



**SPECIAL
UBLIE**



HET CITROËN GEVOEL

Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

HET CITROËNGEVOEL

SublieM 6, Special 1

AMSTERDAM WAS EVEN ROOD, 10 APRIL 1994 NCCD

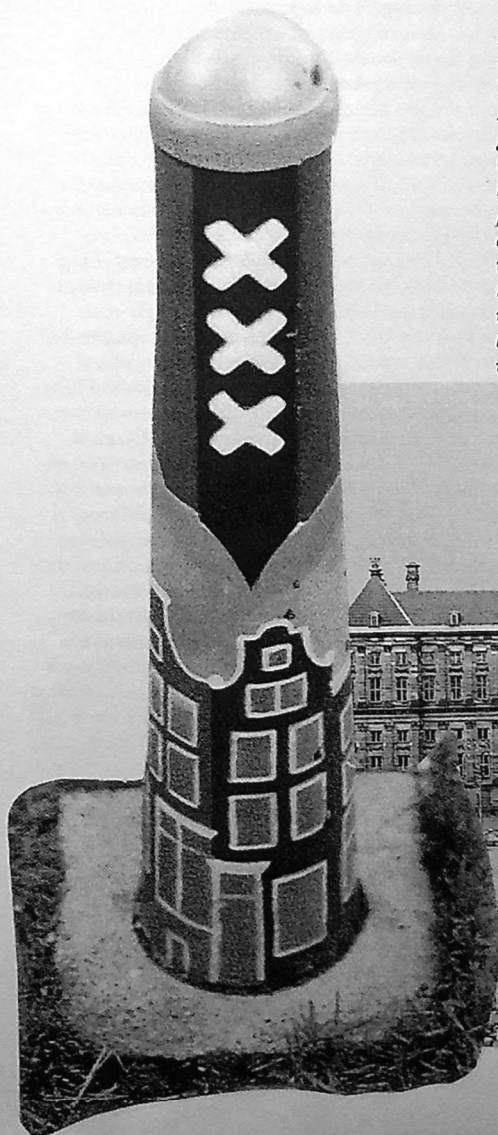
Speciale uitgave van de Citroën SM Club Nederland, ter gelegenheid van

- het éénjarig bestaan van de club
- het vijfenzeventigjarig bestaan van Citroën
- de Nationale Citroën Club Dag 10-4-1994 te Amsterdam



In een bijzonder jaar hoort een bijzondere uitgave van SublieM. Negentienhonderdvierennegentig is voor vele Citroën-enthousiasten een bijzonder jaar. Citroën bestaat 75 jaar. Vele Citroëncclubs vieren een of ander lustrum (waaronder de Traction Avant Club Nederland en de ID/DS-club), De CX werd twintig (!) jaar geleden geïntroduceerd en is hard op weg om de volgende klassieker te worden. En de Citroën SM Club Nederland viert haar eerste bestaansjaar met meer dan zeventig leden. Speciaal voor degenen die de Nationale Citroën Club Dag van 10 april jongstleden hebben moeten missen, is deze uitgave van SublieM de moeite waard: dit keer veel foto's en niet alleen van Citroën SM's. We tonen ondermeer beelden van de voorbereiding van de tentoonstelling in de Beurs van Berlage en van de tentoonstelling Citroën 75 Jaar Toekomst zelf. Voorts een keur van foto's van de vele Citroëns die het centrum van Amsterdam die dag met hun eigenaren hebben bezocht. Een geschreven terugblik op de viering van het vijfenzeventig jarig bestaan van Citroën en de lezing van Melchior de Wolf 'verluchtigen' dit keer de foto's...!

Redactie SublieM



Indrukwekkende Nationale Citroën Club Dag 10 april 1994

CITROËN ROOD

Amsterdam was even rood

Nou ja, 'even'. Amsterdam is altijd al een rode stad geweest. Tenminste, dat wordt beweerd. Je zou het overigens niet geloven als je langs de etalages van de chique Bijenkorf liep: wat een luxe, wat een overbodige luxe ook vaak. Wat bijvoorbeeld te denken van After Shave en Bodylotion van 'Maserati'?

Goed, toegegeven, vlak achter de Bijenkorf ligt het beroemdste red-light-district van de wereld. Maar daarmee is Amsterdam nog niet een rode stad...

Nee, Amsterdam werd pas echt een rode stad voor de vele Citroënclubs en de talloze passanten uit binnen- en buitenland op 10 april 1994: het hoogtepunt van de viering van het 75-jarig jubileum van Citroën. De Nationale Citroën Club Dag trok duizenden klanten en hobbyisten van ons merk naar de hoofdstad van ons land. Amsterdam-Centrum heeft het geweten. Amsterdam was even (Citroën-)rood.

En... de Bijenkorf ruimde haar belangrijkste etalage (Dam, hoek Damrak) uit, om er dit keer géén overbodige luxe in te plaatsen: een echte ID-Break van 1970, aan de buitenkant voorzien van een fotografisch gereproduceerde binnenkant van dezelfde auto. Een schitterende vondst van Paul Gofferjé en Trudy Nijman.

Citroën SM Stand

Zoals al aangekondigd: ook uw club gaf acte de présence tussen de overige clubstands op het Beursplein. Bescheiden van opzet omdat wij ons aan de regels van de organisatoren hebben gehouden: geen grote bill-boards. Helaas, want andere clubs zijn minder gezagsgefronst geweest. Maar toch: met de fraai uitgevoerde folder, verzorgd door RCG, onze nieuwe huisstijl-lijsten Joost ten Zijthoff en Esther Borgelt. Daarmee hebben we honderden passanten op het bestaan van onze club geattendeerd. Jammer, dat de door Eelco Bos ontworpen achterwand voor onze stand niet gebruikt mocht worden, evenals de door Theo van der Laan ter beschikking gestelde SM-poster en Citroënvlaggen. De gewaagde kaart met een SM van de 21-jarige David Pijlman ('Verleiding') en de ansichtkaart van zijn grootvader, de 77-jarige Klaas Pijlman, die een impressie gaf van de achterkant van een SM in een Italiaans aandoende omgeving ('Classico') werden desondanks goed verkocht. Deze kaarten zijn in een gelimiteerde oplage uitgege-

ven bij DaPluCards; de opbrengst van de door de club verkochte kaarten komt ten goede aan de club.

De clubstand werd het grootste deel van de dag bemand door onze penningmeester Alexander Vroom, en ook onze toen nog kersverse, nieuwe voorzitter Derk Jan van der Velde heeft de sfeer geproefd.

Expositie

De grote Citroën-tentoonstelling 'Citroën 75 jaar toekomst' trok veel publiek. Spectaculair was de Eend die tegen de toren van de Beurs van Berlage op leek te rijden. In de week voorafgaande aan de nationale Citroën Club Dag (NCCD) hebben alpinisten het rechtervoorwiel van de gele Eend voorzien van een wielklem. Tenslotte kan de Amsterdamse parkeerpolitie niet met zich laten sullen... De belangstelling van het publiek en de pers waren overweldigend. De grootste krant van Nederland plaatste een kleurenfoto van de Eend op de Toren.

Vooral de inrichting van deze tentoonstelling was uniek, en trok terecht grote aandacht van de schrijvende en beeldpers.

Ik kon een blik achter de schermen werpen bij de voorbereiding van de festiviteiten van Citroën. Begin februari kregen de Citroënclubs persmateriaal. Uiteraard trok de tekening van de SM van Werners mijn aandacht. De club kreeg van Citroën Nederland en de ontwerper toestemming om de tekening op de cover van ons vierde nummer te drukken. Eind februari was Ad Werner in de voormalige winkel van Citroën Stadionplein druk met de voorbereidingen bezig. Daar stond een schat aan materiaal voor de expositie klaar. Een keuze uit de immense hoeveelheid foto's werd op billboards geplakt. Er werd druk gefimmed en gezaagd aan stellingen waarop de auto's zouden komen. Hier stonden ook de werkelijk imponerende schaalmodellen (lengte gemiddeld 60 centimeter) van hout en plasticine die in Parijs vervaardigd werden van toekomstige 1 op 1 auto's, en van auto's die nooit (of nog niet) geproduceerd worden. Zelfs een model van de Xantia ontbrak niet. Bekijk de foto van de SM Présidentielle, om te watertanden! Of bekijk de foto van het houten SM-model (lengte 70 centimeter). Het is duidelijk nog niet het laatste model, want de strip over het midden van de motorkap wijkt af van de definitieve SM. Ook het meer dan zestig

jaar oude model van de Traction ('7') deed me watertanden, om maar niet te spreken over het loodzware houten schaalmodel van de Snoek, afkomstig van het bureau van de PSA-Président....

Een collectie geëmailleerde 'Citroën'-borden stond achteloos tegen de muren geparkeerd. Wat te denken van het haltebord voor de Citroën-lijndienst... Ooit stond ik met een vriend 's nachts te peuteren aan zo'n bord, ergens in Picardie. Helaas, het zat net iets te vast! In het halfduister (de ramen waren geblindeerd om al te nieuwsgierig publiek op een afstand te houden) en onder werkelijk tropische temperaturen, werkten Ad, z'n zoon en een aantal assistenten aan de voorbereiding van wat een unieke tentoonstelling zou worden.

De tentoonstelling zelf was bijzonder fraai. De DS die dit keer niet als een vliegtuig opsteeg maar landde ('happy landing'), en de fraaie stand met de lichtgroene SM: zonder meer stijlvol. Leuk was de vondst van de Ecocar, groen uiteraard, met een bloeiend boompje in de laadbak. De diverse nissen met aandacht voor design, publiciteit, historie en toekomst waren boeiend om te zien en te lezen.

Vrijwel de hele dag heeft er voor de tentoonstelling een rij van ruim vijftig meter wachtenden gestaan. Uniek voor een tentoonstelling in de Beurs. Uniek was ook het aantal bezoekers op deze dag: meer dan 4800! En nu maar hopen dat zij ook nog wat hebben kunnen zien en lezen... De tentoonstelling heeft maar liefst 71.500 bezoekers ontvangen!

Film

Wie niet naar een van de filmavonden in het filmmuseum in het Vondelpark van Amsterdam kon, heeft absoluut wat gemist. Helaas, dat geldt ook voor uw verslaggever, die zich vergiste in de vertoningsdata. Maar bij 'het Citroëlfeltje' is een fraaie VHS-cassetteband te koop waarop gedeelten uit de vertoonde films te zien zijn, waarbij zowel de animatiefilmpjes over het ontstaan van modellen, als de meer historische beelden de moeite waard zijn.

Stripshow

Wie kent ze niet, de vele strips waarin de een of andere Citroën figureert. Zulke bijzonder vormgegevens auto's lenen zich voor striptease door een tekenaar van het verbeelde woord. Een aardig voorbeeld is de strip 'Sophie' van Jidehem en Vicq. Tijdens de tentoonstelling op het Stadionplein was het boek na lang wachten te koop. Voor de strip-o-fiel en citrofiel een 'must'. Dat geldt overigens ook voor de andere boeken-uitgaven, waaronder het kostelijke werkje van

Krediet en Suyling over de belevenissen van een Citroënverkoper, dat voor een grijpstuiver uw eigendom kan worden. Het geeft in woord en beeld een reuze aardige kijk op hoe het verkopen van een originele auto in z'n werk ging. Voor de historisch geïnteresseerden onder ons is ook het boek van de broers Jansen in samenwerking met Citroën Nederland uitgegeven "Citroën in Nederland" boeiende (beeld)lectuur. Overigens is door de overweldigende belangstelling een tweede druk noodzakelijk gebleken; een versie die nog verder geperfectioneerd is. Hulde aan de samenstellers en de uitgever.

