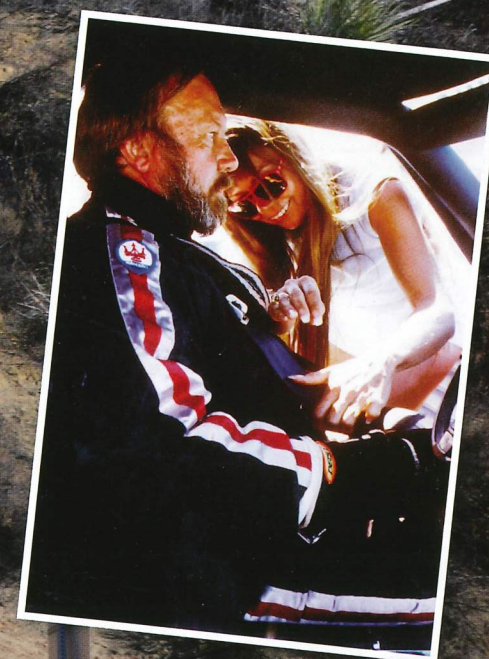


Een wereld van onbegrensde mogelijkheden

SM World



Ken je dat moment, ongeveer een week voordat je op vakantie gaat, dat buren, collega's en kennissen geïnteresseerd gaan vragen waar de reis zoal naartoe gaat? Om vervolgens dan door te vragen wat je op die bestemming allemaal gaat doen. Dit jaar had ik me enigszins op deze vraag verheugd. Ons reisdoel was Californië en op de vraag wat we daar allemaal gingen bezoeken zou ik dan antwoorden: "Disneyland, Sequoia en Yosemite National Park, de San Diego Zoo en SM World..."



'Huh, SM World???' "Ja, SM World", om hierna weer vlot door te gaan met het gesprek waarbij de toehoorders me vervolgens tijdens de resterende tijd van het gesprek lichtelijk gedesilluseerd aan bleven kijken. Slechts een enkeling durfde door te vragen wat SM World nu precies is. De rest van de toehoorders bleven in het ongewisse en hebben ondergetekende voortaan waarschijnlijk in een zwart latex pak, gewapend met een gemeen zweepje op hun netvlies staan. Haha, ik heb nu al medelijden met ze.

VIRUS

Maar SM World is natuurlijk dé Citroën SM-garage van de wereld, de werkplaats van 'Mister SM', Jerry Hathaway. Hij is de man die waarschijnlijk de meeste miles per SM heeft afgelegd, de man die de meeste SM's heeft onderhouden en de man die het allersnelste met een SM heeft gereden. (Let op, de snelste mán, want zijn echtgenote Sylvia reed nog harder in 'n SM). We hebben er eind oktober een afspraak en komen op een zonnige woensdagmiddag aan. De garage zit in een bedrijfsunit op een terrein in Canyon Country, net buiten Los Angeles. We parkeren bij aankomst ons huurbarrel en het wordt direct wel duidelijk waar SM World

is gevestigd. Er staat een roldeur open en binnen op de brug staat een grotendeels gestripte SM, waarbij het nodige nieuwe plaatwerk in de bodem wordt aangebracht. Van het ooit zo sierlijke model is even weinig sprake meer. Maar niet getreurd, binnenkort is ook deze SM weer als nieuw, klaar voor een volgend leven. We melden ons netjes en mogen verder komen. Jerry is nog even lunchen, maar hij kan ieder moment komen krijgen we van het personeel te horen. In de werkplaats staan twee prachtige, beter-dan-nieuw gereviseerde Maserati-motoren. Achterin zien we een zilvergrijze SM Automaat uit 1973, een werkelijk prachtige auto. Zo mooi zal het 'karkas' op de brug ook weer worden, bedenk ik me. Wat een prachtig werk is auto's restaureren toch. Ik maak vast een aantal foto's en heb niet eens in de gaten dat Jerry inmiddels is gearriveerd. Hij laat me rustig mijn gang gaan en pas als ik hem opmerk, stelt hij zich voor. Het blijkt een vriendelijke, rustige en bescheiden man te zijn die ons met alle plezier wil rondleiden. De grijze SM is de auto van de recent overleden Sage, de zoon van Sylvester Stallone. Als ik later thuis op Sage Stallone google, zie ik dat hij vroeger op de Van Nuys-school zat. Daar zat SM World toen ook. Ik bedenk me dat Sage daar natuurlijk regelmatig SM's heeft zien rijden in zijn schoolpauzes en wellicht zo besmet moet



zijn geraakt met het SM-virus. Er is hier volgens Jerry geen bewijs van maar het lijkt mij erg aannemelijk dat het zo is gegaan. "Er reden en rijden hier wel meer bekende namen in een SM, zoals acteur Burt Reynolds. Ondanks dat hij in de film 'The longest Yard' een mooie grijze SM 'afschrijft', was ie gek op die auto. Hij gaf er zelfs een aan zijn toenmalige vriendin, actrice en zangeres Dinah Shore." Deze auto en die van Burt Reynolds zelf bestaan trouwens nog steeds. Overigens heeft Jerry een aantal bekende namen als klant. Zoals bijvoorbeeld de TV-host, acteur, stand-up-comedian en autoverzamelaar Jay Leno.

