heeft om in maart 1993 een enquête rond te sturen onder de ons toen bekende eigenaren van een SM in ons land. Op zijn initiatief kwamen H.van Gestel, M.Witte, H.Beenen, P.Pijlman, A.Vroom, en Th.van der Laan jr. op 22 april 1993 bijeen in Motel Afrit de Meern. Samen hebben we op grond van de positieve uitslag van de enquête besloten tot oprichting van de club. Binnen één jaar zijn meer dan zeventig leden en enkele donateurs tot de club toegetreden. Zelf buiten de eigen landsgrenzen zijn we goed bekend geworden en hebben we eigenaren van een SM weten te boeien. Han Wandel heeft met zijn initiatief een 'gat in de markt' aangeboord: er was behoefte aan een eigen Citroën SM Club. Nu de club op het punt staat een officiële status te verkrijgen door het notarieel verleden van de statuten, is het goed dat Han besloten heeft per 1 april j.l. als voorzitter terug te treden; daardoor heeft hij hoofd en handen weer volledig vrij om zijn commerciële belangen optimaal te behartigen. Onbedoelde schijn van belangenvermenging, beperkte ruimte om commercieel bezig te zijn met de SM, en de schijn van mogelijk oneerlijke concurrentie ten opzichte van andere SM-specialisten wordt zo voorkomen. Han Wandel heeft bovendien door zijn besluit om als voorzitter terug te treden, de club de gelegenheid geboden te laten zien onafhankelijk de belangen van de SM-eigenaren te behartigen. Het bestuur wenst hem zake-lijk veel succes, en hobbymatig veel plezier aan het destijds genomen initiatief tot het bijeenroepen van een groepje enthousi-

siaste eigenaren van een SM, waaruit de Citroën SM Club Nederland is geboren.

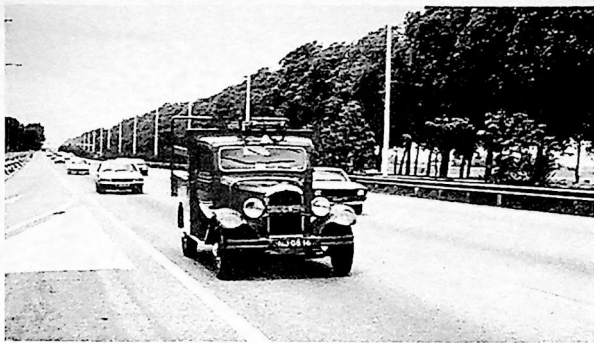


Inmiddels heeft het bestuur Dirk Jan van der Velde uit Hoorn bereid gevonden de plaats van Han Wandel in te nemen, zodat de continuïteit in het werk van uw bestuur onmiddellijk gewaarborgd werd. In het volgende nummer van SublieM een interview met deze Citrofiel. Hij was op de Nationale Citroën Club Dag te Amsterdam op 10 april j.l. aanwezig met een C6 brandweerwagen uit 1931, waaruit u niet de verkeerde conclusie mag trekken; hij bezit een SM!

Mark Witte, technisch adviseur heeft op grond van een andere kijk op het beleid van het bestuur zijn functie neergelegd, maar blijft dit jaar als clublid actief. In dit nummer van SublieM vindt u nog een technische bijdrage van hem. Naar de mening van uw bestuur heeft hij een goede trend gezet voor de opzet van technische rubrieken in het clubblad, waarvoor we hem namens de club op de algemene ledenvergadering dank hebben gezegd.



De eerste Algemene Ledenvergadering
Eind mei vond de eerste algemene ledenvergadering plaats in de garage van de firma Bertens te Oosterhout. Een impressie van deze vergade



ring kon om produktietechnische redenen niet meer opgenomen worden in deze uitgave, maar vindt u in het septembernummer van SublieM.

Onderdelen

Middels een schrijven van de secretaris van de club, Hans Beenen, hebben de leden kunnen inschrijven op nieuwe (dim-)koplampen voor de Europese versie. Er zijn 18 bestellingen binnen gekomen en betaald. Zodra de lampen binnen zijn, ontvangen de bestellers bericht. Rolf Knijff, ons lid uit Terneuzen, schreef het volgende. 'Wat de club bijeenhoudt, is het gezamenlijke bezit en enthousiasme voor de SM. De eerste taak lijkt me dan ook SM's in stand te houden. Met het verdwijnen van SM's door het niet aanwezig zijn van onderdelen, het oprijden van auto's, het uitstellen van restauraties, de niet altijd even betrouwbare techniek enzovoorts, zal de club niet gebaat zijn. Dat betekent voor mij een beleidsmatig accent op:

1. het verkrijgen/productoren van nieuwe onderdelen. Samenwerking tussen clubs lijkt me een noodzaak;
2. het opbouwen c.q. verbeteren van een kennis- en ervaringsbron ten aanzien van onderhoud, in bedrijf houden en restauratie van SM's. Ook hier is samenwerking van clubs noodzakelijk. De rol van commerciële bedrijven is hier ook van belang: maak ze bekend, geef ervaringen van leden door, laat ze adverteren in het clubblad, publiceer artikelen over bonafide restaurateurs, enzovoort. Het is wellicht overbodig hierbij op te merken dat de complexiteit van de SM de doorsneebeziener de pet te boven gaat. De ervaring van commerciële bedrijven is dan ook niet weg te cijferen;
3. voor mij hoeft er ook geen onderdelenmagazine te komen. Dat zal veel te veel vragen van de middelen van de club. Belangrijk is dat we weten wat waar te krijgen is;
4. samenvattend: de techniek zal een accent moeten krijgen. Het goed, samen verzorgen van bovengenoemde punten zal ook een hoop gezelligheid geven.'

Het is duidelijk, dat er leden zijn die technische

informatie willen. Daar wordt hard aan gewerkt, getuige ondermeer de contacten met de Franse club. De series SMarttalk en SelfMade in uw clubmagazine zullen zeker worden voortgezet.



Instructieboekje

Ons clublid Menno Eikelboom (Chyparse) heeft het originele instructieboekje van de SM laten herdrukken. U kunt het bestellen via het telefoonnummer in zijn advertentie. Binnenkort verschijnt bij hem waarschijnlijk ook een herdruk van de destijds door Citroën aan monteurs aangeboden 'Cursus hydraulique'. Deze uitgave behandelt in aparte secties de werking van het hydraulische systeem van de ID/DS, de GS en de SM. (Nederlandse uitgave)



SM's in shows

Diverse Citroëndealers hebben ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van Citroën speciale tentoonstellingen georganiseerd met schitterende exemplaren van oudere Citroëns. Van der Velde in Leiden, Dorvo in Dordrecht en Veldma in Groningen zijn daar voorbeelden van. De SM krijgt na jaren erkenning als een echte klassieke Citroën. De tentoonstelling van een SM in de Beurs van Berlage te Amsterdam toont aan dat Citroën trots is op deze loot aan haar stam, en de dealers (hoeveel van hen zullen er ooit een

verkocht hebben?) die geïnteresseerd zijn in de historie van 'hun' automerk, schaffen één voor één een exemplaar aan. Opvallend is de bekendheid van onze club; of is het zo, dat onze club ertoe heeft bijgedragen dat de SM als klassieker in aanzien is komen te staan? En wat eigenlijk nog veel aardiger is: steeds meer leden van de club rijden dagelijks in een SM rond, en dat is wel eens anders geweest. Een bekende taxateur noemde enige jaren geleden de SM een typische 'schuurtjes-auto' om aan te geven dat er nauwelijks mee werd gereden. Mede dankzij de club ontdekken liefhebbers van old-timers/all-timers/klassiekers de SM als een auto die wel degelijk geschikt is om dagelijks te gebruiken, mits..... a. je het echte Citroëngevoel kent, en b. de auto perfect onderhouden wordt.

SM in Bijenkorfparkeergarage

Op 10 april was de parkeergarage van de Bijenkorf te Amsterdam uitsluitend toegankelijk voor Citroëns. Dat moet een uniek gezicht geweest zijn. Wellicht hebben leden of lezers hier foto's gemaakt. Het zou leuk zijn om een foto te kunnen publiceren van de SM temidden van haar familieleden in de garage. Zeker is, dat er vijf SM's tussen de Citroëns geparkeerd hebben gestaan. Wie stuurt een foto in?

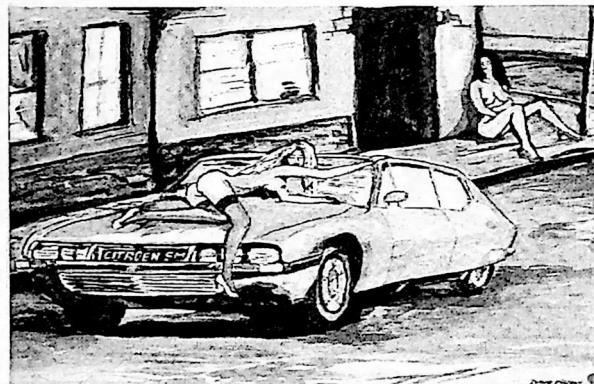
SM-postzegel

Van der Bijl Postzegelhandel te Utrecht sorteert haar postzegels van auto's op merknaam. Zoals in het clubblad van de ID/DS-club al te zien was zijn er veel zegels met een afbeelding van een ID/DS uitgegeven. Uw eigen blad liet al eerder twee voorbeelden van een postzegel met een afbeelding van een SM zien. Recent vonden we bij Van der Bijl een grote zegel uit Zambia met de afbeelding van een SM in..... 22 karaat goud! Over de prijs zullen we het maar niet hebben, maar het moet gezegd worden: het is een plaatje. Voor de ware freak....