Lezingen

Twee van de vijf lezingen zijn bijgewoond door uw verslaggever. Het betrof de lezing van Melchior de Wolff over het 'Citroëngevoel', dat in deze SpecialSubliem integraal is opgenomen met toestemming van de auteur. Een taalkundig hoogstandje van deze litterator en Citrofiel, vol met anecdotes en humoristische zegswijzen. Messcherp zette hij de beleving van het rijden in oudere Citroëns neer in een driekwart gevulde voormalige bestuurskamer van de Beurs. Maar leest u zelf zijn betoog in deze Subliem! De tweede lezing werd op Eerste Paasdag gehouden door Art Blakeslee, 'King of Style' van Citroën. Hij kondigde (wederom) een nieuw model Citroën aan in september 1994 'dat weer emoties zou losmaken'; dat kan nu weer, zo betoogde Blakeslee, want de financiële basis van Citroën is dankzij de commerciële successen van de AX, BX, ZX en Xantia weer meer dan gezond te noemen! Interessant is ook te melden, dat de gemiddelde leeftijd van de stylisten/designers van Citroën 27 jaar is, en dat deze beroepsgroep ongeveer 7 jaar 'meegaat'. Dat geldt (kennelijk) niet voor de maestro, want dat is een goede vijftiger die al weer wat jaartjes bij de styling van Citroën werkt. Niet zonder trots vertelde hij, dat zijn ontwerpers de competitie met Bertone de laatste drie maal heeft gewonnen. Hij achtte deze door de Citroëndirectie geëntameerde tweestrijd zeer uitdagend en inspirerend. Eveneens is het vermelden waard, dat zijn Centre de Style slechts over een 20-tal ontwerpers beschikt. Dat steekt schril af tegen de 250 van Daimler Benz en de meer dan 800 van Ford USA! Tenslotte voorspelde hij dat de Japanse ontwerpers in grote problemen zullen komen, omdat men overal ter wereld kleine groepen heeft geformeerd, die veel te los staan van de fabrieken waar de auto's gemaakt worden. Juist de sterke wisselwerking tussen de creatieve geesten van het Centre de Style, de technici en de marketingmensen inspireert iedereen tot het zoeken van creatieve vondsten. Overigens zette



Citroën type A conduite intérieure 1919



Citroën C6 conduite intérieure 1928



Citroën 10 coach 'toutain' 1932



Citroën 7 berline 1934



Citroën 15 six familiale 1938



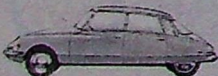
Citroën 15 six cabriolet 1939



Citroën HY 1947



Citroën 2CV 1948



Citroën DS 19 1955

hij vraagtekens achter de toekomst van de kleinste auto van de grote Franse concurrent met z'n uiterst originele vormgeving; na één jaar kelderen de verkoopaantallen dramatisch, niet in de minste plaats door een foutieve marketing; niet het beoogde jonge publiek koopt dit autootje, maar de vijftigers! Blakeslee, zelf (zoals gezegd) midden vijftig en al meer dan 20 jaar in Europa werkzaam, afficheert zich primair als een teamcoördinator en -stimulator, die voortdurend z'n jeugdige ploeg voor nieuwe uitdagingen stelt. Zoals een (oorspronkelijke) Amerikaan past, is hij niet gespeend van een groot gevoel van eigenwaarde; hij tekende een exemplaar van 'De fraaie lijn' (Citroën en de strip) met 'King of Style'. En toch: het is een aimabele, innemende en humoristische man, die ook af en toe wat verlegen over kan komen. De zaal hing meer dan anderhalf uur aan z'n lippen tijdens z'n soms filosofisch getinte lezing. En dat is óók typisch Amerikaans: op congressen stelen ze vaak de show met hun 'performance'. Ook Blakeslee dus. En nu maar hopen, dat de aangekondigde nieuweling van Citroën óók de show steelt! (Benieuwd wie dit keer de competitie wint: Blakeslee c.s. of Bertone...)

Défilé

's Morgens om elf uur verzamelde zich een keur van meer of minder klassieke Citroëns bij de garage op het Stadionplein. Daaronder een verlengde HY-bus, een hijskraanwagen, een Bitorotor van dhr. Knap (die meteen lid van onze club werd; hij is tevens eigenaar van de groene SM die in de Beurs stond te pronken), de prachtige groen-metallieke CX Prestige van Mark Witte, onze voormalige technisch adviseur, een Méhari van de kersverse Méhari-club (een plaatje!) en de heel bijzondere M 35. Door een scheurtje in het wateroverloopslangetje trok de dampende SM, bestuurd door de 23-jarige Marinde Pijlman op de Dam bijzondere aandacht. Het défilé zelf werd begeleid door de Amsterdamse bereden politie op motoren en in een Xantia, en vond haar hoogtepunt op de Dam. Een twintigjarige droom van uw verslaggever werd werkelijkheid: zijn auto stond voor één keer geparkeerd op de plaats waar hij als peuter de troonsafstand van koningin Wilhelmina heeft meegemaakt. Overigens liet de efficiëntie van het escorte door de Amsterdamse politie wel wat te wensen over: tijdens de rit mengden zich regelmatig Duitse en Japanse merken tussen de crème de la crème Citroën. Wat dat betreft deed deze tour niet onder voor showritten die door Fransen worden georganiseerd: een, gezellig, rommeltje. Maar een enkele druk op de schelle claxons van onze auto's deed de indringers tot

inkeer komen. Niet alleen het speciale Citroëndéfilé zorgde voor verkeersopstoppingen: het hele gebied rond de Dam leek bezet te zijn door Citroënridders. Aan de oproep van Citroën Nederland om Amsterdam te bestormen op een wijze die de bestorming van de Bastille zou doen verbleken, werd massaal gehoor gegeven. Video- en foto-amateurs hebben hun hart op kunnen halen. En Amsterdam heeft het geweten.

Onderdelenmarkt

De onderdelenmarkt, die op het Rokin georganiseerd was, was dermate druk bezocht dat je met moeite bij de stalletjes kon komen. En dat niet alleen door de in groten getale aanwezige Citroëfielen, maar zeker ook door verbaasde toeristen, die zoveel geconcentreerd Citroëngeweld waarschijnlijk nog nooit hebben gezien. De Double-Chevronhandelaren deden goede zaken, en ook hier was het weer mogelijk om tegen redelijke prijzen leuke spullen te bemachtigen. Voor de echte Citroëfiel is april 1994 niettemin een dure maand geworden... met al die noviteiten op boekengebied en miniatuurpromo's met 'Citroën 75 jaar toekomst'.

Hoogtepunt

De show van klassieke en hedendaagse Citroëns op de Dam vormde het hoogtepunt van de Nationale Citroën Club Dag 1994. De dag werd geopend door klaroengeschal en het loslaten van honderden Citroënbalonnen tussen de opfladderende duiven. Direct daarna werd het een zonovergoten dag, ongetwijfeld ontstoken door het vuurwerk dat voor korte tijd voor een kleine zonsverduistering zorgde. De aandacht voor ons type Citroën was overweldigend. Gelukkig ontbraken de Panhards niet en ook de AMI en HY waren goed vertegenwoordigd. Een Citroën Bierauto en een Bitorotor waren van de partij, maar ook een Visa GTI en BX Sport. Een (uiteraard...) geel 5HP-tje en een legergroene kraanwagen, een aantal fraaie DS'en en twee in nieuwstaat verkerende AMI6'en. De zeldzame AMI M35 met enkele wankelmotor en hydraulische vering, afijn, te veel om op te sommen. Menige Citroën-enthousiasteling maakte van de (illegale) gelegenheid gebruik zijn of haar auto even op de Dam te parkeren. Daarbij deden de uitneembare stoeltjes van de Eenden weer uitstekend dienst. Het leukste van alles was, dat zich onder de bewonderaars zoveel 'buitenstaanders' mengden: toeristen uit alle landen van de wereld en ook niet-Citroënridders. Speciaal moet hier vermeld worden de komst van een agrariër uit Gouda: deze enthousiaste BX-rijder was speciaal naar de Dam

gekomen om de SM te bewonderen. Hij had in De Telegraaf gelezen dat 'een van de meest bijzondere Citroëns die zondag te zien zullen zijn' (citaat) de SM was. Hij wilde naar zijn zeggen de motor zien en horen, hetgeen geschiedde. Als dank voor deze unieke geste van uw club gaf hij vervolgens voor de omstanders een demonstratie koeiemelken zonder koe, waarmee hij zo mogelijk nog meer aandacht trok dan de SM! Het idee om deze Nationale Citroën Club Dag in het hart van een grote stad te houden verdient navolging: het is een fantastische ervaring om als Citroëfielen te zien hoeveel bewondering je enthousiasme voor ons merk oproept. En het is een belevenis om niet altijd 'onder Citroëfielen' je passie uit te dragen! En vergeet vooral de pr-waarde niet. Ook hier vonden de ansichtkaarten en de pr-folder van de SM-club gretig aftrek. En hier werden weer vier eigenaren van een SM lid van de club, zodat we de doelstelling om eind 1994 het getal van 70 leden te bereiken, ruim hebben gehaald.

Zó hebben we er met elkaar voor gezorgd dat het 'Citroën-gevoel' een krachtige impuls kreeg. Amsterdam was even efficiënt rood.....

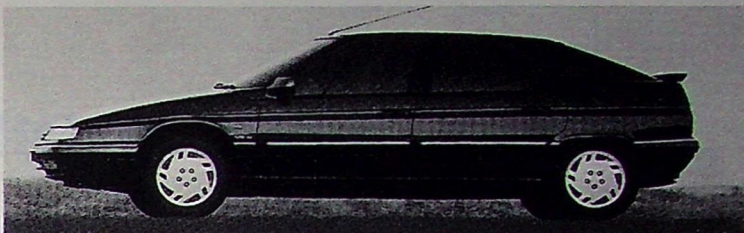
Met dank aan de organisatoren van deze onvergetelijke dag!

Foto's

Monica Colijn
Jean Paul Klijntunte
Peter Kroll
Rogier Pijlman
Peter Pijlman
Citroën Nederland/R. v.d. Zee
Jan Matthijs Werkman

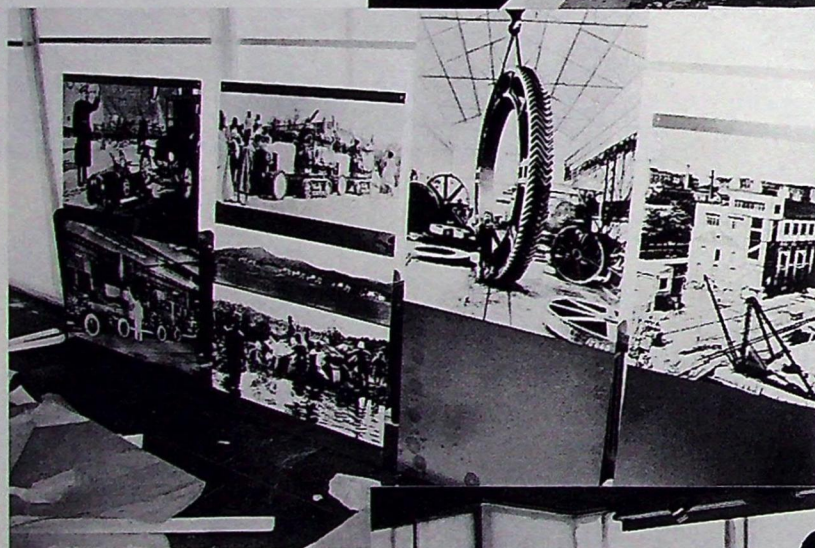
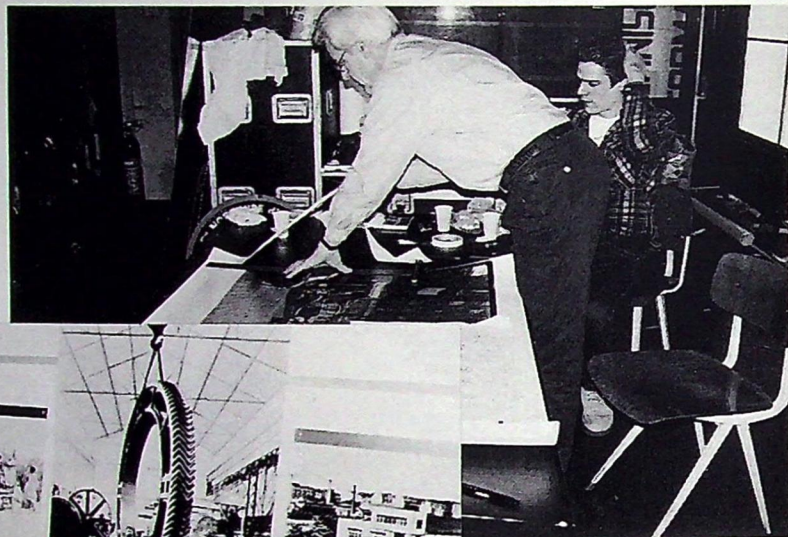
Tekst

Peter Pijlman



DE VOORBEREIDING

Ad Werner c.s. bereiden de tentoonstelling "Citroën 75 jaar toekomst" voor in de voormalige winkel van Citroën Stadionplein. Februari 1994



Stadionplein - Citroënplein



Citroëns van diverse pluimage verzamelen zich vanaf 8 uur 's morgens bij de importeurs.

HET DÉFILÉ

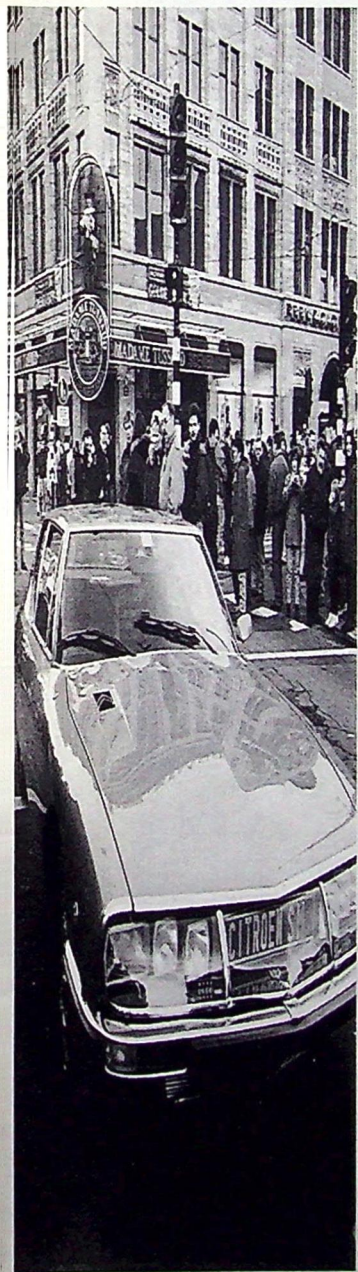


Ondanks begeleiding door een Xantia-politiewagen verliep het défilé rommelig; op z'n Frans dus.

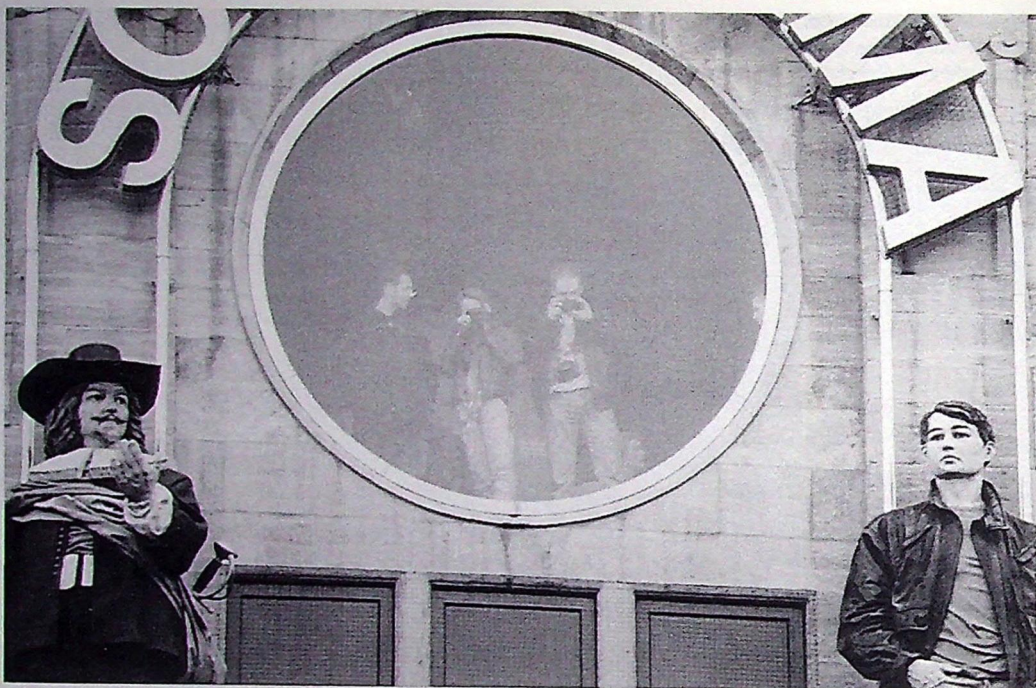


AANKOMST OP DE DAM

De stoet van meer dan 30 Citroëns arriveerde op de Dam. Parkeren was door de overweldigende drukte moeilijk.



HET HOOGTEPUNT

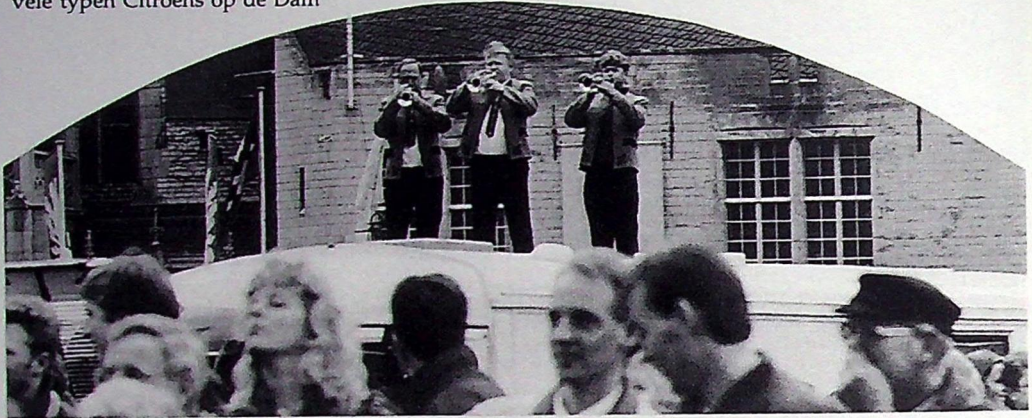


Madame Tussaud: prachtige uitkijkpost voor fotografen





Herauten op het dak van een HY
openen de tentoonstelling van
vele typen Citroëns op de Dam



De uitneembare stoeltjes van een
Eend zijn nog steeds uiterst
functioneel.

Typisch Amsterdam: als de één
toestemming heeft om op de Dam
te parkeren, doen anderen dat
ook!





CITROËN 75 JAAR TOEKOMST



beurs van berlage

tentoonstelling

exhibition 'Citroën 75 years of future'
exposition 'Citroën 75 ans de futur'
Beursplein 1, Amsterdam

12 maart - 24 april

alle dagen open van 11.00 tot 17.00 uur
entreeprijs: f 8,50
kinderen tot 12 jaar en 65+: f 6,00
informatie: 020-624 0141 of 692 06 97

CITROËN 75 JAAR TOEKOMST



beurs van berlage

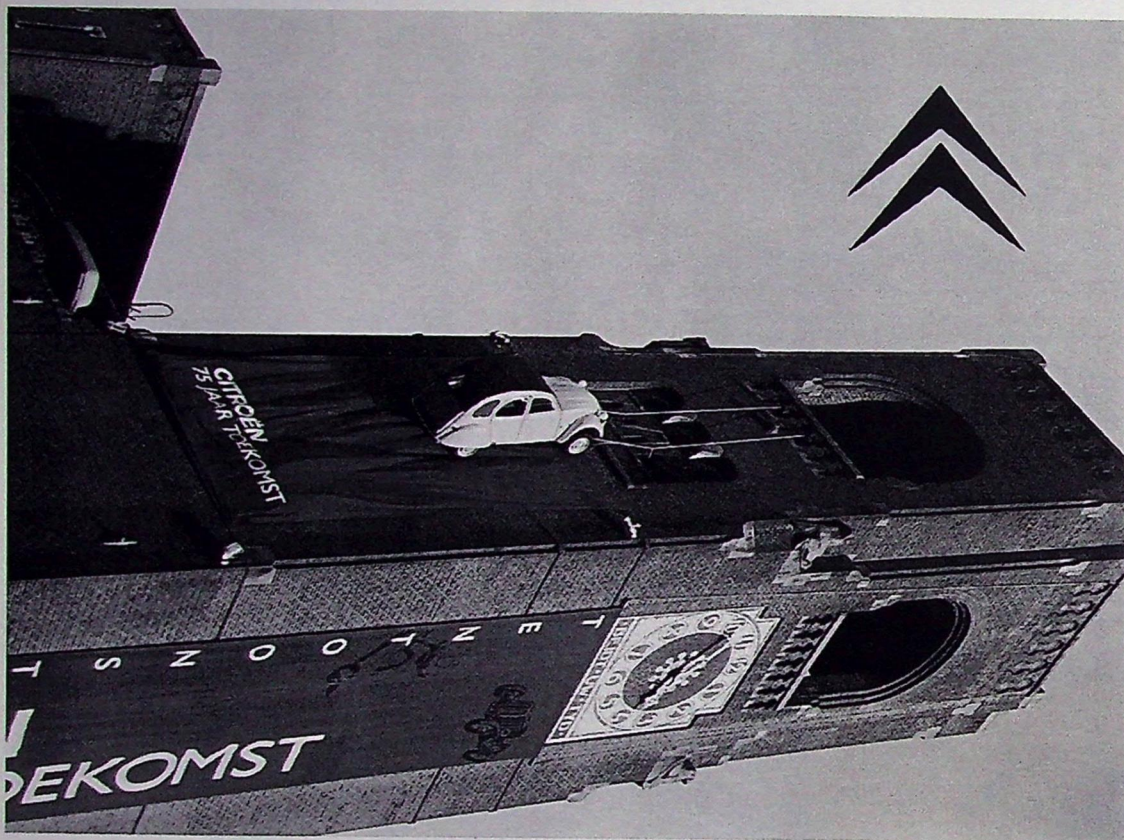
tentoonstelling

exhibition 'Citroën 75 years of future'
exposition 'Citroën 75 ans de futur'
Beursplein 1, Amsterdam

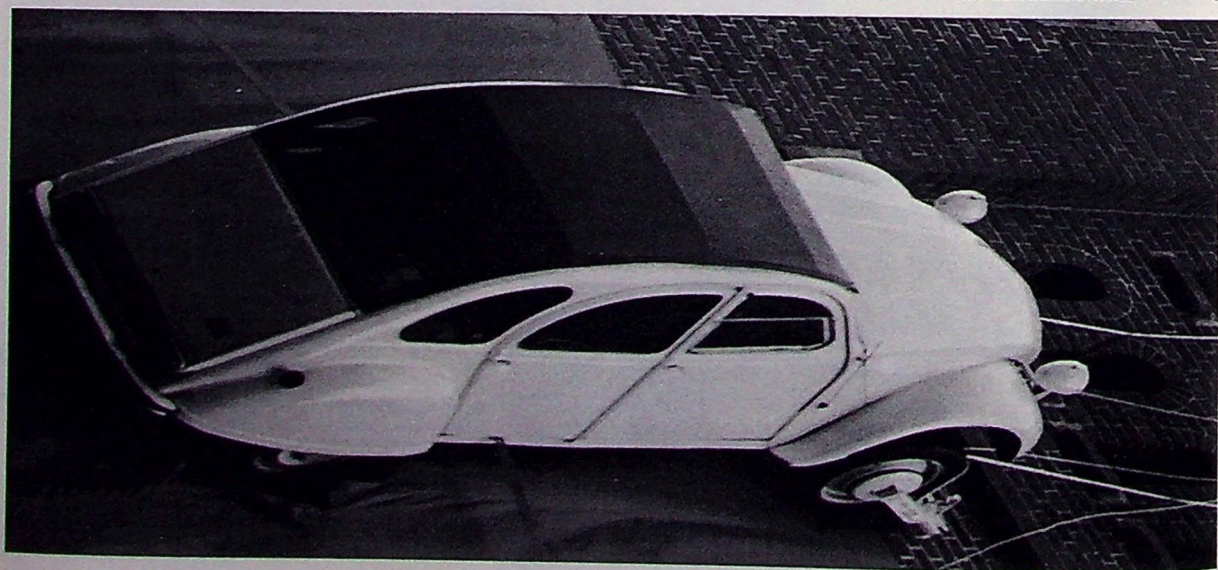
12 maart - 24 april

alle dagen open van 11.00 tot 17.00 uur
entreeprijs: f 8,50
kinderen tot 12 jaar en 65+: f 6,00
informatie: 020-624 0141 of 692 06 97

PUBLIEKSTREKKER VAN 2 PK



Slechts 2 PK, maar wel de absolute aandachtstrekker. Duizenden, vooral buitenlanders, fotografeerden de tegen de toren van de Beurs geparkeerde Bend. De parkeerpolitie plaatste een wielklem maar gaf geen bekeuring.