SM-ansichtkaarten

Niet alleen verschillende landen zagen brood in afbeeldingen van de SM op hun postzegels. Ineens doken ze op: ansichtkaarten met een afbeelding van een SM. Eerst was er DaPlu-Cards met een reproductie van de klassieke advertentie van de SM getekend door Karel Suyling. Vrij snel daarna kwam Citroën zelf met twee kaarten: een van de grote poster met de flitsende SM (die aan de leden/donateurs als eerste clublidmaatschapskaart is toegezonden) en één van de bekende poster met Johan Cruïff.



Nu zijn er de twee ansichtkaarten die door David en Klaas Pijlman zijn ontworpen en geïntroduceerd werden op de NCCD van 10 april. De baten van deze twee kaarten zijn geheel voor de Citroën SM Club Nederland. Ze werden ook verkocht op de Internationale SM Meeting in Engeland van 2-4 juni. Na de grote verscheidenheid in postkaarten van DS'en, Eenden, AML6 enzovoort, nu dus ook kaarten van onze auto. En zo hoort het. U helpt uw club door vrienden en bekenden een kaart van de club te sturen. U kunt ze bestellen ad. f1.50 per stuk bij de redactie van SublieM. Doen!

Contributie

Aan onze laatste oproep in SublieM om het contributiebedrag over te maken, is perfect gehoor gegeven. Dankdankdank daarvoor: de club leeft!

De Pers

Om u een indruk te geven hoe adequaat de publiciteit van Citroën rond haar vijenzeventigjarig jubileum was, volgt hier een greep uit artikelen waarin (óók) over de SM werd gesproken. Eens te meer blijkt dat Citroën Nederland de SM en haar club serieus neemt. Trouw, zaterdag 5 maart: De schone zwanen en de lelijke

eenden van Citroën, door Peter Dekkers. De Volkskrant, zaterdag 5 maart: Citroën gaat zijn eigen gezicht reddend, door Hans Moleman. Weekmedia, 9/10 maart: Van lelijke eend tot geruisloos vehikel, door Michel Bijpost. Weekmedia, 16-17 maart: Citroën tort niet aan comfort, door Everhard Hebly. NRC Handelsblad, 10 maart: Megalomane reclame leidde tot ondergang van André Citroën, door Bram Pols.

Het Parool, zelfde week, advertentiebijlage Citroën 75 jaar toekomst.

Het Parool, 8 maart: Een merk dat zich onderscheidt, door Rob Rombouts.

Voiture's Courant, 10/24 maart: Themanummer Citroën 75 jaar toekomst.

Autoweek, nummer 12, met o.a. een foto van de Opéra van de familie Hermans uit Nuth.

AUTOselect, maart, nummer 3, vier artikelen: Citroën in de greep van het avontuur, Citroëns en de stripcultuur, Het zaad van de monospace, en Hoeders van een erfenis.

AUTOMOBIEL klassiek, maart: Ménage à trois: Citroën 15 six, SM en XM V6. (heel themanummer over Citroën).

Leeuwarder Courant, 31 maart: 'SM lange tijd ondergewaardeerd', met een interview met ons clublid Jan de Boer uit Katlijk., door Marius Dussel.

Privé, week 17-30 april 1994, Philip Scheltens' Show Pagina.

En last but not least het elders in deze SublieM gememoreerde artikel met Jules Deelder en een SM in de hoofdrol.

Zelfs Willem Duys schreef een column over Citroën in de AVRO-bode, en de Amsterdamse Uitkrant wijdde in maart een artikel aan de komende tentoonstelling. Naast de schrijvende pers, was de televisie present (NOVA, Ontbijt-t.v., de TROS, en AT5 (de Amsterdamse tv-zender, met een nieuwsflits op zondag 10 april en de donderdag daarna een uitzending van een halfuur met een artistieke impressie van de NCCD). Ook op de televisie royaal aandacht voor onze auto.

Ongetwijfeld zijn er meer artikelen in plaatselijke kranten verschenen. Mocht daarin over de SM geschreven zijn, dan houdt de redactie zich aanbevolen: stuur het op (maak eventueel een copie).

SublieM Special

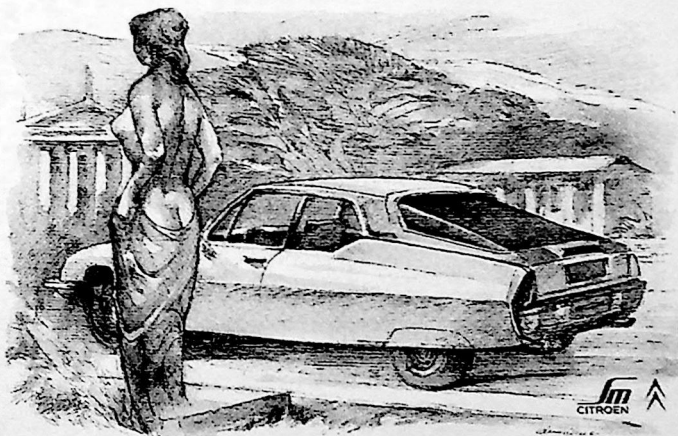
Het zal u niet ontgaan zijn: ter herinnering aan de Nationale Citroën Club Dag op 10 april gaf de club speciaal voor leden en donateurs een SublieM Special uit onder de titel: HET CITROENGEVOEL. Leden en donateurs ontvingen deze Special gratis. Voor u als lezer van

SublieM zijn er nog enkele exemplaren van deze rijk geïllustreerde uitgave ad. f15,- te koop bij de redactie. Een aardig cadeautje voor een Citroëfiele kennis? Met dank aan Esther Borgelt, Joost ten Zijthof, Monica Colijn, Melchior de Wolff, Jean Paul Klijntunte, Marinde Pijlman en Peter Krol voor hun bijdragen in de vorm van foto's, opmaak en productie, of geschreven woord!

Citroën design

Ons clublid Eelco Bos heeft plannen om in de nabije toekomst een boek te schrijven over Citroën design. Daartoe hebben de redactie, Eelco en de potentiële uitgever contact gezocht met Art Blakeslee, directeur Centre de Style, en Guido de Groot, één van de Nederlanders die bij Blakeslee werken. Art Blakeslee en Erik Verhaest hebben hun medewerking toegezegd bij het leggen van verdere contacten en het maken van afspraken voor een bezoek aan het Centre. We houden u op de hoogte.

U ziet, de club, haar leden en sympathisanten zijn uiterst actief!



SMart Talk

De rubriek SMart Talk bevat telkens een artikel over een aspect van de bijzondere techniek van de SM. SMart Talk staat open voor leden en gastschrijvers. De rubriek richt zich afwisselend op de Doe-het-zelver-met-ervaring en op de leden die meer willen weten over de (technische) werking van delen van de SM. De artikelen zullen dus soms heel praktisch bruikbaar zijn bij het sleutelen, soms meer de principes van de in de SM gebruikte techniek belichten. De geïnteresseerde leek, die nooit zelf sleutelt aan z'n auto kan met deze telkens terug kerende 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.

Gedurende de laatste weken zijn bij de redactie onderstaande vragen binnen gekomen. We vragen lezers van deze rubriek hun reacties/antwoorden op de vragen aan het redactieadres toe te sturen, zodat in het septemnummer van SublieM de vragen beantwoord kunnen worden.

Vraag 1: Hoe komt het dat mijn uitlaatspruitstuk soms roodgloeiend is? Ik heb het nu een aantal keren geconstateerd -aan de rechterzijde-, zonder dat de motortemperatuur extreem hoog is. Is dit gevaarlijk, abnormaal? En wat moet ik eventueel (laten) doen?

Vraag 2: Als ik over een oneffen stuk weg rijd, 'klappert' er iets voorin m'n auto; het lijkt op speling in de voorwielloophanging. Wat is daaraan te doen? Hoe valt dat te verhelpen?

Vraag 3: Nadat m'n SM enkele weken heeft stil gestaan, is steevast de accu leeg. Dat duidt denk ik op een stroomlekkage. Wat moet ik precies doen om het euvel op te sporen?

Vraag 4: Na een motorrevisie, waarvoor ik motor, stuurhuis en versnellingsbak heb uitge-

bouwd en daarna weer gemonteerd, staat m'n stuurwiel scheef (iets gedraaid). Het stuurhuis is goed gemonteerd, want de wagen spoort goed (staat in de rol, zoals een 'kenner' mij verzekerde). Hoe kan ik m'n stuurwiel recht zetten zonder het stuurhuis te demonteren? NB: ik heb het stuurwiel met behulp van de sleuven al op z'n uiterste stand staan.

Vraag 5: Uw artikel over het verwisselen van een achterwiel van m'n SM heb ik met belangstelling gelezen, omdat ik met dit probleem al twee keer ben geconfronteerd; de eerste keer met een lekke band en de tweede keer toen ik m'n remblokjes wilde vervangen. Toch lukt het weghalen van een achterwiel me niet zonder het achterspatbord te beschadigen: er is gewoon te weinig ruimte. Ik heb Michelin XWX banden met de maat 205/70 VR 15. Het zijn dus 'gewone' fabrieksgemonteerde banden. Wat doe ik fout? Ik heb de suggestie van SelfMade (SublieM 4) precies opgevolgd. Graag hiervoor uw aanwijzingen.

Vraag 6: Onlangs heb ik de linkerkop van mijn motor laten reviseren (cilinder 4,5 en 6); hij ziet er weer prachtig uit, maar ik zit met een tweetal problemen. Het Nederlandstalige reparatiehandboek is me niet helemaal duidelijk. Hoe zet ik het tandwiel op mijn nokkenassen vast? Heb je daar (bovendien) speciaal gereedschap voor nodig. En hoe kom ik er achter wat het Bovenste Dode Punt (BDP) van de zesde zuiger is?

Vraag 7: Iemand vertelde me dat voor het verwijderen van oude motorolie de carterstop met een imbusleutel maat 14 losgedraaid kan worden en dat dit dezelfde maat is als iedere carterstop van een Mercedes. Volgens mij is die maat niet juist: de leutel is te klein. Welke maat heb ik nodig, want een beitel gebruiken ligt niet zo in mijn aard?!