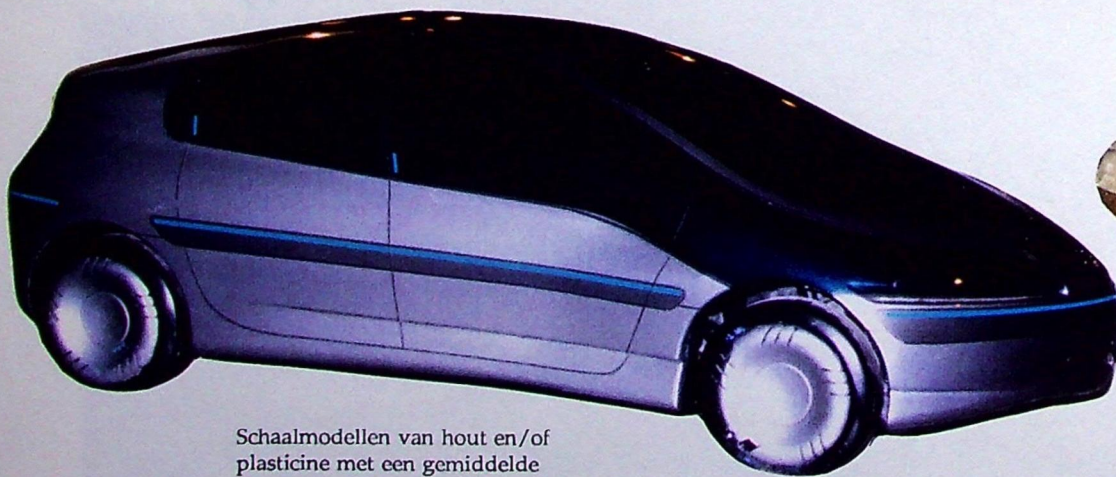
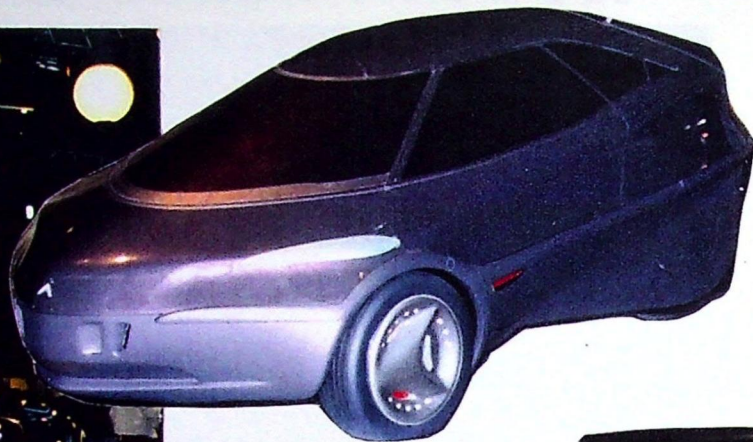
LA DÉESSE IN DE BIJENKORF



Dam, hoek Damrak: La Déesse van Paul Gofferjé en Trudy Nijman binnenste buiten gekeerd in de etalage van de Bijenkorf.



MODEL ONTWERPEN CITROËN

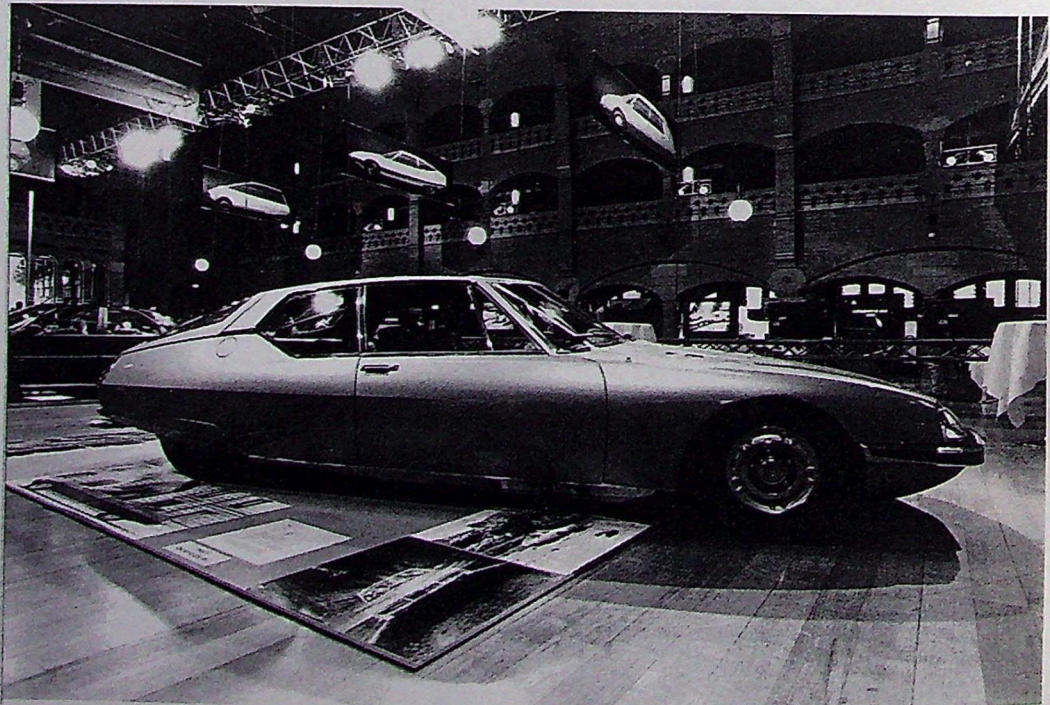
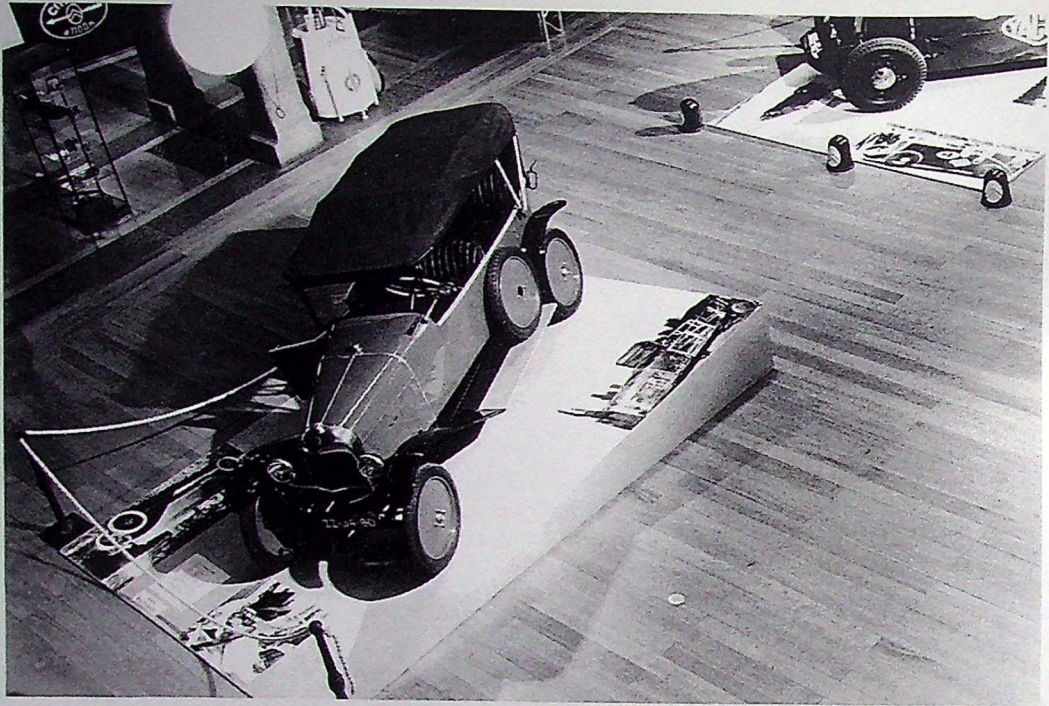


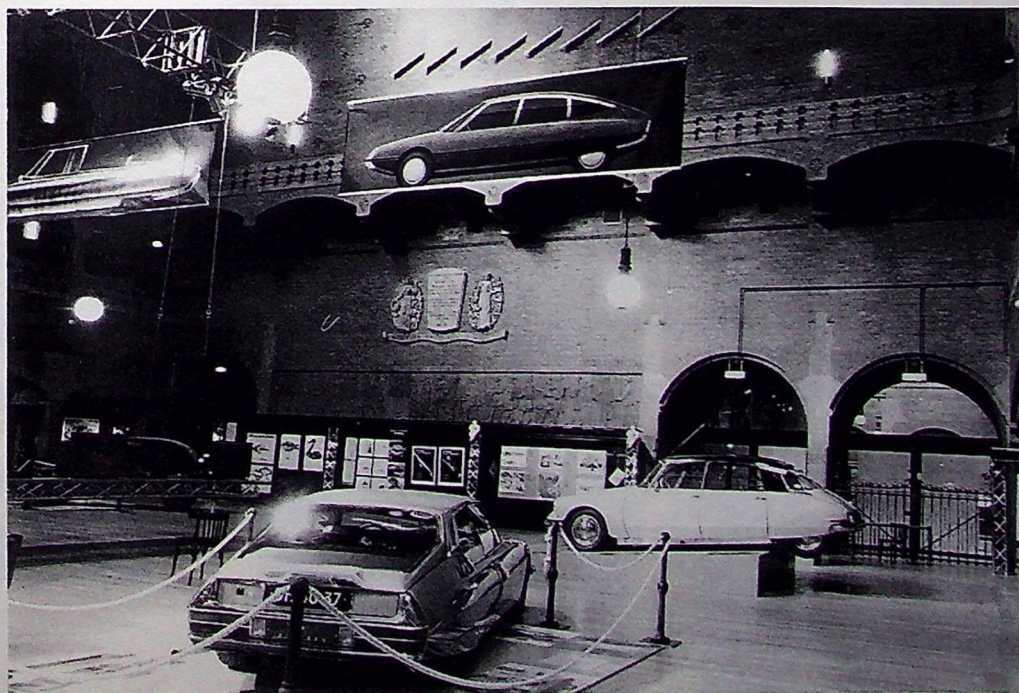
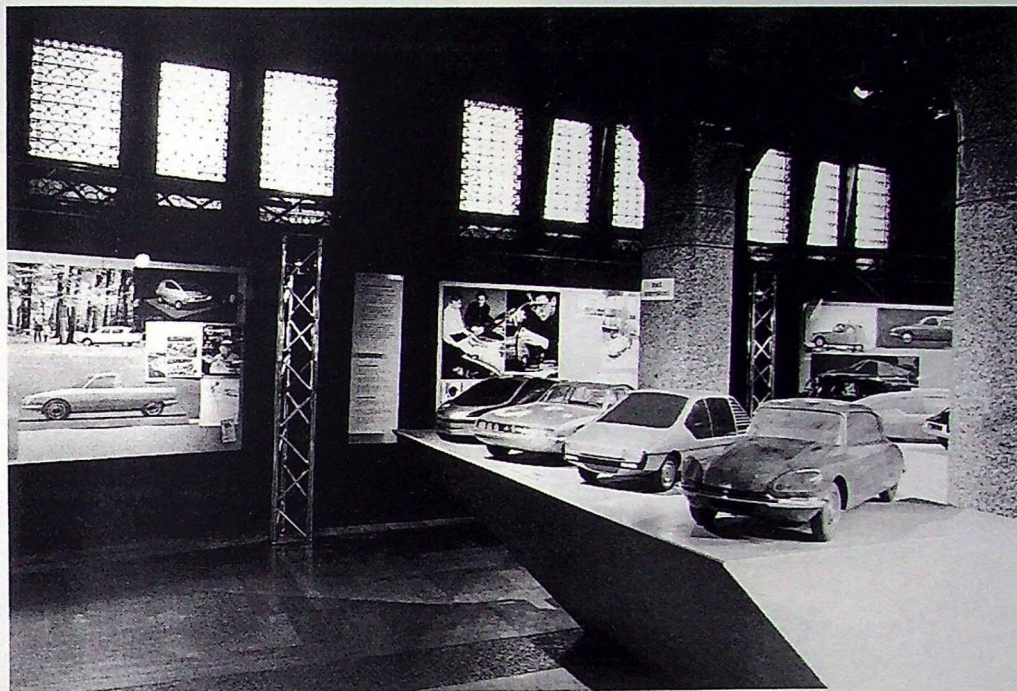
Schaalmodellen van hout en/of
plasticine met een gemiddelde
lengte van 60 cm.

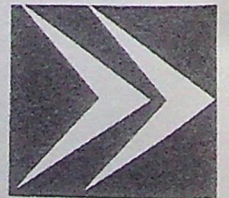
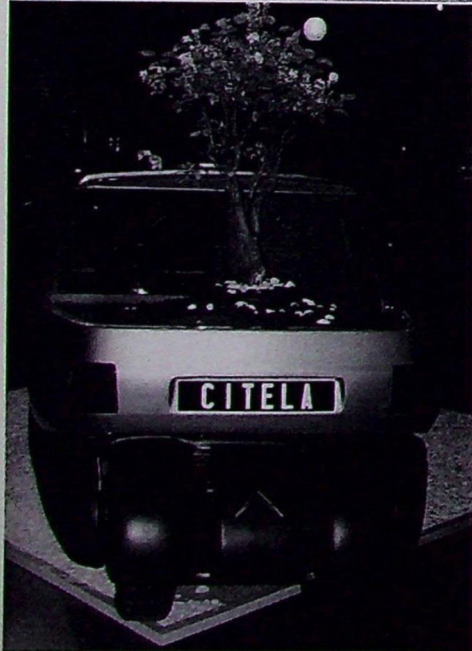
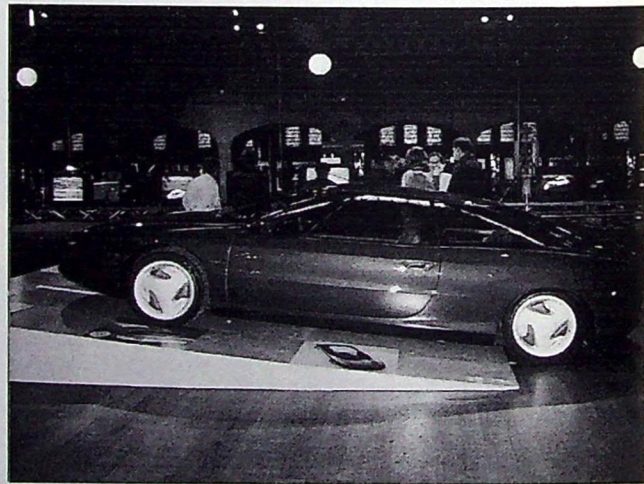
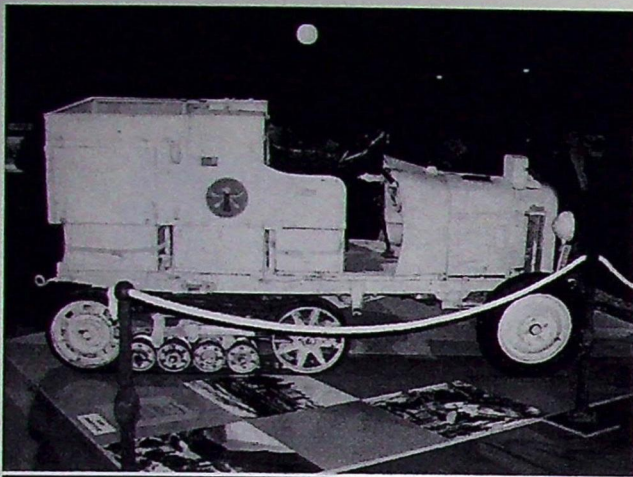
CITROËN, 75 JAAR TOEKOMST

12 maart - 24 april 1994, Beurs van Berlage, Amsterdam









DE CLUBSTANDS

De Franse SM Club maakte reclame voor het 10e ICCCR in Clermont Ferrand op 18 en 19 augustus 1995



De clubstands op het Beursplein trokken duizenden bezoekers

De Nederlandse SM Club maakte reclame voor zichzelf, maar wel heel bescheiden



DE HANDEL EN DE VERKOOP

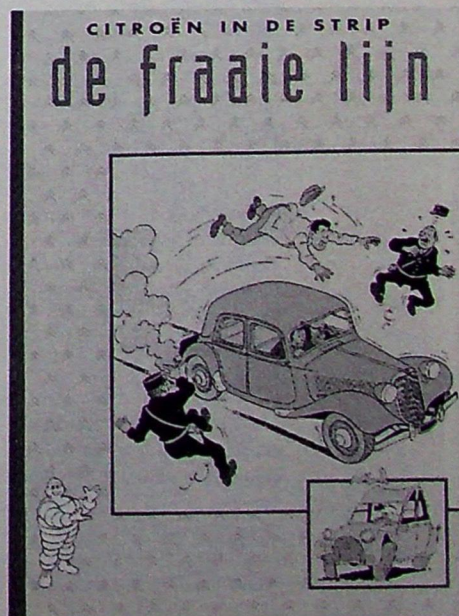
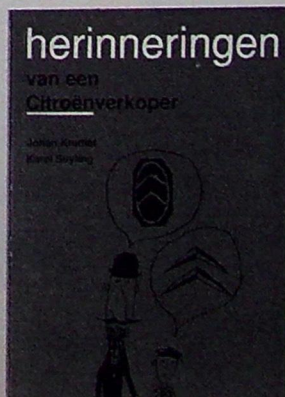
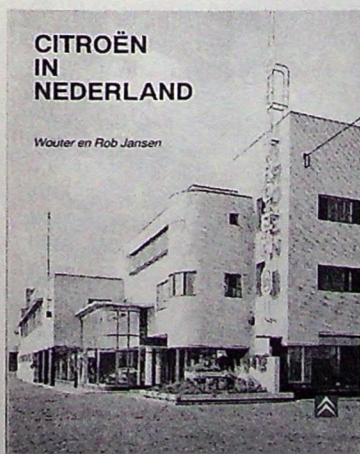
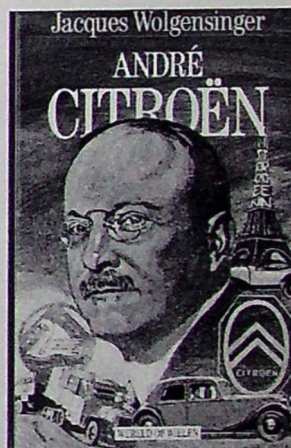
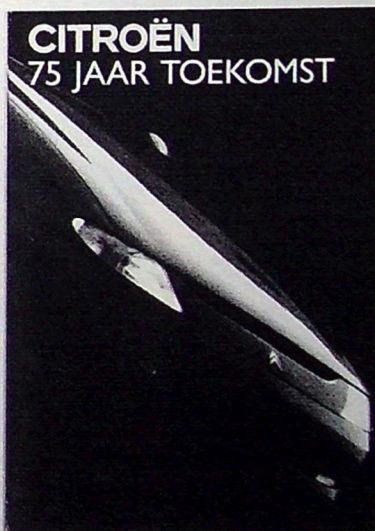


1e paasdag in de Beurs: Blakeslee, "King of Style" legt uit waarom Citroën met relatief weinig mensen mooie auto's kan ontwerpen.



Deze agrariër (met pet) kwam speciaal voor de SM naar de Dam. Vervolgens gaf hij als contra-prestatie een demonstratie koeiemelken zonder koe.

Speciaal voor het 75-jar bestaan van Citroën uitgegeven boeken:





HET CITROËNGEVOEL



TIJDENS DE CITROËNTENTOONSTELLING IN DE BEURS VAN BERLAGE ORGANISEERDEN HET VORMGEVINGSINSTITUUT EN DE STICHTING BEURS VAN BERLAGE EEN SERIE LEZINGEN OVER AUTODESIGN IN HET ALGEMEEN EN DIE VAN CITROËN IN HET BIJZONDER. OP ZONDAG 27 MAART 1994 HIELD MELCHIOR DE WOLFF, PUBLICIST EN STAFMEDEWERKER LETTEREN BIJ DE ROTTERDAMSE KUNSTSTICHTING, EEN VOORDRACHT OVER "HET CITROËNGEVOEL".

Dames en Heren,

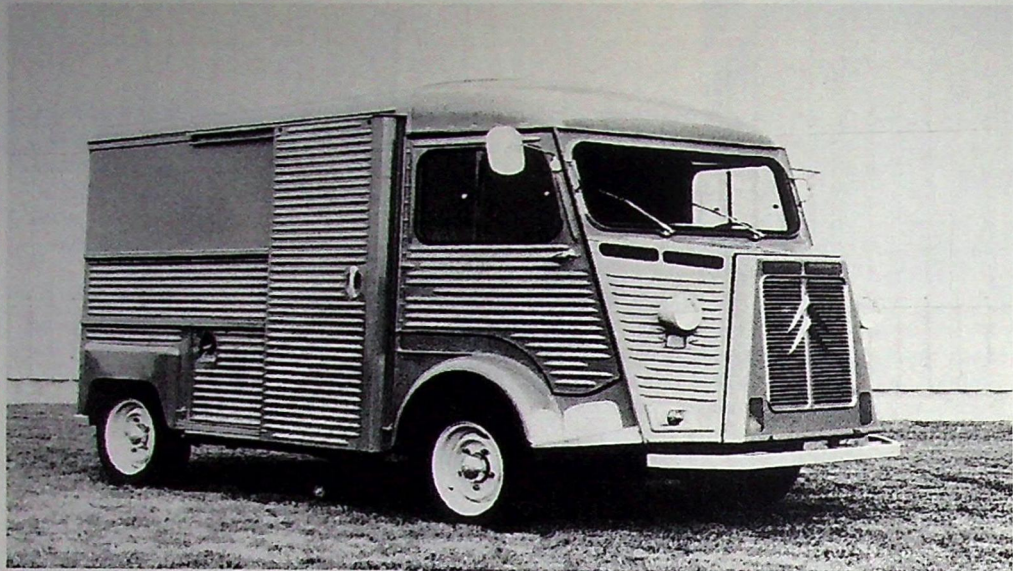
Aan het bezit van een Citroën, en aan het gebruik van een Citroën in de dagelijkse praktijk, zijn diverse aspecten verbonden die bij de eigenaar van tijd tot tijd een gevoel van wanhoop teweeg brengen. Die wanhoop is er een van een speciale soort -goed beschouwd is het de spiegelbeeldige, de omgekeerde manifestatie van de meer lyrische stemming die de eigenaar van deze auto begeleidt, het gevoel dat hij zich niet in een 'gewone auto' verplaatst, maar in iets autonooms - in een kunstwerk waarbij andere auto's ('gewone auto's') volledig verbleken, alleen al om de eenvoudige reden dat gewone auto's geen kunstwerken zijn. Daarop berust in de eerste plaats dat speciale, met niets te vergelijken sentiment dat in de aankondiging van deze voordracht is aangeduid als 'Het Citroëngevoel', het gevoel dat men de eigenaar is van een kunstwerk dat, mits er aan een extravagante hoeveelheid zeer strenge, zeer meedogenloze en zeer absurde eisen wordt voldaan, ook nog geschikt is om ermee de weg op te gaan. Ik zal het daarom vanmiddag met u hebben over in elk geval vijf onderwerpen: ik zal ingaan op datgene wat we onder het begrip 'kunstwerk' moeten verstaan; ik zal, in de tweede plaats, dat begrip -nu we hier toch onder elkaar zijn- verbinden met de gangbare en meer laagbijdevoerse opvattingen die in omloop zijn terzake de vraag wat wij eigenlijk onder een auto dienen te verstaan; ik moet het -ten derde- met u hebben over dat gevoel van desperaatheid waar ik in de eerste zin van dit betoog naar verwees; ik moet het met u hebben over de liefde; en ten vijfde zal ik het met u hebben over een onderwerp dat ik nu nog even niet noem. En omdat ik voor wat betreft mijn wereldbeeld niet helemaal los sta van de invloeden van het calvinisme, en in zekere zin geneigd ben om overal de sporen van het onheil in te willen herkennen, zal ik beginnen met dat derde thema -het thema van de wanhoop. (Ik zal daarbij een aantal malen de waarheid niet ontzien, dat wil zeggen: ik zal een

paar fundamentele en niet al te vriendelijke noten moeten kraken over dit Franse automerk en deze onder uw aandacht brengen. Maar ik beloof het vrolijk te zullen houden.) Een paar weken geleden moest ik onder nogal speciale omstandigheden naar Parijs. Het was een vrijdagavond, een uur of half twaalf, ik had in Gent de première bijgewoond van een toneelstuk van Kamagurka, en ik was in het gezelschap van een van de opmerkelijkste vrouwen uit het vierde kwart van de twintigste eeuw. De tocht werd ondernomen in mijn bijna tien jaar oude Citroën CX (voor de liefhebbers onder u: een CX 2500 Pallas met electronische injectie), die vanwege zijn zwarte carrosserie bij mij thuis wel "het zwarte slagschip" wordt genoemd.

Op zo'n honderddertig kilometer van Parijs, ergens tussen Arras en Compiègne in één van de meest haveloze stukken van Europa waar het decor van de Eerste Wereldoorlog wel nooit helemaal zal verdwijnen, begon de motor onregelmatiger te lopen. Ik bracht de snelheid terug van ongeveer 150 naar ongeveer 100, terwijl ergens in mijn hoofd razendsnel verschillende diagnoses werden gesteld: de benzinetank was nog voor meer dan de helft gevuld, dus daaraan kon het niet liggen; de ontsteking kon het niet zijn, want die had ik nog onlangs gecontroleerd; de bougies waren nog vrijwel nieuw; en -ik vertelde al dat de motor door middel van injectie wordt aangevuurd- het kon ook niet liggen aan een plotselinge vervetting of andere narigheid in de carburateur (dat is trouwens een ramp die mij met een vorige CX nog eens is overkomen, ook in Noord-Frankrijk). Ondertussen had ik gezien dat de dashboardverlichting minder fel was gaan branden, en dat de temperatuurmeter, links naast de snelheidsmeter, geheel naar 0 was teruggezakt -wat onmogelijk kon liggen aan het feit dat het buiten ongeveer 5 graden vroom. Een warme motor en een thermometer die geen uitslag te zien geeft -op zo'n moment, met die twee gegevens, weet elke doorgewinterde Citroën-bezitter eigenlijk al