REY DESTRONADO

Onder deze titel verscheen nog niet zo lang geleden in een Spaans blad over klassieke automobielen een uitvoerig en rijk geïllustreerd artikel over de SM. Nieuwsgierig als we zijn, hebben we het stuk laten vertalen door een van onze leden. De -ons helaas onbekende- schrijver bleek een gepassioneerde man; in ieder geval een groot bewonderaar van onze auto, getuige de lyrische woorden die hij gebruikte. Bij het lezen kwamen we -zoals dat helaas vaker het geval is- tot de conclusie dat ook deze Spaanse schrijver weer een groot aantal details over de SM meldde die allang bekend zijn onder de kenners. En toch: met weglating van een groot deel van de overbekende feiten over de SM, is het een aardig artikel dat we onze niet-Spaanslezende leden en donateurs niet wilden onthouden. Overigens: de uitspraken die de auteur doet, komen geheel voor zijn rekening!

REY DESTRONADO=DE VERNIETIGDE KONING
vrije vertaling: Bert Scholten, Heiloo.

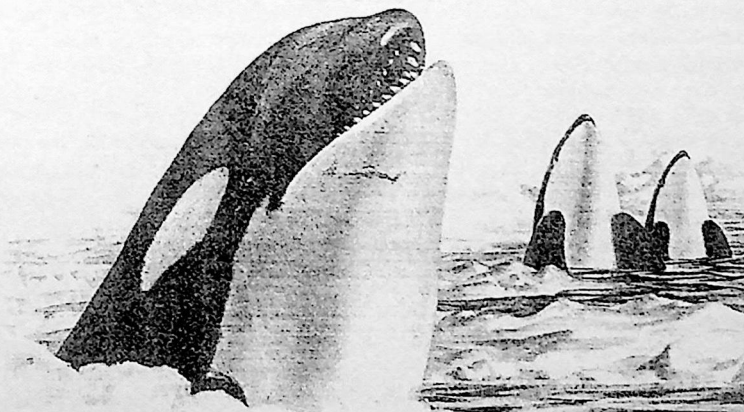
Twintig jaar na zijn verschijning, moeten de werkelijke redenen om deze meest geavanceerde Citroën te bouwen nog onthuld worden. Misschien is er niet één antwoord op te geven en moeten we alles toeschrijven aan meerdere bijzondere omstandigheden. Zeker is in ieder geval wel, dat het een buitengewoon originele wagen heeft opgeleverd, bijna een echte 'dream car' die zowel qua esthetiek als qua prestaties niet onderdoet voor meer hedendaagse automobielenproducten. De echte KONING VAN DE DUBBELE CHEVRON -Zijne Majesteit SM- blijft echter onverbiddelijk gehuld in een vreemde anonymiteit. Misschien blijft deze wagen in een bepaald wereldje vrijwel onbekend, maar dat is dan ten onrechte. In de periode dat hij op de markt werd gebracht in de eerste helft van de jaren zeventig, hebben zich enkele beroemdheden achter het kleine stuur gezet. De destijds sterspeler en huidige trainer van de F.C.Barcelona, J. Cruyff, kwam met zijn SM naar Spanje; het was een cadeautje van Citroën Nederland.

Na één seizoen verving hij hem voor eenzelfde auto maar nu met Spaans nummerbord, waarmee de verbaasde voorbijgangers in de Catalaanse hoofdstad hem met

grote snelheid naar Camp Nou zagen rijden. Verder naar het zuiden, in het hart van donker Afrika, zette de toenmalige Oegandese dictator -de zwaarlijvige en bloeddorstige Idi Amin- zich geregeld met zijn 150 kilo's achter het stuur van een SM. Andere politici, van een meer democratisch gehalte, zoals de Franse president Pompidou, maakten gebruik van de SM als statiewagen. Het was een door Henri Chapron verbouwde vierdeurs SM.

De reacties die de auto uitlokte waren verschillend. Of hij viel in de smaak, of hij werd verschuwwd; niemand bleef er onverschillig onder. Wat dat betreft bleef het een Citroën. Maar het verschil zat hem onder de motorkap. De letters SM stonden voor het sleutelwoord van een project dat eind 1968 ontstond aan de Quai de Javel. Citroën fabriceerde met veel succes de DS en daarvan afgeleide modellen, maar wilde in z'n assortiment over een prestigewagen beschikken, die als standaard- of vaandeldrager moest dienen voor het hoge technische niveau van haar produkten. Dat was geen boutade, aangezien het Franse merk in staat was dit te verwe-

zenlijken, maar de fabriek miste de ervaring met het bouwen van een hoogrendementsmotor. De oplossing werd aangebracht door de recent goedkoop verworven firma Mase



rati. Aan ingenieur Alfieri werd de opdracht gegeven een krachtige motor te ontwerpen voor 'project S', dat vanaf dat moment de 'M' van Maserati toegevoegd kreeg. Citroën had een motor nodig van zo'n 150 pk, een motor die geen simpele verdere ontwikkeling was van de eeuwige viercilinder van de Traction die voor de DS was en werd gebruikt. Het merk uit Modena had een interessante V8 in portefeuille die in haar model 'INDY' werd ingebouwd, maar deze bleek te groot en te zwaar. Wat Alfieri deed was gewoon twee cilinders eraf halen en de 4186 cc terugbrengen tot 2670 cc. Het chassis dat bestemd was voor de Maseratimotor was direct afgeleid van de glorieuze maar toch wat al te kleinburgerlijke DS. Het uiterlijk van de SM was geraffineerder dan van z'n voorganger. De oude 'fibuson' (haai) stond z'n plaats af aan een woeste 'orca'. De lijnen van dit beest werden niet ontwikkeld in water, maar in de windtunnel van een luchtvaartlaboratorium. Diepgaande proeven, weken achtereenvolgend, liepen tenslotte uit op een gestroomlijnde carrosserie. Zonder dat er veel aan het oorspronkelijke ontwerp werd veranderd, leverde dit een cx-coëfficiënt op van 0.460 (penetratie lucht). Een waardige opvolger van auto's als de Hotchkiss, de Talbot en de Delage was geboren. De SM is een synthese tussen de Galliërs en Carthagers: de verlichte, intelligentie van Citroën en de gepassioneerde zaadkiemen van Maserati. De witte rook van zijn presentatie aan de wereld verhieft zich in de Tempel van de Geneefse Salon in de lente van 1970. Mocht het wordingsproces al een tour de force geweest zijn, de ontvangst die hij van het publiek kreeg, was er een van lichte verbazing. Hoe kon men zóiets revolutionairs te koop aanbieden? Er werden weliswaar veel bestellingen gedaan, maar tot de maand augustus was er nog geen SM op de weg: zo gemakkelijk was dat niet. De carrosserie met z'n aluminium motorkap werd niet gemaakt op de lopende band van Citroën maar werd uitbesteed aan Chausson. De motoren kwamen uit Modena, gemaakt door Italiaanse arbeiders. Hoe het ook zij, het model dat tentoongesteld was in Genève was exact gelijk aan de uiteindelijke produktiewagen, en kostte f46.000, exclusief airconditioning, mistlampen, radio, leer, en getint glas: dat waren opties. DIRAVI was een absolute noviteit, die journalisten in extase bracht. Menig ervaren autorijder van het merk, maakte een luchtsprong en kreeg als gevolg van de stuurbevestiging de schrik van z'n leven tijdens de eerste meters die hij met z'n SM reed.

Tijdens de vijf jaar van z'n leven vielen 12854 kopers voor de bekoring van het slagschip van

Citroën. Om aan de Amerikaanse wetgeving te voldoen, beging Citroën een esthetische misdaad aan de auto: vier belachelijke koplampen op een zwarte achtergrond vervingen de oorspronkelijke neus. Iedere Franse president liet z'n eigen statie-Citroën vervaardigen: van de DS van Charles de Gaulle via onze SM van Pompidou, de CX van Giscard d'Estaing (de laatste vergiste zich ongetwijfeld: hem kwam een GS toe) tot aan de XM van de huidige president Mitterrand.

Maar terzake. De redenen van de beëindiging van de productie van de SM zijn nog steeds in raadselen gehuld, en netzo raadselachtig als de trillingen van z'n geheimzinnige vering. Geen enkele official van de fabriek heeft hierover ooit uitleg gegeven. Wel is zeker dat de oliecrisis van 1973 schade berokkende aan het marktsegment waarin de SM thuis hoorde. Toch lijkt dit onvoldoende reden ter rechtvaardiging van z'n verscheiden. Op het moment dat Michelin zich terugtrok uit de firma, besloten de nieuwe bazen de productie te staken. Toen Peugeot de zaak overgenomen had, werden er in twintig bijna voltooide carrosserieën geen motoren meer gebouwd. Het trieste is dat de SM bij de verantwoordelijken in Citroën zó in het vergeetboekje raakte, dat in 1981 een (anonieme) schrijver meldt dat iemand de vernietiging beval van de twintig vergeten carrosserieën, die in een hoek van de fabriek stonden. Niemand nam de moeite om een vinger uit te steken, en om dit top-punt van schande -operatie schoonmaak- (en zonder twijfel was 't ook smerig) te verhinderen.

Veel is vergeten, en veel over de SM blijft in de inktpot over het met veel ongelukken gepaarde epos van de SM. Vergeten is het korte maar intense leven van de SM: z'n sportieve prestaties, z'n records, z'n verschijning op het witte doek. Ten zuiden van de Pyreneeën kent de club voor deze auto nog maar een korte historie, maar het is de moeite waard ons te verdiepen in z'n kwaliteiten.