precies welke bui hij ziet hangen. Inmiddels bedroeg onze snelheid, hoeveel gas ik ook gaf, niet meer dan 70 kilometer per uur, in een flits zag ik dat we een afslag naderden, ik zette de versnelling in de vrijloop, en dankzij het kolossale gewicht van het voertuig, slaagde ik erin de afslag af te rijden en exact voor de politiepост die zich daar langs de autoroute bleek te bevinden, tot stilstand te komen. Ik keek naar rechts, ik bedacht me dat ik al omstreeks mijn 16de had besloten om 'later' (als ik ooit volwassen zou zijn) in een zwarte CX te zullen rijden, mijn ogen ontmoetten de hare, en ik zei: Rianne, het spijt me, het elektrisch systeem is naar de Filistijnen. Daarna volgde de bekende reflexbeweging van de linkerhand, ik ontgrendelde de motorkap, controleerde de bedrading, en op grond van de branderige lucht stelde ik vast dat de dynamo -vermoedelijk onherstelbaar- naar de bliksem was. De enige vraag die dan nog telt -in between the devil and the deep blue sea-, is hoe lang de dépannage er over gaat doen om ons en de auto uit die positie te bevrijden en in wat voor curieus, aftands of melancholiek hotel de komende nacht zal worden doorgebracht. En uiteraard: wat voor gezicht de dépanneur zal trekken -want ook daarvan ben ik in staat om met het klimmen der jaren een aanzienlijke catalogus aan te leggen, zoals met hetzelfde klimmen der jaren ook allerlei technische termen in hun Franse vertaling in mijn geheugen zijn blijven hangen (dynamo - alternateur, kop-pakking - joint de culasse, koelsysteem - système de refroidissement, in gruzelementen - en débris, en "dat zal wel weer aardig wat gaan kosten" - "ça va chiffrer joliment"). Er zullen onder u, geachte aanwezigen, ongetwijfeld een paar werkelijke kenners zijn, verstokte diehards die weten dat de dynamo van de CX niet door Citroën wordt gefabriceerd, maar door het Duitse bedrijf Bosch, dat ook koelkasten en boormachines op de markt brengt. De wanhoop, veroorzaakt door een defecte dynamo, is dus niet zozeer een vorm van wanhoop die exclusief is voor de eigenaars van een Citroën -die wanhoop kan net zo goed voorkomen bij de eigenaar van een normale auto, een Ford, een Peugeot of een Audi. Toch is dat niet helemaal waar. In elk geval niet op het moment waarop de dépannage, de takelwagen die mijn dode walvis aan boord zou hijsen, op de plaats van het onheil arriveerde. Het bleek te gaan om een Renault-dealer van achter in de veertig, en hoewel het flauw is om uitsluitend af te gaan op iemands uiterlijk, zag ik direct dat deze figuur niet deugdte: de manier waarop zijn hoofd op zijn schouders was bevestigd, de monotone, aan ingeteelde holbewoners herinnerende bromge-

luiden die hij voortbracht, en de blik van verachting die hij op mijn trotse bezit wierp -ik wist vrijwel zeker dat het hier ging om iemand die op Le Pen had gestemd. Het was niet de eerste keer dat ik merkte door welke ongelooflijke minachting de ziel van de gemiddelde Franse Renault-garagist wordt bewoond en welke haat dit soort lieden bezitten jegens automobilisten die indertijd niet gewoon zo'n afgezaagde Renault hebben aangeschaft, maar per se en tegen alle modale redelijkheid in zo onhandig, zo stom en zo eigenwijs waren geweest om een Citroën te kopen. Deze man keek zoals een ober in een Van der Valk-restaurant zou kijken naar een klant die zojuist heeft geïnformeerd waarom er geen verse oesters of canard-aux-pêches op de menukaart staan -iets onbestemds in zijn blik, iets als: ach klootzak, moest je weer zo nodig ingewikkeld doen terwijl het voor een fractie van het geld makkelijker en eenvoudiger had gekund? Had je niet gewoon een Renault kunnen kopen? Zijn onze gebakken aardappelen, onze sufgekookte sperziebonen en de vruchtensalade uit blik voor jou soms weer niet goed genoeg? Niettemin, nadat men pas in de loop van de volgende dag erin was geslaagd een passend exemplaar te vinden voor de oude dynamo die inderdaad naar God bleek te zijn, en ik het astronomische bedrag dat mij in rekening was gebracht had afgerekend, was het gevoel van vertwijfeling dat zich de avond ervoor van mij had meester gemaakt, als bij toverslag verdwenen. Met het vertrouwde gevoel van triomf gaf ik mijn paard de sporen, alles aan de machine functioneerde zoals het bedoeld was, hij was op weg naar Parijs, en links en rechts passeerde ik allerlei auto's waaraan als je hun eigenaars mag geloven nooit enig defect schijnt op te treden, maar waarin ik me nooit zou durven vertonen. Dames en Heren, het Nederlands kent de merkwaardige uitdrukking: hij kan hem niet meer omhoog krijgen. Voor de meeste mensen schijnt die uitdrukking vooral een soort medische betekenis te hebben, en de details daarvan zal ik u nu maar besparen -want waar het in de onderhavige context om gaat is die andere betekenis en de speciale allure die deze uitdrukking heeft voor iedereen die bekend is met de rampen die zich kunnen voordoen in Het Systeem. Het Systeem wordt met hoofdletters geschreven en verwijst naar de hydropneumatische eigenaardigheid die men vanaf de DS 19 bij de duurdere modellen van Citroën cadeau krijgt, en waarmee dit merk altijd in enigszins opgewonden termen heeft geadverteerd: 'het legendarische veersysteem', 'de ongeëvenaarde souplesse' en (bij de introductie van de XM) 'de hydractieve vering'. Ik



herinner me dat ik het als kind al als een soort mirakel beschouwde. De auto's waarmee ik ben opgegroeid, dat wil zeggen: de auto's waarin door mijn ouders werd gereden -onder meer de Peugeot 404 en MG-sportwagen van het type B-, waren immers met een conventioneel veersysteem uitgerust, maar elke ochtend, als ik naar school liep, passeerde ik een grijze Citroën DS 19, die in een van de tussenliggende straten stond geparkeerd. Ik was 8 jaar oud, en die DS vormde voor mij een soort mysterie. Ik herinner me dat ik er langs liep en dat ik dan dacht dat de eigenaar er bakstenen in had opgeborgen, of grafzerken, want wat kon anders de verklaring zijn voor het gegeven dat de auto vrijwel plat tegen het wegdek lag? Maar ik herinner me ook hoe ik op een ochtend voor de eerste keer met eigen ogen het wonder heb zien gebeuren: er was een man bij de auto verschenen, kennelijk de raadselachtige eigenaar van de bakstenen. Hij opende het portier, startte de motor, en na een paar seconden kwam het gevaarte in al zijn glorie omhoog -opgetild door een onzichtbare hand, bewogen door een geheimzinnige krachtbron, door iets waarvan ik dacht: dat kan niet. En vermoedelijk raakte ik op dat moment al besmet met het hydropneumatische virus, dat mij nooit meer helemaal heeft losgelaten. Uiteraard wist ik in die fase nog niet wat de toekomst nog allemaal in haar schoot verborgen hield. In elk geval wist ik nog niet welke verschrikkelijke verrassingen zich in het befaamde hydraulische circuit kunnen aandienen, speciaal op buitengewoon ongelegen momenten en in situaties waarin er vooral niets in de soep mag gaan, zoals op de grote verkeerspleinen, in parkeergarages, in tunnels en onder weersomstandigheden waarin zelfs het meest minuscule mankement de bevroeringsdood van de chauffeur en de overige inzittenden kan veroorzaken.

Ik wist, anders gezegd, nog niet wat het betekent om in een Citroën te rijden die van het ene op het andere moment 'instort' en via de een of andere lekkage haar levenselixer verliest, de beruchte LHM-vloeistof (waar andere automobilisten geen weet van hebben), en vervolgens verandert in een ongeleid projectiel waarvan zowel rem- als stuurbekrachtiging niet langer functioneren. En uiteraard de complete Götterdämmerung die zich onder dergelijke omstandigheden voltrekt. Het ongelooflijke effect dat men het rempedaal intrapt, waarop er vervolgens helemaal niets gebeurt. De loodzware bewegingen van het stuur, dat weigert in zijn oorspronkelijke stand terug te keren. De geringste oneffenheid in het wegdek, die voelbaar wordt in het ruggemerg van de bestuurder, zodra de vering het niet langer doet -ongeveer zoals bij een schip dat aan de grond loopt. Het rock bottom-gevoel dat optreedt zodra je de motor opnieuw start, en je inderdaad moet vaststellen dat het zaakje niet meer omhoog is te krijgen. Verdomd als het niet waar is: ik heb op dit terrein vrijwel alles meegemaakt. Zoals die ene keer dat ik had vergeten om de bout die in mijn Engelstalige Workshop manual wordt aangeduid als de 'bleed screw', de 'bloedschroef' welke zich bevindt op de centrale drukregulator, vast te draaien en ik maar niet begreep waarom mijn verlamde potvis weigerde in actie te komen. Of die keer dat bij 180 kilometer per uur de remaccumulator het bleek te hebben begeven, en er geen andere uitweg was dan de vluchtstrook. En tenslotte -want ook die bekentenis zal ik hier moeten afleggen- mijn stommiteit toen ik een keer op de Biltstraat in Utrecht een CX met een kapotte startmotor liet aanslepen door een Saab, en we nog voordat Het Systeem op druk was gekomen moesten stoppen voor een rood licht: ik trapte op de rem,

merkte dat er geen enkele reactie kwam, botste sprakeloos bovenop de Saab, en had voor een kleine 10.000 gulden aan schade veroorzaakt. Mijn hele voorzijde aan gort, het glas van de koplampen verspreid over het asfalt, een monument van totale reddeloosheid. Het enige wat men in zo'n geval nog kan doen is uit de auto stappen, met een achteloos gebaar de contactsleutel in een afvoerput langs de stoeprand laten verdwijnen, de kraag van zijn jas opzetten, en langzaam in zichzelf prevelen: Nooit, nooit, nooit meer een Citroën. Nevermore, zoals Edgar Allan Poe het formuleert in het magistrale gedicht "The Raven":

And his eyes have all the seeming of a demon's that is dreaming, And the lamplight o'er him streaming throws his shadow on the floor; And my soul from out that shadow that lies floating on the floor Shall be lifted - nevermore!

Maar toch, het leven gaat verder en nog diezelfde week heb ik een nieuwe gekocht. Waarom, zo luidt de dan voor de hand liggende vraag, ben ik in dergelijke auto's blijven rijden? Bestaat er een rationele verklaring voor het feit dat ik complete zaterdagen heb besteed aan het in bedrijf houden van Citroëns van het type DS en CX, dat ik sommige exemplaren bij wijze van spreken integraal heb gerestaureerd terwijl ik mijn tijd ook nog wel voor iets anders had kunnen gebruiken, en dat ik op dit punt zo langzamerhand in staat ben tot het doen van semi-wetenschappelijke uitspraken: dat ik bijna kan voorspellen over hoeveel kilometer het volgende mankement zich zal aandienen, of dat ik soms een Citroën door de stad zie rijden en al min of meer kan horen wat de betrokken bestuurder nog allemaal aan apocalyptische toestanden boven het hoofd hangt. Hoe komt het dat ik, wanneer ik een DS zie rijden, altijd automatisch moet vaststellen of het gaat om een zogenaamde harde DS of om een zachte -termen die verwijzen naar het feit dat de misantropen van de Société Anonyme Automobiles Citroën vanaf een bepaald fataal moment hebben besloten om de carrosserie van deze wonderauto niet meer te maken van vers uit erts gesmolten ijzer, maar van gerecycled schroot, waardoor ze -zoals dat heet- al begonnen te roesten in de folder. (Koop nooit een DS uit 1973.) Het mag waar zijn dat dergelijke afwijkingen ook optreden bij eigenaars van andere auto's, andere merken -al geloof ik niet dat men daar gemakkelijk een equivalent zal vinden voor de aan blindheid en bezwering grenzende verstandhouding die zo karakteristiek is voor de bestuurders van le double chevron. Een vergelijkbaar soort maniak-

ken vindt men hoogstens in Engeland, waar ik mij een tijdlang per Triumph Frogeye heb verplaatst, en waar het inderdaad wel eens gebeurde dat ik voor een stoplicht stond te wachten en dat er een auto naast mij stilhield waarvan de bestuurder het raampje opendraaide en vroeg: "Is that a '48 or a '49?" Maar op het vasteland van Europa zijn dat soort confrontaties betrekkelijk zeldzaam. Hoe dat ook zij, de vraag waarom ik in die auto ben blijven rijden is daarmee nog niet beantwoord. Bovendien weiger ik eigenlijk aan te nemen dat er een uitzonderlijke, aan het maniakale grenzende geesteshouding voor nodig is om een Citroën te verkiezen boven willekeurig welke andere auto. Waar het om gaat is dat allerlei gangbare criteria waaraan de gebruikswaarde of de kwaliteit van auto's is af te meten -brandstofverbruik, duurzaamheid, veiligheid, vermogen en betrouwbaarheid van de motor- op Citroëns wel van toepassing zijn, maar dat er tegelijkertijd een verzameling criteria is te bedenken waaraan andere auto's nooit zouden kunnen voldoen, om de simpele reden dat deze zijn ontworpen door ingenieurs die uitsluitend worden gemotiveerd door wat in die kringen wordt aangezien voor 'gezond verstand'. Dat is immers ook de motivatie waarmee andere auto's aan de man worden gebracht en waarbij alles erop is gericht om de toekomstige eigenaars zoveel mogelijk op hun gemak te stellen: men verzekert hen dat er drie jaar garantie op zit, dat het benzineverbruik zo en zo laag of hoog is, dat er zestien of zeventien laklagen op de carrosserie zijn aangebracht, en -want dan begint het eigenlijk pas- vervolgens wordt er tientallen alinea's lang gewauweld over siervelgen, striping en in de carrosseriekleur gespoten buitenspiegels, over in delen neerklapbare achterbanken, over de lengte van de versnellingspook, over dat het allemaal zo wonderbaarlijk goedkoop is en meer van die onzin. Bestaat en één automuseum in de wereld waar het eerste exemplaar van een neerklapbare of in delen neerklapbare achterbank wordt bewaard? Is er één verzameling te vinden waarin alle siervelgen die in de loop der jaren op de BMW zijn geschroefd, in vitrines worden getoond? Zo stom kunnen de conservatoren van dergelijke musea toch niet zijn, dat ze uitgerekend op die volkomen triviale gronden hun collectie zouden samenstellen. Het criterium dat zich daarachter verbijgt is dat van de oorspronkelijkheid, en het kent een lange traditie in de kunstgeschiedenis. Tegelijkertijd is het een van de allergevuldigste criteria, omdat iets dat nog niet door iemand anders was bedacht, maar vooral op het vermogen om datgene wat men bedacht heeft zo overtuigend en zo scherp mogelijk te