Een korte impressie van die kwaliteiten mag niet ontbreken. We verbazen ons over de kwaliteit van het staal van de deuren. Ze sluiten met een dubbele 'click', en we sluiten ons af van de buitenwereld alsof we ons in de cabine van een ruimtevaartuig bevinden. Eenmaal gezeten, hebben we het vreemde idee dat we ons bevinden in de zijbeuk van een kerk of een fabriekshal in de zeventiger jaren. De bedieningsinstrumenten lijken perfect te passen in de ruimte. Het dashboard heeft zachte, bijna voluptueuze

rondingen en een belachelijk klein handschoenenkastje. De stopklok doet psychedelisch aan. De gouden regel voor het berijden van de SM is: LAAT ONDER GEEN ENKELE OMSTANDIGHEID HET STUUR LOS ! Eenmaal gewend, doorstaat de sensatie van het beheersen van de wagen geen enkele vergelijking met welke andere auto dan ook. Het rijden met de auto is zonder weerga. Je bestuurt hem met een mal stuur-tje. Geen enkele auto van vergelijkbare lengte heeft zo'n gereduceerde draaicirkel! Eenmaal op de verlaten autostrada is het duidelijk dat de SM zich op z'n favoriete terrein bevindt, als een vis in het water. Ondanks de toenemende snelheid, blijkt de V6 een rustig sonoor geluid te produceren; het rumoer van de motor is goed gedempt, hij voelt zich goed op z'n gemak. Van vier naar vijf overschakelend blijkt de SM wat lui.

Z'n ideale draaimoment ligt tussen de 3500 en 4500 toeren per minuut. We reden in de buurt van Barcelona. Een haarspeldbocht omhoog vindt hij niet ideaal. Hij redt het echter uitstekend dankzij z'n elastische derde versnelling en, met nog meer power, in de tweede. Het is een wagen die je niet berijdt met je armen, en ook niet met je handen, maar met de vingertoppen. En we zijn er zeker van dat hij geen millimeter van het spoor afwijkt. De remmen blijven fantastisch werken, ook als we hem fors op z'n staart hebben getrapt. Het is werkelijk een groot genoegen achter het stuur van een SM te zitten, ook als je maar 10 kilometer per uur rijdt!

We hebben in Spanje ongeveer 10 SM's getraceerd, en broeden op de oprichting van een nationale SM Club. Lang leve Zijne Majesteit de SM!





WAAROM UW CITROËN EIGENLIJK VOISIN MOET HETEN

Een eresaluut aan Gabriël Voisin en André Lefèbvre ter gelegenheid van Citroëns 75-jarig bestaan.

Door: R.H. Knijff, Terneuzen

GABRIËL VOISIN

Citroën ontwerp: een eenduidige traditie?

Ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum zullen ongetwijfeld veel lovende woorden gesproken worden over Citroëns ononderbroken historie van innovatief ontwerpen. De kwaliteiten van Citroëns, vroeger en nu, zullen in deze woorden -zoals dat vrijwel altijd gebeurt- herleid worden tot een traditie die gegrondvest werd door André Citroën. Het 75-jarig bestaan van Citroën is een goede reden om aandacht te vragen voor twee 'unsung heroes', die vanaf het midden van de jaren dertig het karakter van vrijwel iedere Citroën hebben bepaald: Gabriël Voisin (1880-1973) en zijn leerling André Lefèbvre (1894-1964). Het is de laatste die vanaf 1933, toen hij met het ontwerp van de Traction binnenkwam, zijn persoonlijk stempel gedrukt heeft op vrijwel alle Citroëns. Zijn leermeester echter was Gabriël Voisin, die -hoewel hij zelf nooit gewerkt heeft voor Citroën- Lefèbvre op het 'juiste spoor' heeft gezet. Van 1916 tot 1931 werkte Lefèbvre voor Voisin. Hem mogen we dus zeker niet vergeten!

De komst van André Lefèbvre naar Citroën in het jaar 1933 kenmerkt een breuk in de geschiedenis van Citroën. De ontwerpen uit de periode voor de breuk dragen het stempel van André Citroën. Zijn capaciteiten liggen op het gebied van organisatie, produktietechnologie en standaardisatie. André heeft oog voor de zich ontwikkelende massa-markt, en begrijpt dat de produktietechnologie uit de 19e en vroeg 20e eeuw tekort schiet. Hij is de man die in 1923 licenties koopt van de firma Budd in de Verenigde Staten voor de (massa)produktie van stalen carrosserieën. Daarmee is hij de eerste in Europa die deze technologie toepast. Daarnaast is André Citroën een goede marketeer: hij weet zijn wagens ook te verkopen. De ontwerpen uit deze periode zijn degelijk en betrouwbaar. Het zijn auto's die in een bepaalde behoefte voorzien. Ze vallen echter zeker niet op door hun baanbrekend ontwerp. Ze missen de technische elegantie van wat later als een 'echte' Citroën wordt gezien, wagens zoals de Traction, de 2CV, de DS, de GS en de SM. Dat wordt anders als André Lefèbvre -na een tweetal verspilde

jaren bij Renault- met het ontwerp van de Traction op zak bij Citroën aanklopt. (Zie: Brioult Deel 1, blz.28). Hij zal daar blijven tot aan zijn dood in 1964.

Gabriël Voisin

In tegenstelling tot eerdere ontwerpen van Citroën, is de Traction Avant een revolutionair ontwerp. Weinig fundamentele vernieuwingen komen echter zomaar uit de lucht vallen: ook de Traction niet! Haar geestelijke vader, André Lefèbvre, heeft 15 jaar 'stage' gelopen bij één van Frankrijks meest originele ontwerpers uit de eerste helft van de 20e eeuw: Gabriël Voisin. Voor Lefèbvre moet dit een indrukwekkende leerschool geweest zijn. Voisin is meer dan ontwerper. Naast ingenieur is hij een levensgenieter, vrouwenliefhebber, filosoof, en estheticus. De jonge Lefèbvre en Voisin hebben een aantal eigenschappen gemeen: "alletwee houden ze van paradoxen en hebben geen enkele respect voor gevestigde tradities of rechtvaardigingen zoals: laten we dit doen want het is altijd zo gedaan. Ze houden ervan alles te voorzien van vraagtekens". (Brioult Deel 1, blz.38).

Gabriël Voisin is vliegtuigbouwer. Dat hij na het verdwijnen van de markt voor vliegtuigen bij het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog, automobielbouwer wordt is voor hem een zijstap. Zijn eerste liefde is het vliegtuig. Voor het ontwerp van latere Citroëns een belangrijk gegeven, zoals we nog zullen zien. Voisin is een man die het lukt vaak in het licht van de publiciteit te staan. Veelal door het uitdragen van zeer individuele standpunten en het voeren van polemieken. Na de succesvolle vlucht van een van zijn eerste vliegtuigen in 1908 begint hij een campagne om aan te tonen dat hij -en niet de Wright-brothers in 1904- de eerste was, die een door waarnemers geobserveerde vlucht heeft gemaakt in een bestuurbaar motorvliegtuig. Later, in de jaren '20, weet hij de aandacht te trekken met lange-afstandrecords die hij met zijn wagens op het circuit van Monthléry behaalt. Dat lukt hem, nadat hij de organisatoren van Grand Prix races de futiliteit van hun wedstrijden heeft verweten. Hij slaagt er ook in

mensen als Le Corbusier (architect, glazenier) te interesseren voor zijn ideeën voor stedebouw. Hij weet de groten der aarde uit de wereld van film en theater zijn auto's te verkopen. En 'last but not least': hij maakte deel uit van de 'beau monde' in Parijs. Zijn prestaties worden nochtans niet altijd begrepen. Na zijn overlijden op kerstdag 1973, plaatst het Franse autoblad l'Automobile een in memoriam met de titel 'Un Don Quichotte industriel'. Blijkbaar was Voisin - zelfs voor Fransen - een ongrijpbare geest. We moeten er de nederlandse schrijver Rudy Kousbroek dankbaar voor zijn dat hij reeds 25 jaar de moeite neemt om middels publikaties in kranten en boeken Gabriël Voisin te geven wat hem toekomt: erkenning en begrip.

Voisin en de automobiel

Wanneer Voisin start met de produktie van automobielen, vertrekt hij vanuit de techniek van het bouwen van vliegtuigen. Die wereld is een andere dan die van de automobielbouw. Ontwerp, produktie en marketing worden er anders gedaan. Vanuit de inherente problemen van het vliegen (veiligheid, betrouwbaarheid, bestuurbaarheid, snelheid, wendbaarheid e.d.) zijn ontwerpers in deze wereld veel meer dan automobielbouwers genoodzaakt om terug te gaan tot de theoretische fundamenteën van hun discipline. In de vliegtuigwereld werkt men met doelstellingen die men in de automobielbouw veelal als aftreksel of mode tegenkomt. Zo zijn doelen van vliegtuigbouwers ondermeer:

- gering gewicht:** te zware vliegtuigen komen niet van de grond of kunnen te weinig passagiers of vracht meenemen;
- stroomlijn:** slecht gestroomlijnde vliegtuigen zijn te traag en verbruiken teveel brandstof;
- ergonomie van besturing:** de piloot moet signalen over wat zijn toestel doet, hoe het reageert op control-inputs. De besturingsorganen moeten makkelijk bedienbaar zijn;
- definities van veiligheidsmarges:** de piloten moeten weten hoe ver ze in manoeuvres kunnen gaan, anders breekt het toestel in de lucht, valt uit elkaar of wordt onbestuurbaar;
- betrouwbaarheid:** niet betrouwbare vliegtuigen gaan onderwegkapot. In de lucht zijn geen pechstroken!;
- zuinigheid:** vliegtuigen die te veel brandstof nodig hebben zitten vol met benzine en zijn te zwaar. Er is dan onvoldoende plaats voor passagiers of vracht en het vliegtuig komt niet ver, en soms niet van de grond.

De klant die vliegtuigen koopt is ook een andere dan de naïeve koper van auto's. Bij vliegtuigen is geen sprake van een publiek dat zich

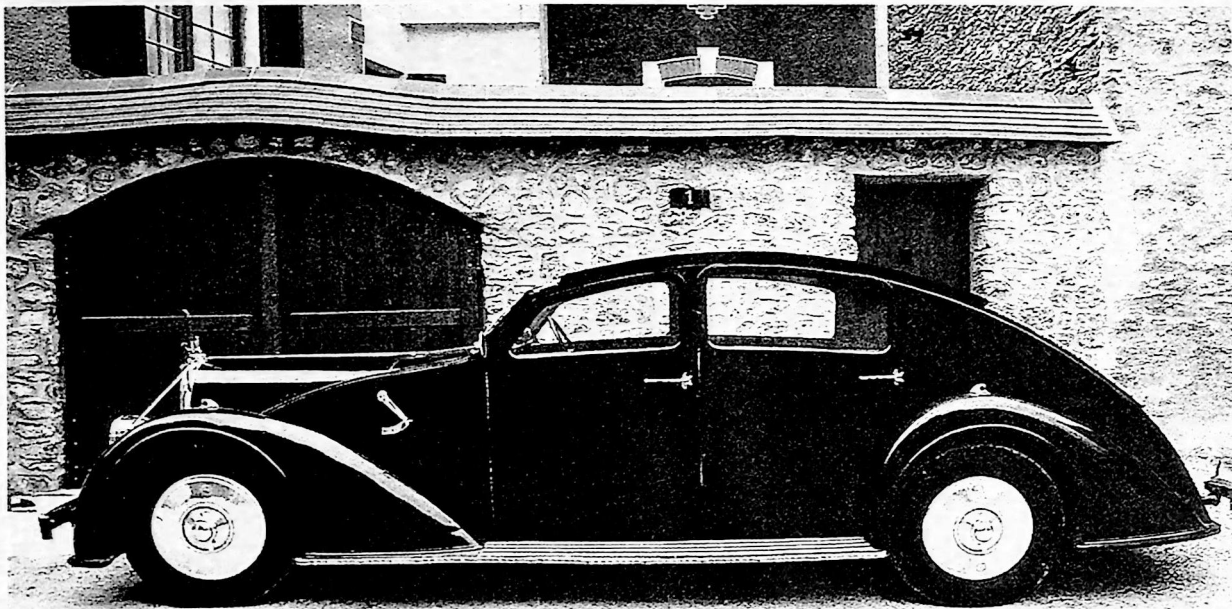
steeds een nieuwe behoefte laat aanpraten door fabrikanten en media die trends en modes manipuleren. Een publiek dat genoegen neemt met apparaten die na vijf jaar van ellende uit elkaar vallen. De professionle inkopers van vliegtuigen vertrekken vanuit eigen specificaties en zorgen ervoor dat ontwerpers en fabrikanten daar geen loopje mee nemen. De vliegtuigwereld is er een waar het werken vanuit technische noden en mogelijkheden veel sterker aanwezig is dan in de automobielbouw. Marketing heet daar nog gewoon verkopen en het wakker maken van nog onbewuste behoeften van de consument werkt minder. De consument is zich terdege bewust van eigen behoeften. Dit is de wereld van Voisin. Dit is de benadering die hij mee neemt als hij auto's gaat bouwen; de benadering die later door André Lefèbvre gestalte krijgt in de ontwerpen van Traction, 2CV, DS, GS, SM, CX en nog een paar andere.



Gabriël Voisin in 1933 (rechts)

Ontwerp en vorm ontstaan bij Voisin vanuit een 'simpele' technische doelstelling: auto's vervoeren ons van A naar B. Dit moet gebeuren op een effectieve, efficiënte, veilige en comfortabele manier. Ieder ontwerp moet aan deze eisen voldoen. Deze benadering zou de indruk kunnen wekken dat Voisin een technische vernufteling is, die slaapt met zijn rekenliniaal. Deze indruk is onjuist. Vanuit zijn 'métier d'ingénieur' creëert hij esthetiek. Dat is iets anders dan design waar yuppies zo wild van kunnen worden.

Wat de consument denkt van zijn aanpak is voor Voisin niet zo van belang. Hij veronderstelt en hoopt dat de klant volwassen genoeg zal zijn om zijn logische en analytische manier van ontwerpen te begrijpen. Natuurlijk weet hij dat de praktijk anders is; de klant zoekt naar de nieuwste gimmicks en trends. En daar kan een



Voisin C25 "Aerodyne" 1933

ontwerper als Voisin niet mee uit de voeten. wil hij de moeite nemen de klant te leren hoe het leven in mekaar zit. In de instructieboekjes die verstrekt worden wanneer men een VOISIN koopt, wast hij de klant niet al te fijnzinnig de oren. Dat ziet er ongeveer als volgt uit: "Waar-schijnlijk zult u niet begrijpen welk hoogwaar-dig technisch produkt u zojuist hebt aange-schaft, en hoewel het weinig zin heeft, zullen we toch proberen u een beetje duidelijk te ma-ken wat de kwaliteiten van onze wagens zijn en hoe u daar mee om deint te gaan". Enzovoort!

Voisin en Citroën

Is Gabriël Voisin dan toch de Don Quichotte waar het Franse blad l'Automobile hem voor uitmaakte? U mag deze vraag zelf beantwoor-den. Voisin gaat uit van de kwaliteit, van de esthetiek van goed ontworpen technische appa-raten, maar ook van de onvolwassenheid van zijn publiek. Zijn benadering van automobiel-ontwerp en klanten was een unieke en waarde-volle, maar op termijn voor hem geen succesvol-le aanpak. Hij gaat dan ook -overigens evenals veel andere Franse autofabrikanten- in de jaren '30 failliet. Interessant is dat hij een erfenis ach-terlaat die later vrijwel volledig terug te vinden

is in het 'Bureau d'Etudes' van Citroën. De man die de erfenis van Voisin doorgeeft is André Lefèbvre. Het is niet toevallig dat Lefèbvre bij Citroën terecht komt. André en Gabriel kennen en waarderen elkaar. Lefèbvre verlaat Voisin omdat het bedrijf VOISIN op instorten staat. Hij komt terecht bij Renault, maar de samenwerking lukt niet. Als hij Louis Renault het ontwerp van de Traction toont, reageert Renault als volgt: "Wat is dat voor idioots, dat werkt nooit. Voor zulke stomiteiten heb ik geen vijf minuten over!" Niet veel later vertrekt Lefèbvre naar Citroën. (Brioult, Deel1, blz.38). Gabriel, die de situatie van Lefèbvre bij Renault kent, beveelt zijn 'fils spirituel' aan bij Citroën: hij weet dat hij daar in goede handen is. Het is de verdien-ste van André Citroën dat hij de capaciteiten van Lefèbvre onderkent. Bij zijn komst brengt Lefèbvre het ontwerp van de Traction mee. Vanaf dat moment zal Citroën nooit meer het-zelfde zijn. Ook daar zal voortaan gewerkt wor-den vanuit een technische esthetiek die -in de meest oorspronkelijke vorm- in de 2CV en de DS naar voren komt. Ook daar zal men heel lang de vloer aanvegen met de ideeën van mar-keting: auto's worden niet meer ontworpen omdat marketeers vinden dat daar klanten voor

zijn. Men ontwerpt auto's vanuit principes, zoals veiligheid, bestuurbaarheid, efficiënt gebruik van materialen en brandstoffen, enzovoort. Wil men in een Citroën rijden, dan dient men de Citroën-kenmerken maar te leren waarden! Geef een Opel- of een Fordrijder eens het stuur van een DS of een SM. U weet wat ik bedoel. Voor Citroën loopt dat, evenals voor Voisin destijds, niet goed af. In de zeventiger jaren moet Peugeot Citroën redden. Lefèbvre krijgt bij Citroën de verantwoordelijkheid voor onderzoek.



Lefèbvre in de twintiger jaren

Voor de productie is hij nooit verantwoordelijk geweest. Zijn gezag is echter onaantastbaar. Waar onder het bewind van André Citroën de produktiefunctie en de produktietechnologie alles waren, wordt nu de researchfunctie de motor van het bedrijf. Interessant is Brioult's opmerking dat de steun voor Lefèbvre niet vanuit de (oude) Citroën-organisatie komt, maar van Michelin, eigenaar van Citroën in deze periode. (Brioult, Deel 1, blz.39). Verder onderzoek naar de invloed van Michelin op Citroën is dus geboden!

Voisins/Lefèbvres invloed op Citroën

De invloed die Voisin via Lefèbvre op Citroën heeft gehad is breed. Het berteft naast de globale oriëntaties zoals veiligheid, bestuurbaarheid en efficiëntie, ook praktische keuzes zoals: waar moet het zwaartepunt liggen, welke wielen drijf je aan, wat betekent dit voor de remmen, hoe geef je een koetswerk vorm, enzovoort. Geliefkoosde -uit de luchtvaart afkomstige- onderwerpen van Voisin waren;

- de plaats van het zwaartepunt en het aerodynamisch centrum in een auto, en met name de relatie tussen die twee;
- het vraagstuk van de 'centrage', oftewel het plaatsen van alle gewicht binnen de wielbasis, zo dicht mogelijk bij het zwaartepunt;

- de aerodynamica, en
- het dynamisch gedrag van een auto.