Citroën GS berline confort 1970



Citroën SM 1970



Citroën CX berline 1974



Citroën BX 1982



Citroën BX break 1985



Citroën C15 1985



Citroën Méhari 1968



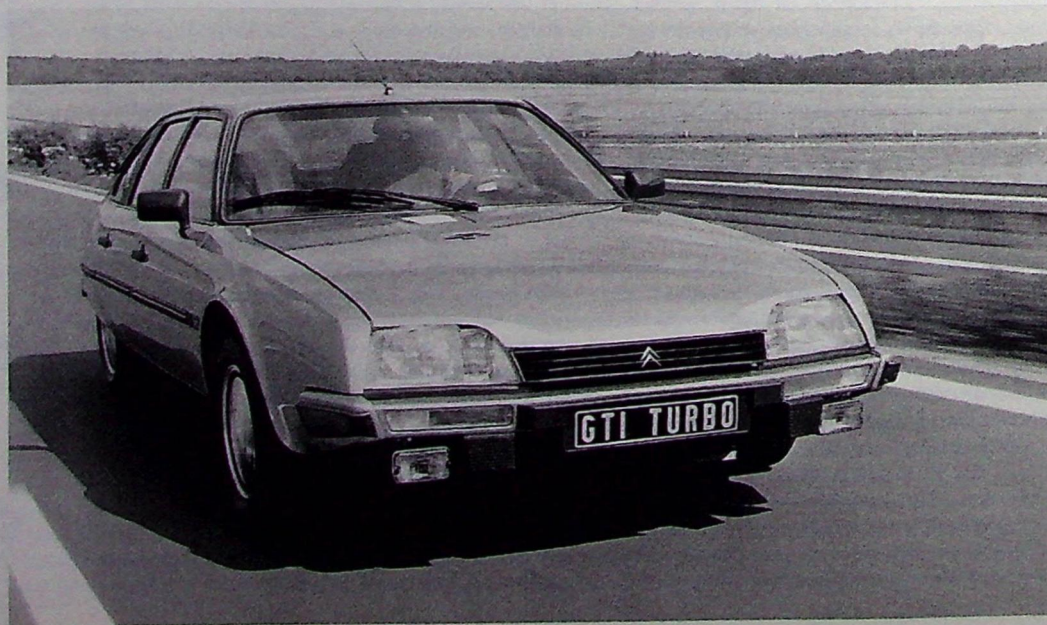
Citroën M35 coupe 1969



Citroën Dyane berline 1970

formuleren -zodanig dat het vanzelfsprekend wordt en alle alternatieve oplossingen overschaadwt. Alleen, door wie wordt dat vastgesteld? Wie bepaalt in laatste instantie of iets wel of niet vanzelfsprekend is, en op grond waarvan eigenlijk? Om die vraag te kunnen beantwoorden, moet ik een kleine uitweiding inlassen die gaat over de bestelauto's die door Citroën in de loop der jaren zijn geproduceerd. In 1947, dus nog voor de introductie van de 2CV, verscheen de bekende moddergrijze fourgon op de markt, de zogenaamde Ache-ypsilon (HY) -in mijn ogen een van de mooiste Citroëns uit de geschiedenis. Opgetrokken uit golfplaat, met schuifdeuren in de zijkant en de cabine recht boven de voorwielen- ooit door Rudy Kousbroek omschreven als een Junkers-bommenwerper waar de vleugels vanaf zijn gehaald ('Een verkleinde versie zou de ideale personenauto zijn'). Men zou zich af kunnen vragen waarom deze bestelauto niet ook op haar manier klassiek is geworden, en waarom zij ontbreekt op het Citroën-retrospectief zoals dat hier in de Beurs is te zien. In de eerste plaats de beslissing van de ontwerpers om niet gewoon plaatstaal te nemen, maar gebruik te maken van golfplaat, dat zelfs bij een bescheidener plaatdikte steviger is, en waarbij men zich trouwens af zou moeten vragen waarom vanaf 1947 niet alle auto's van dit materiaal zijn gemaakt. Want daarin schuilt het revolutionaire van het ontwerp: in de bijna terloopse manier waarop de aandacht wordt gevestigd op een nogal logische gedachte die nog bij niemand was opgekomen. In de tweede plaats de vorm van de auto, die uitsluitend met

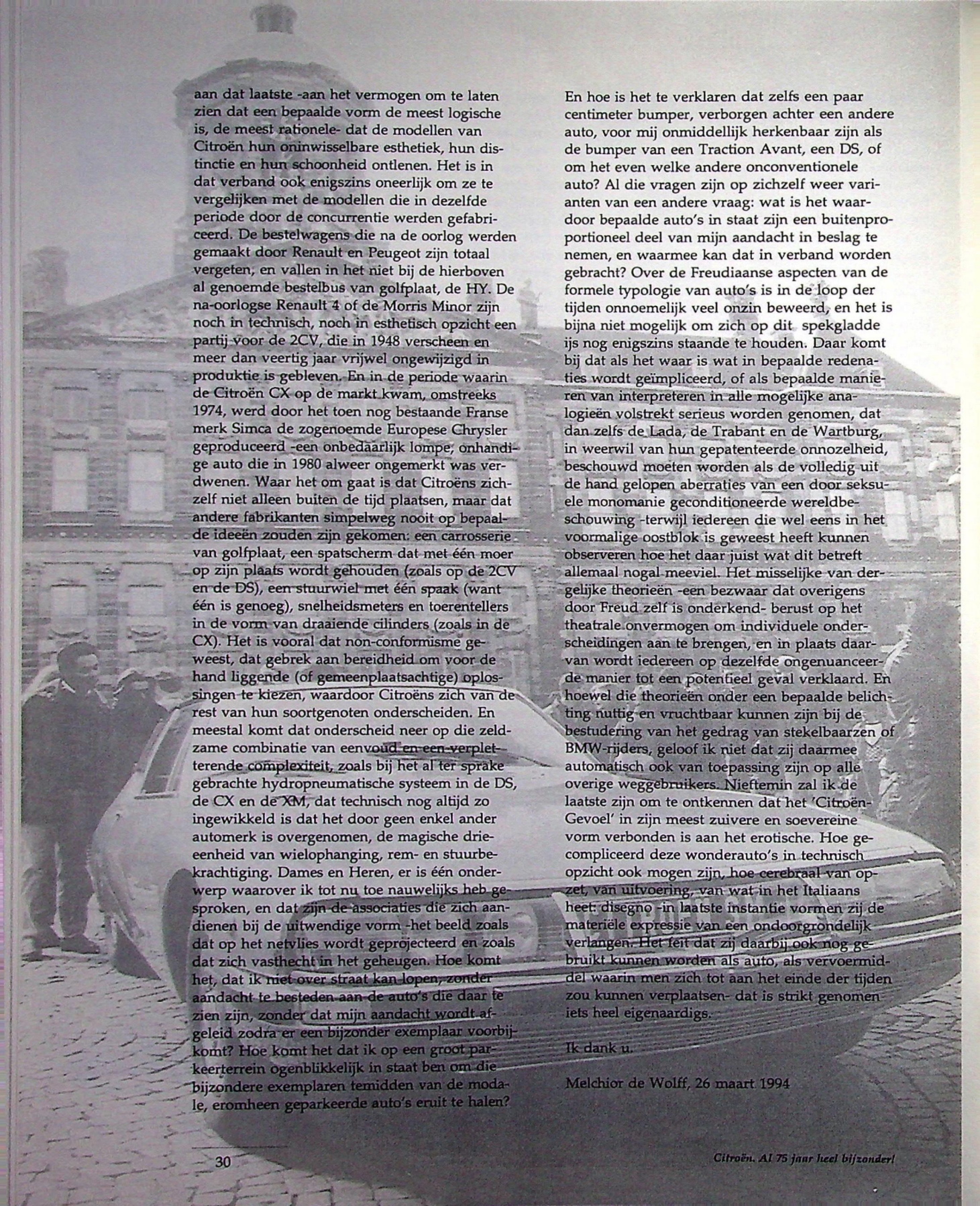
liniaal, passer en gradenboog lijkt te zijn getekend: de kaarsrechte lijn van het dak; de loodlijn die naar beneden wordt getrokken en die de achterzijde vormt, de nauwelijks waarneembare helling in de motorkap -bij elkaar een van de mooiste voorbeelden van het functionalisme zoals dat wel in de architectuur, maar veel minder op allerlei andere terreinen omstreeks de Tweede Wereldoorlog ingang had gevonden. Hoe noem je dat? Streng en rechtvaardig. Niet bereid tot enigerlei geschipper of compromis, geen concessies uit vrees dat allerlei figuren zo'n langs een liniaal getekende auto eigenlijk maar ongezellig zullen vinden. Iets op de manier van: voilà, wie een bestelauto wil hebben, moet niet zeuren, en verder geen gemaar. In wezen was dat trouwens een karaktertrek van het modernisme. En in feite is er geen enkele dwingende reden te bedenken waarom dit model al jaren niet meer wordt geproduceerd. Hun meest in het oog springende manco bestond uit het onbeschrijflijke lawaai waaraan de passagiers werden blootgesteld, die min of meer bovenop de motor moesten plaatsnemen. Daaraan had gemakkelijk iets gedaan kunnen worden, maar de vorm van de auto leende zich eigenlijk niet meer voor verbetering -ongeveer zoals de vorm van de straaljager of de onderzeeër (of de fiets) ook vanaf een bepaald moment zijn min of meer definitieve contouren heeft bereikt en daarna hoogstens nog in details is gewijzigd. Die vorm is vanzelfsprekend, niemand vraagt zich bij het zien van een onderzeeboot af waarom deze er zo uit ziet. Zo ook de fourgon- en vermoedelijk zou ik voor een gaaf



exemplaar, voorzien van een gereviseerde motor en een nieuwe versnellingsbak, mijn huidige CX zonder problemen inruilen. Dat laatste zou ik ongetwijfeld niet doen wanneer ik voor mijn CX een moderne Citroën-bestel zou ontvangen, bijvoorbeeld de Citroën Jumper (Kai su, teknon) waarmee op dit ogenblik wordt geadverteerd. Alleen al het feit dat er aan het ontwerp nauwelijks een rechte hoek of een geometrisch zuivere lijn valt te ontdekken, nog gezwegen van de enigszins laffe manier waarop de cabine tegen de laadruimte is geplakt, maakt dat deze Citroën zich nauwelijks onderscheidt van de bestelbusjes van Fiat, Peugeot of Mercedes Benz, en hoewel ik weet dat de verkoopargumenten aanzien van dit artikel van een andere aard zijn dan die van personenauto's, geloof ik toch dat we hier eerder van een regressie dan van vooruitgang moeten spreken. Dit type Citroën is minder vanzelfsprekend geworden: het ontwerp is minder idiosyncratisch, is minder een gebaar, en in laatste instantie is het minder het soort geste dat de toeschouwer er in één klap van overtuigt dat het zo moet en niet anders. Water in de wijn -het spijt me, het is niet anders. Een echte Citroën is daaraan te herkennen, dat er in de wijn helemaal geen water zit. Het berust op een gebrek aan bereidheid concessies te doen, maar het berust vooral op iets anders, en dat is het merkwaardige vermogen om volstrekt eigenzinnige opvattingen te verdedigen en ze te presenteren alsof ze de normaalste zaak van de wereld zijn. Laat ik een voorbeeld geven. De achterste clignoteurs van de Citroën DS 19 bevinden zich niet, zoals bij een normale auto, in de achterlichten, maar links en rechts naast de achterraut. Ze zijn aangebracht in een enigszins conisch toelopende buis, die bij de meeste uitvoeringen verchroomd is, en die de afsluiting vormt van het paneel dat de achterraut en de ramen van de portieren onderbreekt. Het dak van de auto, van achteren gezien, verheft zich in een sierlijke curve tussen de twee knipperlichten. De achterraut wordt op zijn plaats gehouden door middel van een robuust, grotendeels verzonken profiel van rubber. Het is een van de ontelbare details waaraan men de DS kan herkennen, als het zou moeten zelfs op de tast, en tegelijkertijd is het zo goed als ondenkbaar dat er ooit een andere autofabrikant voor een dergelijke oplossing zou hebben gekozen. De meeste Citroëns -althans de meeste oude Citroëns, de modellen die met recht 'klassiek' mogen heten- zijn feitelijk te beschouwen als verzamelingen van eigenaardigheden die op ander auto's niet voorkomen. De DS verscheen in 1955, maar de eerste tekeningen voor het ontwerp dateren al van 1940 -meer dan een halve