Ter illustratie een voorbeeld over het eerste punt: het zwaartepunt en het aerodynamisch centrum. Voisin beschrijft in het tweede gedeelte van zijn autobiografie 'Mes Mille et une Voiture' (blz. 127) een situatie tijdens een proefrit waarin hij de controle over het stuur verliest tijdens een proefrit. De voorkant van zijn wagen komt los van de grond en gaat 'vliegen'. Dat komt, zegt hij, doordat het aerodynamisch centrum van de wagen vóór het zwaartepunt ligt. Bij een zekere windkracht en -richting kan de wagen daardoor onbestuurbaar worden. Dat kost volgens hem jaarlijks vele mensenlevens. Jaren later worden ontwerpers, o.a. van de Lamborghini Miura, met hetzelfde verschijnsel geconfronteerd. Het antwoord is dan het aanbrengen van spoilers die de voorkant van de auto op de weg drukken. Bij het ontwerp van de DS, maar ook al van de Traction, zal Lefèbvre vertrekken vanuit dit idee van Voisin over aerodynamisch centrum en zwaartepunt. Het bepaalt het totale ontwerp, inclusief de vormgeving van deze wagens. Het is verder terug te vinden in de GS, de CX en de SM. De principes op basis waarvan Lefèbvre aan het eind van de dertiger jaren werkt aan de ontwikkeling van de DS (Brioult, Deel 1, blz.41), zijn: gewicht, wegligging, aerodynamica, confort en 'centrage' (het hele gewicht binnen de wielen). Hij ziet de vorm van de DS als het profiel van een vleugel, of een waterdruppel in vrije val. Hij haalt bertoni uit Italië voor de vertaling van zijn ideeën naar een bruikbaar ontwerp. Vanuit de ideeën over zwaartepunt en koersstabiliteit wordt (weer) gekozen voor voorwielaandrijving. Een probleem bij voorwielaangedreven auto's is echter vaak het geringe gewicht op de voorwielen: het betekent slechte tractie. Dus brengt Lefèbvre zoveel mogelijk gewicht naar voren. De carrosserie van de DS, en later de SM, laten deze keuze goed zien: de aflopende achterkant betekent weinig gewicht boven de achterwielen. Door de zwaar belaste voorkant vragen remmen en besturing speciale aandacht. Uit de luchtvaart haalt Lefèbvre schijfremmen, die daar gemeengoed zijn. Omdat de besturing zwaar wordt door het hoge gewicht op de voorwielen kiest hij voor stuurbekrachtiging. Tot dan was stuurbekrachtiging (denk aan de Amerikaanse auto's uit die tijd!) 'gevoelloos': het gevoel van contact met de weg ging vrijwel verloren. En ook hier weer haalt hij uit de luchtvaart het idee van het aanbrengen van 'kunstmatig' gevoel in de besturing. Om een optimale wegligging te bereiken kiest hij voor 'le pivot dans l'axe', oftewel 'centerpoint steering'. Stuur- en rem

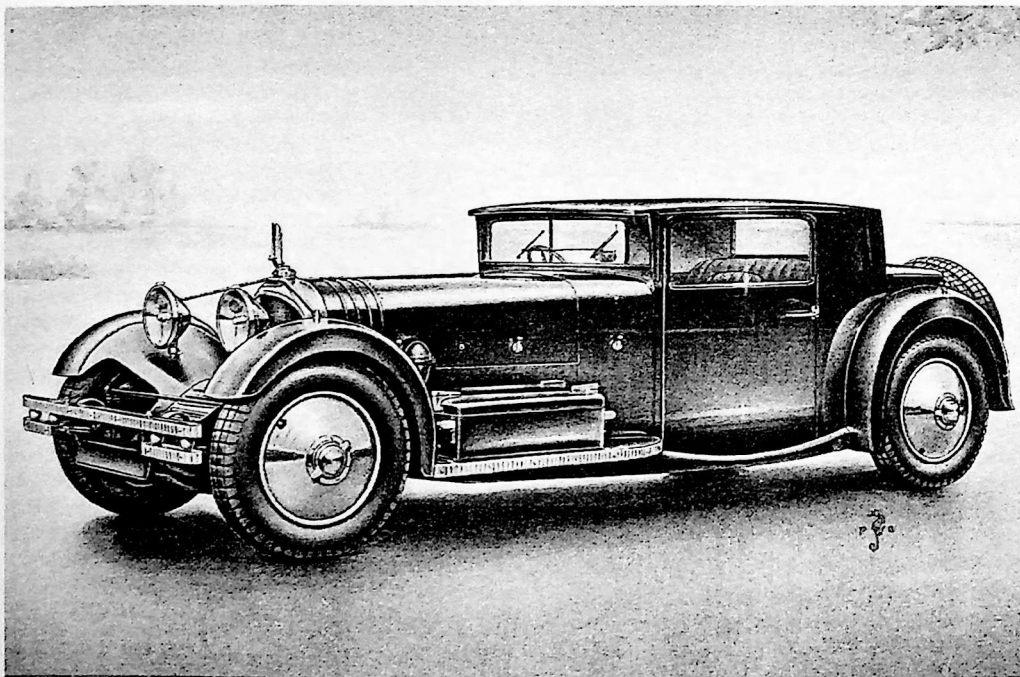
krachten lopen hier door het hart van het wiel. Dit betekent overigens wel, dat er in het wiel geen plaats is voor de remschijven; die worden dan ook aan de versnellingsbak gemonteerd, waardoor het onafgeveerde gewicht verminderd en de wegligging verbeterd wordt. Omdat Lefèbvre niet helemaal enthousiast is over het confort van zijn eigen Traction, wordt gekozen voor een hydro-pneumatisch veersysteem. Het gebruik van hydrauliek voor de vering is opnieuw een invloed uit de vliegtuigwereld. Het gebruik van de hydraulische krachtcentrale voor de stuurbekrachting naar gebruik voor regeling van het niveau van de wagen en voor de koppeling en de remmen is in de autofabricage van die tijd een absoluut novum, maar dat wist u inmiddels wel.

Slot

Zo is de DS ontstaan. Maar niet alleen de DS. De continuïteit in ontwerpen, die Lefèbvre weet te bewerkstelligen in het 'Bureau d'Etudes' is ongelooflijk: van het midden van de jaren dertig tot en met de jaren negentig is zijn invloed merkbaar. Na zijn komst zal Citroën nooit meer hetzelfde zijn. De productiefunctie -de eerste interesse van André Citroën!- vecht een verloren strijd. Het Bureau d'Etudes is machtig. Investeren gaan vooral richting research. In produk-

tie wordt jarenlang te weinig geïnvesteerd. De wijze waarop Citroëns geproduceerd werden, is een kostbare. Traction, DS, GS en SM zijn een lappendeken van kleine, aan elkaar gelaste, geperste plaatjes, al moet gezegd worden dat het aantal onderdelen van de 'coque' van de GS en nog meer van de SM al behoorlijk is terugschroefd. En toch: de technologie van Budd die Citroën uit Amerika haalde om grote plaatwerk-delen in één stuk te persen, lijkt vergeten. Pas na de overname door Peugeot wordt de produktie gerationaliseerd. Wat is nu de moraal van dit verhaal? Wel, ik laat die aan uzelf over. Maar had u de traction, de 2CV, de DS, de GS en de SM willen missen? Hoe dan ook: André Citroën komt de eer toe André Lefèbvre aangenomen te hebben. Van de resultaten van die beslissing heeft Citroën echter zeer weinig gezien door zijn vroege dood. Wat er van het bedrijf Citroën geworden zou zijn, als haar stichter was blijven leven is een goede vraag.

Tenslotte: als er, zoals ik las in verschillende bladen, een beeld voor André Citroën opgericht wordt, zou het misschien juist zijn er een beeldengroepje van de maken: André Citroën, Gabriel Voisin en André Lefèbvre samen op een grote sokkel!



Voisin Surbaissé

SpeurMan aan het woord

Een nieuwe, experimentele rubriek voor leden die louter uit nieuwgierig naar de geschiedenis van hun eigen SM zoveel mogelijk willen achterhalen van het wel en wee van hun auto voordat deze werd aangeschaft. Iedereen die geïnteresseerd is in de voorgeschiedenis van zijn of haar SM kan in deze rubriek een oproep plaatsen. Vanzelfsprekend kunnen leden of donateurs die iets weten over een Citroën SM rechtstreeks contact opnemen met de huidige eigenaar, zonder de redactie daarvan op de hoogte te stellen; echter, een telefoontje naar de redactie kan een leuk of interessant artikel opleveren.

Waarom deze rubriek?

Uit gesprekken met SM-bezitters blijkt telkens weer de interesse voor de voorgeschiedenis van hun auto. Zie hiervoor bijvoorbeeld de rubriek CHASSISNUMMER..., zoals deze in nummer 1 en dit nummer van SublieM zijn verschenen. Het gaat daarbij om vragen als: Wie was de eerste eigenaar? Hoelang heeft deze mijn SM in bezit gehad? Waar heeft mijn SM altijd gereden? Maar ook nieuwgierigheid naar geruchten, fantasieverhalen over wat er met de auto zoal is gebeurd, kunnen een rol spelen, bijvoorbeeld: Die en die auto is gebruikt door smokkelaars daar en daar (een echt bestaand verhaal!). Leuk toch om eens na te trekken?

Spelregels

De spelregels zijn simpel:

- 1: alleen leden kunnen via deze rubriek aan de lezers van SublieM over de op dat moment in hun bezit zijnde auto een of meerdere vragen stellen;
- 2: de vraagsteller vermeldt naam en telefoonnummer, zodat lezers rechtstreeks contact kunnen opnemen (dus zonder tussenkomst van derden, zoals de redactie van SublieM bijvoorbeeld);
- 3: een informatieve vraag over een SM kan alleen in deze rubriek worden gepubliceerd als de betreffende auto via het aanmeldingsformulier of via een mutatieformulier (bij de secretaris verkrijgbaar) bekend is bij de Citroën SM Club Nederland;
- 4: de redactie behoudt zich om die reden het recht voor om plaatsing van dubieuze vragen te weigeren.

Op deze manier willen wij voorkomen, dat ongewenste commerciële motieven een rol gaan spelen in een rubriek die louter bedoeld is om de hobby meer kleur te geven. Laat u echter niet afschrikken: het gaat om een service aan de leden die uit hobbymotief benieuwd zijn naar vorige eigenaren, leuke anecdotes en dergelijke.

VOORUITBLIK

In jaargang 2, nummer 6 van SublieM (onder voorbehoud) onder andere:

- DE ONVOLTOOIDE, DEEL VIJF; over de sportieve ontwikkeling van de SM;
- INTERNATIONALE SM-MEETING BROCKENHURST, een impressie van een imposante ontmoeting
- en uiteraard de technische rubrieken SMART TALK EN SELFMADE.

Nummer 6 van SublieM 1994 verschijnt in september. Kopij voor deze uitgave kunt u vóór 1 augustus 1994 richten aan het redactie-adres.

SeMan'tics 1994

U bent benieuwd naar een tweetal zaken: hoe was de bijeenkomst van SM eigenaren in Zuid-Engeland en waarom is deze SublieM te laat uitgekomen? Beide antwoorden en onze excuses voor het te laat verschijnen vindt u in dit artikel. De gebeurtenissen worden, terwille van de duidelijkheid, in chronologische volgorde weergegeven.

Omdat het weekend in New Forest ons erg leuk leek en makkelijk te combineren viel met een korte vakantie aarzelden wij niet en schreven ons in. Donderdag 2 juni zijn wij richting Le Havre gereden om vandaar met de boot naar Portsmouth te varen. Van Portsmouth naar Brockenhurst is het nog maar een uurtje rijden en de rit door Frankrijk leek ons ook wel leuk. De afgelopen maanden was aan de techniek van onze SM voor een niet onaanzienlijk bedrag vertimmerd om er een betrouwbare reisgezel van te maken (dit met veel hulp van Peter Kroll, Mart Meijer en vooral Peter Pijlman, waarvoor onze dank! We hebben wat afgelachen).



Om de kosten enigszins te drukken verbleven wij, evenals penningmeester Alexander Vroom, in een "Bed & Breakfast" vlakbij het sjeke Careys Manor, van waaruit het gebeuren werd

georganiseerd. Na een sfeervolle ontvangst en met wijn overgoten diner op vrijdagavond, volgde er op zaterdag een rondrit door de omgeving. Iedereen kon in zijn eigen tempo de vier stopplaatsen bereiken, alwaar leuke evenementen georganiseerd waren. Zo stonden Malmesbury House in Salisbury, een uitgebreide lunch at the High Post Inn, een bezoek aan Stonehenge, Shaftesbury en de Lymington Vinyard op het programma. Deze wijngaard werd bezocht in de stromende regen (menige SM liep hier "een vlekje" op). Ter gelegenheid van dit weekend was er een beperkte partij flessen voorzien van een speciaal SeMan'tics etiket.



Kort na Stonehenge ging het helemaal mis. Tijdens ons derde rondje op een roundabout (we wisten niet welke afslag te nemen) werden wij rechts ingehaald door een gestresse Engelse vertegenwoordiger in een Vauxhall Cavalier (lees Opel Vectra). Schuin voor ons gekomen besloot de Engelsman linksaf te slaan, blijkbaar in de veronderstelling dat wij dat ook wel zouden doen. Het resultaat was een grote klap en verwrongen carrosserie-delen, vooral bij de Vauxhall. De politie was snel ter plaatse en trakteerde ons op een behandeling die je kunt verwachten als brokkenmakende buitenlander. De getuigenis van Alexander Vroom, die achter ons reed, zal ons hopelijk ons gelijk brengen. Op het oog viel de schade aan onze SM mee: de bumper had de klap grotendeels opgevangen. Het feit dat zowel de beide spatschermen voor en de motorkap niet meer op hun plaats leken te zitten duidde echter op chassis-schade. Gelukkig deed de auto het nog wel perfect. Dat kon helaas niet gezegd worden van Esther, die op het moment van het ongeluk gedraaid op haar stoel zat en hierdoor een rare zwieper maakte. De klachten bestonden uit hoofdpijn, duizeligheid, pijn in rug en nek en waren aanleiding om nog dezelfde avond de hulp van een

arts in te roepen. Deze constateerde een whip-lash, die het verloop van deze trip totaal zou veranderen. Tijdens het afsluitende diner die avond in een Franse bistro bood de organisatie ons als troost een fles champagne aan.



Het National Motor Museum in Beaulieu fungeerde op zondag als decor. Alle SM's werden keurig in lijn opgesteld op een parkeerplaats, er waren standjes en er was gelegenheid het museum te bezoeken. De leukste SM was gauw gevonden: een enthousiaste jongeling uit Londen had een zwarte SM bij zich, waarvan de carrosserie totaal verrot was. De techniek had hij inmiddels in orde, het plaatwerk ging nu volgen. De mooiste en origineelste SM was moeilijker te vinden. Daarvoor was een concours georganiseerd. Onze landgenoot Joep Groet (lees Joop Groot) was hiervan de verrassende winnaar, tot groot ongenoegen van de voorzitter van de SM Club de France, de heer Baccinello, die er aan gewend was deze concours altijd te winnen. Complimenten aan Joop, die zijn SM helemaal zelf in oogverblindende staat heeft gebracht. Zijn overwinning heeft ons wel de fles champagne gekost!



In de sfeervolle Beaulieu Abbey werd gelunched, waarbij moet worden opgemerkt dat de steak and kidney pie rook en smaakte zoals het vroeger in dit soort gebouwen moet hebben

geroken bij gebrek aan goede toiletten. 's Middags werd een Maserati-dealer in Lyndhurst bezocht, waarmee het officiële programma werd afgesloten. 's Avonds hebben wij gedineerd met Joop en Coby Groot en Alexander Vroom, waarna ieder zijns wegs ging.

Al met al kunnen we terugkijken op een zeer geslaagd en perfect georganiseerd weekend.

Tony Stokoe, Graham Lane, Micheal Quinlan en John Winney: thank you very much!

Volgend jaar juni organiseert de SM Club de France een dergelijk evenement in de Loire-streek en wij roepen iedereen op om daaraan vooral deel te nemen!



Het lag in onze bedoeling nog een week in Engeland te blijven, dus reden wij maandag westwaarts richting Plymouth. We maakten een prachtige rit door de Dartmoor. Onze SM -wat is het toch een fenomenale reiswagen- heeft ons slechts tweemaal in vertwijfeling gebracht. In de heuvelachtige Dartmoor werd het koelwater veel te heet. Na onderzoek langs de kant van de weg bleken de ventilatoren niet meer te werken. Oplossing: de temperatuursensor van het koelwater kortgesloten. Wat was Joost trots op zichzelf! Ze deed het weer.



Esther's klachten waren van dien aard, dat we dinsdag besloten terug te keren naar Nederland. Op woensdag lieten we ons bij Lille in een wegrestaurant ophichten voor een schamele lunch van f 40,-. Tot overmaat van ramp wilde de startmotor niet meer: alleen het relais tikte nog. Met behulp van een hulpaccu (die we voor de zekerheid mee hadden genomen) en een hoop lef, werd gekeken of 24 volt misschien uitkomst zou brengen. En jawel, met zo'n schop onder z'n achterwerk ging de startmotor weer aan het werk.

Ook nu, een maand later, is Esther's toestand nog niet veel beter. Drie keer in de week naar de fysiotherapeut en een kraag om de nek zorgen ervoor dat het langzaam vooruit gaat (zie hier de reden voor het te laat verschijnen van deze SublieM).

Séjours Magnifiques

Rolf Knijff, auteur van het artikel over Voisin en Lefèbvre in dit nummer van SublieM, stuurde ons bijgaande fraaie foto van een prachtige Citroën-combinatie.



In andere clubbladen komen we vaak een rubriek tegen waarin leden en lezers van hun bladen foto's kunnen plaatsen die tijdens hun vakantie zijn genomen. Het object van fotografie is uiteraard niet alleen de familie-kiek of het prachtige landschap of stadsaanzicht, maar vooral de auto daarin. Zo heeft de ID/DS-club bijvoorbeeld 'Verweggistan'. We kunnen niet achterblijven. Rolf Knijff stuurde ons bijgaande foto met de suggestie deze op te nemen in de rubriek 'Séjours Magnifiques en France'. We hebben 'en France' maar weg gelaten, maar vonden de titel voor zo'n rubriek leuk aansluiten bij onze poging om telkens de letters SM in de naam van een rubriek te verwerken. Bedankt voor de tip, Rob. En: we houden ons aanbevolen voor dergelijke foto's van onze leden/lezers. Om met Ischa Meijer te spreken:

ONZE RUBRIEK VOOR...U! BLIJF STUREN!!DOEN!!!

ANNONCES

GEVRAAGD

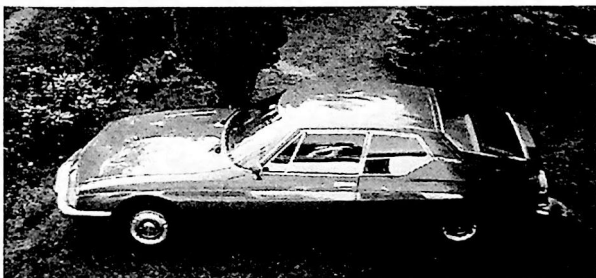
- Instructieboekje van SM Automatique
- DOUBLE CHEVRON nrs. 25,28,29,30,37,40.
(Aanbod andere nummers ook welkom)
- Grote poster Citroën SM (zij-aanzicht)
- Stripverhalen met SM (eventueel kopie)
- Auto-Rétro no. 140, april 1992
- Miniatuur SM, merk NACORAL, in goede staat
Peter I. Pijlman, tel. 020-6416352 ('s avonds)

TE KOOP

Citroën SM, bouwjaar 1972, zilvergrijs metallic, Amerikaanse uitvoering, 3-liter motor, automaat, airco, lederen interieur, 60.000 mijl, met historie. In zeer goede en originele staat.
Prijs: f29.500,--. Te bevragen: tel. 078-186704

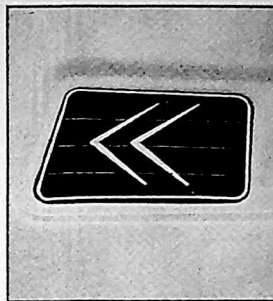


Citroën SM, carburateur, zeer goede staat, bouwjaar 1972, donkerblauw metallic, interieur zwart leder, getinte ruiten, airco, radio, elektrische antenne, mechanisch volledig in orde. Voor verdere inlichtingen telefoon (België) elke dag na 19.00 uur, 15.51.64.08 (J. van Damme).