eeuw geleden. Op een radicalere manier dan bij haar voorgangster, de in 1934 geïntroduceerde Traction avant, was gekozen voor een zo zuiver mogelijke aërodynamische vorm, herinnerend aan een vallende waterdruppel- aan de voorzijde afgerond, aan de achterzijde langgerekt en eindigend in een punt. Dat was althans de bedoeling op de tekeningen die nog in 1949 en 1950 van de DS werden gemaakt, in de periode dat bij Citroën in het diepste geheim werd gewerkt aan een Voiture de grande diffusion, een auto bestemd voor een 'grote verspreiding'. De stroomlijnform zoals die aanvankelijk was getekend, had echter één belangrijk nadeel: de hoofdruimte voor de passagiers op de achterbank zou onaanvaardbaar laag worden -reden waarom op het laatste moment werd besloten de vloeiende ononderbroken daklijn op te geven. En dat is meteen ook de verklaring voor die karakteristieke clignoteurs. De ontwerper, Flaminio Bertoni, zag zich genoodzaakt voor een onelegant probleem -een knik in het dak die hem min of meer vanuit het interieur werd opgedrongen, en die het profiel zou verstoren een zo geraffineerd mogelijke oplossing te bedenken, dat wil zeggen: een oplossing die er niet anorganisch zou uitzien. Hetzelfde geldt voor bijna alle andere details -niet alleen die van de carrosserie, maar ook die van de techniek, van datgene wat men aantreft als men zich in de eigenschappen van de machine verdiept. In het tijdperk waarin de DS ontstond, beschouwden andere autofabrikanten het als de normaalste zaak van de wereld dat hun modellen aan de voorzijde waren voorzien van een reusachtige grille- op grond van de misvatting dat daarmee de motor adequater zou worden gekoeld. Amerikaanse autobouwers leken zelfs met de grille te beginnen, men tekende eerst een monsterlijk en absurd geornamenteerd hekwerk, waaraan vervolgens de rest van het voertuig op een min of meer onlogische manier werd vastgemaakt. Zo niet bij Citroën: de toevroeropening onder de motorkap was in oppervlakte ongeveer de kleinste die men zich kon voorstellen, als bij een vis die even zijn lippen van elkaar doet, en pas vele decennia later -toen de eisen van de aërodynamica al lang waren veranderd in een vormgeverscliché- zouden ook allerlei doorsnee-auto's op een dergelijke organische manier worden gemodelleerd. Het ware kunstenaarschap berust op het vermogen om datgene wat misschien helemaal niet vanzelfsprekend is, er niettemin zeer vanzelfsprekend uit te laten zien. De ingrediënten van dat vermogen zijn onder meer: gevoel voor architectonische proportie, een talent voor eigenzinnigheid, en een talent voor articulatie. En het is eigenlijk vooral



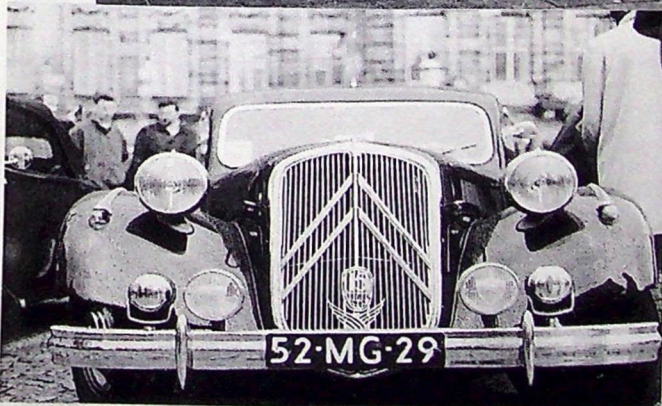
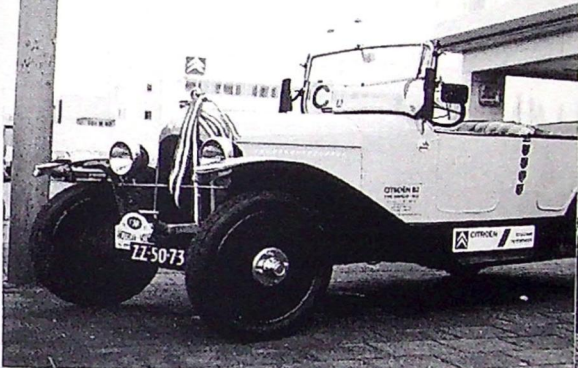


aan dat laatste -aan het vermogen om te laten zien dat een bepaalde vorm de meest logische is, de meest rationele- dat de modellen van Citroën hun oninwisselbare esthetiek, hun distinctie en hun schoonheid ontlene. Het is in dat verband ook enigszins oneerlijk om ze te vergelijken met de modellen die in dezelfde periode door de concurrentie werden gefabriceerd. De bestelwagens die na de oorlog werden gemaakt door Renault en Peugeot zijn totaal vergeten, en vallen in het niet bij de hierboven al genoemde bestelbus van golfplaat, de HY. De na-oorlogse Renault 4 of de Morris Minor zijn noch in technisch, noch in esthetisch opzicht een partij voor de 2CV, die in 1948 verscheen en meer dan veertig jaar vrijwel ongewijzigd in productie is gebleven. En in de periode waarin de Citroën CX op de markt kwam, omstreeks 1974, werd door het toen nog bestaande Franse merk Simca de zogenoemde Europese Chrysler geproduceerd -een onbedaarlijk lompe, onhandige auto die in 1980 alweer ongemerkt was verdwenen. Waar het om gaat is dat Citroëns zichzelf niet alleen buiten de tijd plaatsen, maar dat andere fabrikanten simpelweg nooit op bepaalde ideeën zouden zijn gekomen: een carrosserie van golfplaat, een spatscherm dat met één moer op zijn plaats wordt gehouden (zoals op de 2CV en de DS), een stuurwiel met één spaak (want één is genoeg), snelheidsmeters en toerentellers in de vorm van draaiende cilinders (zoals in de CX). Het is vooral dat non-conformisme geweest, dat gebrek aan bereidheid om voor de hand liggende (of gemeenplaatsachtige) oplossingen te kiezen, waardoor Citroëns zich van de rest van hun soortgenoten onderscheiden. En meestal komt dat onderscheid neer op die zeldzame combinatie van eenvoud en een verpletterende complexiteit, zoals bij het al ter sprake gebrachte hydropneumatische systeem in de DS, de CX en de XM, dat technisch nog altijd zo ingewikkeld is dat het door geen enkel ander automerk is overgenomen, de magische drie-eenheid van wielophanging, rem- en stuurbekrachtiging. Dames en Heren, er is één onderwerp waarover ik tot nu toe nauwelijks heb gesproken, en dat zijn de associaties die zich aandienen bij de uitwendige vorm -het beeld zoals dat op het netvlies wordt geprojecteerd en zoals dat zich vasthecht in het geheugen. Hoe komt het, dat ik niet over straat kan lopen, zonder aandacht te besteden aan de auto's die daar te zien zijn, zonder dat mijn aandacht wordt afgeleid zodra er een bijzonder exemplaar voorbij komt? Hoe komt het dat ik op een groot parkeerterrein ogenblikkelijk in staat ben om die bijzondere exemplaren temidden van de modale, eromheen geparkeerde auto's eruit te halen?

En hoe is het te verklaren dat zelfs een paar centimeter bumper, verborgen achter een andere auto, voor mij onmiddellijk herkenbaar zijn als de bumper van een Traktion Avant, een DS, of om het even welke andere onconventionele auto? Al die vragen zijn op zichzelf weer varianten van een andere vraag: wat is het waardoor bepaalde auto's in staat zijn een buitenproportioneel deel van mijn aandacht in beslag te nemen, en waarmee kan dat in verband worden gebracht? Over de Freudiaanse aspecten van de formele typologie van auto's is in de loop der tijden onnoemelijk veel onzin beweerd, en het is bijna niet mogelijk om zich op dit spekgladde ijs nog enigszins staande te houden. Daar komt bij dat als het waar is wat in bepaalde redenties wordt geïmpliceerd, of als bepaalde manieren van interpreteren in alle mogelijke analogieën volstrekt serieus worden genomen, dat dan zelfs de Lada, de Trabant en de Wartburg, in weerwil van hun gepatenteerde onnozelheid, beschouwd moeten worden als de volledig uit de hand gelopen aberraties van een door seksuele monomanie geconditioneerde wereldbeschouwing -terwijl iedereen die wel eens in het voormalige oostblok is geweest heeft kunnen observeren hoe het daar juist wat dit betreft allemaal nogal meeviel. Het misselijke van dergelijke theorieën -een bezwaar dat overigens door Freud zelf is onderkend- berust op het theatrale onvermogen om individuele onderscheidingen aan te brengen, en in plaats daarvan wordt iedereen op dezelfde ongenueanceerde manier tot een potentieel geval verklaard. En hoewel die theorieën onder een bepaalde belichting nuttig en vruchtbaar kunnen zijn bij de bestudering van het gedrag van stekelbaarzen of BMW-rijders, geloof ik niet dat zij daarmee automatisch ook van toepassing zijn op alle overige weggebruikers. Niettemin zal ik de laatste zijn om te ontkennen dat het 'Citroën-Gevoel' in zijn meest zuivere en soevereine vorm verbonden is aan het erotische. Hoe gecompliceerd deze wonderauto's in technisch opzicht ook mogen zijn, hoe cerebraal van opzet, van uitvoering, van wat in het Italiaans heet: disegno -in laatste instantie vormen zij de materiële expressie van een ondoorgrondeijk verlangen. Het feit dat zij daarbij ook nog gebruikt kunnen worden als auto, als vervoermiddel waarin men zich tot aan het einde der tijden zou kunnen verplaatsen -dat is strikt genomen iets heel eigenaardigs.

Ik dank u.

Melchior de Wolff, 26 maart 1994



Oplage 150 exemplaren
Prijs f 15,- (exclusief f 2,80 verzendkosten)

Gratis voor leden en donateurs van de Citroën SM Club Nederland.
Nabestellingen door overmaking van het verschuldigde bedrag op de rekening van de club onder vermelding van 'x-maal SublieM Special 1', of contant bij de redactie van SublieM. Zolang de voorraad strekt.

Redactie-adres : Cath. van Clevelaan 34
1181 BH Amstelveen, 020-6416352

Eindredactie : Peter I. Pijlman

Vormgeving : Esther Borgelt en Joost ten Zijthoff

Productie : Reprografisch Centrum Groningen, A-straat 16-18
9718 CR Groningen, 050-144301

Foto's : Monica Colijn
Jean Paul Klijntunte
Peter Kroll
Marinde Pijlman
Peter Pijlman
Citroën Nederland/R. v.d. Zee
Jan Matthijs Werkman

Foto omslag : Citroën Activa II

Poster leden/
donateurs : Aangeboden door RCG

Teksten : Melchior de Wolff
Peter Pijlman

Clubadres : Citroën SM Club Nederland
secretaris: Hans Beenen, De Boster 5
8401 HH Gorredijk, 05133-5673

Penningmeester : Alexander Vroom, Beulingstraat 4b
1017 BA Amsterdam, 020-6246298
PG 533621, o.v.v. Penningmeester Citroën SM Club Nederland



RCG rijdt Citroën,

Citroën en RCG: allebei hun tijd ver vooruit,

SM: de comfortabelste en snelste reisauto,

**RCG: de comfortabelste en snelste
copy- en printservice**



A-straat 16-18 Damsterdiep 12 Hoendiepskade 26 Wilhelminastraat 110
9718 CR Groningen 9711 SK Groningen 9718 BH Groningen 7811 JP Emmen
tel: 050 - 144301 tel: 050 - 184174 tel: 050 - 144301 tel: 05910 - 48291

Perfektie in kopie en print