ADVERTENTIERUBRIEK

De advertentierubriek van en voor leden. Voor commerciële advertenties kunt u contact opnemen met de penningmeester van de club: Alexander Vroom, telefoon 020-6246298 ('s avonds). Voor leden en donateurs kunnen advertenties opgenomen worden waarin SM's worden aangeboden of gevraagd, en verder onderdelen, boeken, tijdschriften en dergelijke die betrekking hebben op deze auto. Voor vijf regels in een kolom wordt een bijdrage van f10,- gevraagd. Een foto kost f7.50 extra. Stuur uw advertentietekst plus eventuele foto aan de redactie van SublieM, Cath. van Clevelaan 34, 1181 BH Amstelveen, tesamen met een giro-betaalkaart of (euro)cheque. Na ontvangst van uw betaling wordt de advertentie in het eerstvolgende nummer van SublieM geplaatst. (Zie voor datum van verschijnen en inleverdatum voor kopy steeds de rubriek Vooruitblik).



COLOFON

SublieM

jaargang 2, nummer 5, juni 1994

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

Redactie-adres: "SublieM"

Catharina van Clevelaan 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: Dirk Jan v/d Velde

Melkweg 44, 1622 BB Hoorn
tel: 02290-40550

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

Bestuurslid: Theo van der Laan jr

SPROOKJE VAN DE 6001ste SM



Een SM-fan van het eerste uur stuurde ons onderstaande variatie op het sprookje van 1001 Nachten. Alleen, getuige bijgaande foto's wordt deze droom binnenkort werkelijkheid.

AN ARABIC DREAM COMES BLUE!

Wat van ver komt is lekker of meestal beter
Wie kent de advertenties niet? "Citroën SM uit Zuid-Frankrijk, dus goed!" Als zo'n SM dan uiteindelijk in je Nederlandse garage staat valt het meestal toch weer wat tegen; de onderkant van de voorschermen blijkt met plamuur geres- taureerd en de hoekjes van de dakstijlen bij de voorruit zorgen voor extra ventilatie in het interieur. En dan te bedenken dat ik al vier jaar lang, elke dag 2x langs een huis reed, waar de meest gave SM in stond die ik me maar kon voorstellen. En dat op 2 km afstand van mijn woning!



Vrouw in SM

Dat je je vrouw wel degelijk in je SM moet laten rijden, bewijst wel het hier volgende verhaal. Een vriend van mij heeft dus dat vertrouwen. Zijn vrouw reed met de SM naar de tennishal om hem met gepaste trots te laten zien aan haar tennisclubje. Terwijl twee van de drie dames dachten dat het om een nieuw model Citroën ging, reageerde de derde heel anders. "Daar heb je weer zo'n ding, precies dezelfde waar ik al acht jaar mijn nek over breek in de garage", sprak zij erugszins misprijzend. "Weet je wel zeker dat het dezelfde auto is?", vroeg de ver- raste SM-bestuurster. "Ja hoor, met van die raampjes voor de koplampen", was het ant- woord. Het kwam er wat geringschattend uit.

Geen DS, maar een SM

Toen ik het weekend daarna bij mijn vrienden

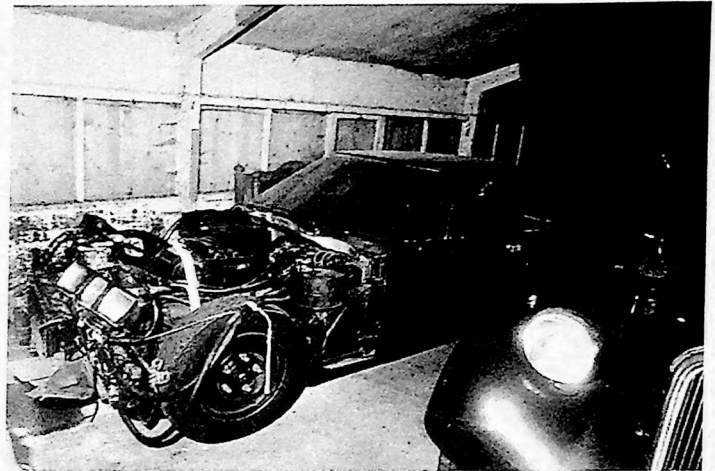
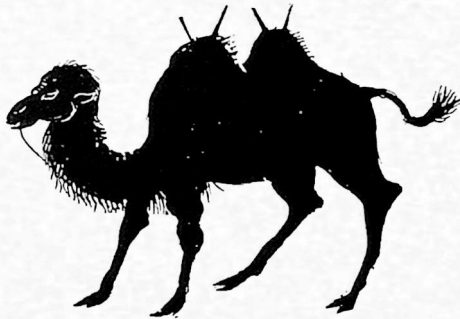
op bezoek ging en het verhaal hoorde, was mijn eerste reactie: het zal wel weer een DS zijn. Maar een paar tennispartijtjes en weekenden later, wilde ik die auto toch wel een keer zien. "Kan je hem alsjeblieft méénemen ook, want ik ben hem méér dan zat!", was de reactie op mijn telefoontje. Weer datzelfde toontje waaruit ik opmaakte dat deze mevrouw de ware aard van deze automobiel nog steeds niet goed tot haar had laten door dringen.... Toen de garagedeur open ging, stond ik echt even naar adem te happen. Een echte SM, dus toch! Brun scarabée, onder een dikke laag gelig stof, en temidden van stoelen, gereedschappen en dozen verhuis- goed. Na de SM 'uitgepakt' te hebben kon ik hem wat beter bekijken. De vrouw des huizes vertelde gelijk het verhaal erbij, verheugd als ze was dat er zich nu eindelijk een kans voordeed om van deze sta-in-de-weg verlost te worden.



Bommetje

Haar man werkte als aannemer in Saoedie Ara- bië, waar ze zeven jaar gewoond hebben. Hij had daar de SM voor een habbekrats op een

automarkt gekocht met de bedoeling er dagelijks mee te gaan rijden. Omdat de auto geen rem-accu bleek te hebben, was er geen beweging in te krijgen, en zo is ze blijven staan: het invoeren van zo'n bolvormig artikel in het Midden-Oosten bleek op teveel problemen te stuiten! Met de terugkeer naar Nederland, acht jaar geleden, werd de SM meegenomen als huisraad, dus de invoerkosten waren nihil. Door drukke werkzaamheden is er verder nooit meer iets ondernomen om hem tot leven te wekken. Met het verstrijken der jaren was bovendien de interesse voor de SM weggeëbd.



lakwerk aan de beurt. Brun scarabée werd afgekeurd. Uiteindelijk werd gekozen voor Bleu brégancon. Tijd om hem af te monteren heeft de eigenaar niet, maar dit laatste duwtje naar een rijdend bestaan wil ik deze SM wel geven. Aan het eind van dit jaar, hoop ik (als ik 'm mag lenen!) met deze 'Arabische droom' op een meeting te verschijnen.

Veel succes met jullie fantastische blad!
Een SM-fan zonder SM.

De auto was zó gaaf, dat hij er gewoon om schreeuwde gered te worden. Het werd tijd om mijn vriendin ervan te overtuigen dat een tweede SM ook zo gek nog niet is. Voor als er één stuk gaat, of de kleur je gaat vervelen... . Mijn overredingskracht heeft gewerkt, want de SM kon een week later met de autoambulance opgehaald worden. Leuke tip: zet nooit een SM achterstevoren op een trailer omdat je dan bij het loskoppelen gelanceerd wordt!

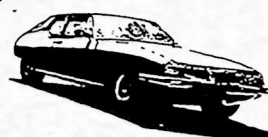
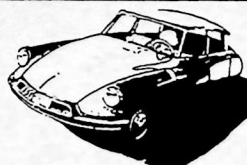
Gezandstraald

Thuis gekomen vind je dan toch die dingen die tegenvallen. Nee, geen roest, maar wat denk je van gezandstraalde ruitjes voor de koplampen? Die kan je net zo goed weggooien (en de voorruit erbij). Ook was het roestvrijstalen spul aan de voorzijde grof geschuurd. Het merendeel van de rubbers was tevens aan vervanging toe. Maar dit mocht de pret niet drukken! Eerst maar scheppen woestijnzand uit de matten geklopt. Daarna de carburateurs gereinigd; benzine en accu erin, rembol vervangen, uh, gemonteerd, en lopen maar! De motor liep niet eens zo slecht, maar de eigenaar wilde toch op zeker spelen, en liet de kettingen vervangen en de ontsteking modificeren. De koelsslagen waren door verdroging ook aan vervanging toe, maar ja, bij welke SM is dat eigenlijk niët het geval tegenwoordig. Technisch klaar, was nu het



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!)	2150,-
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			
Remschijven set	175,-	Direkt uit voorraad leverbaar.	
Achterremschijven set	275,-		
Handremblokken	100,-		
Remblokken	125,-		
Achterremblokken 1e type	100,-		
Wielagerblokken met nieuwe fusées L of R	475,-	Nieuwe, gedrukte uitgave van het Nederlandstalig SM werkplaatshandboek. Uit voorraad leverbaar	50,-
Wieldraagarm L of R	550,-	SM Automobilia (meertalig boek)	115,-
Spoorstang L of R	250,-	Auto Collection SM	12,50
Motorsteun	95,-	Poster SM	20,-
Koppingsset origineel Valeo (3-delig)	350,-	T-shirt SM	20,-
Startmotor	425,-		


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




PIJLMAN HOLLAND CITROËN SM-PARTS
In- en verkoop gebruikte en nieuwe onderdelen
CITROËN types 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



5