GEWILD

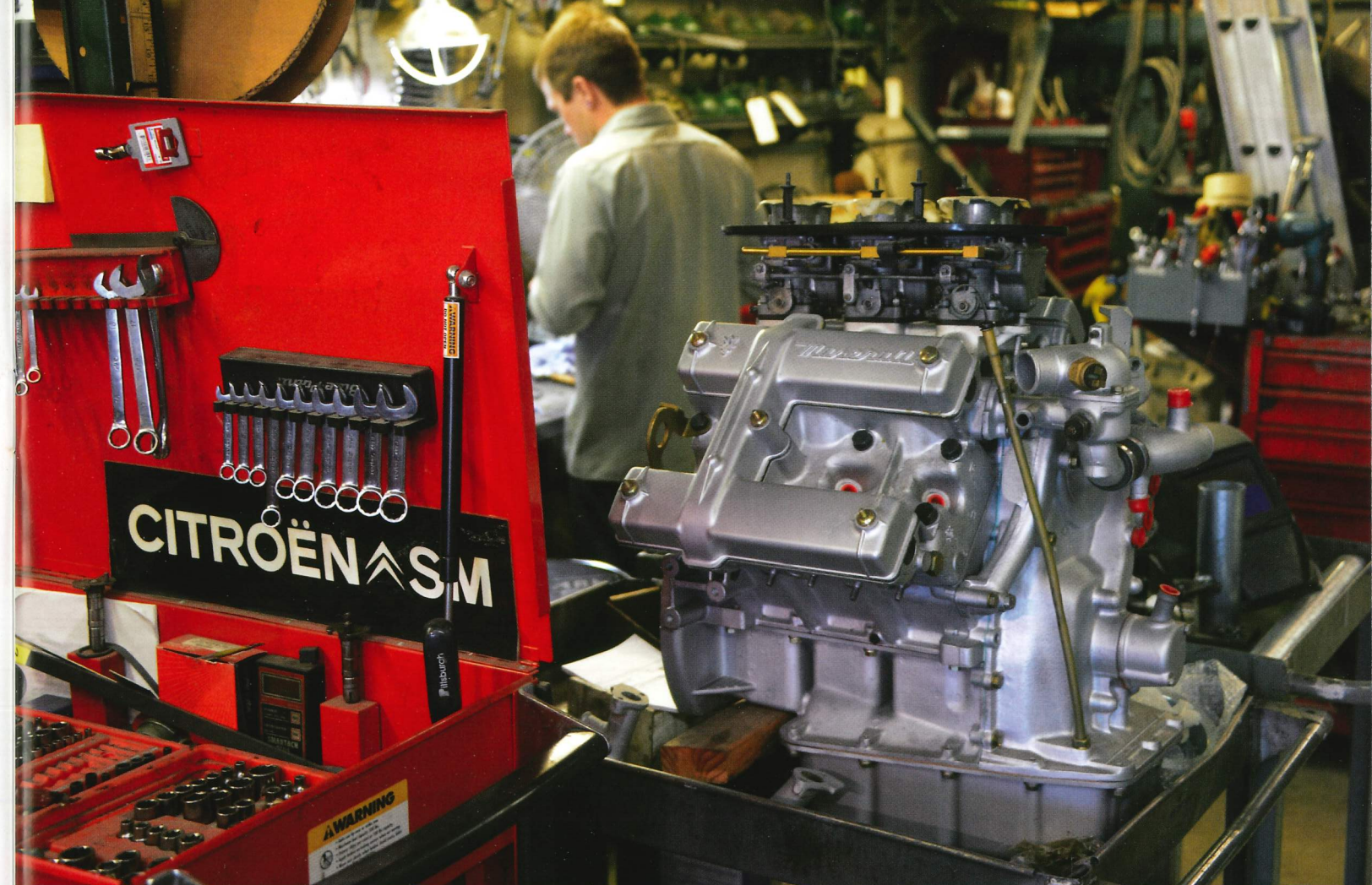
Jerry vraagt na een rondje door de garage: "Wil je nog een paar SM's zien?" En dat is natuurlijk niet tegen dovemansoren gezegd. We lopen vervolgens achter hem aan en twee deuren verder opent Jerry een andere bedrijfsunit. Hier staan twee witte SM's en een grijze SM uit Texas. De voorste witte SM is denk ik de mooiste SM die ik ooit heb gezien. De auto is recentelijk tot mooier dan nieuw gerestaureerd met uiteraard onder de kap het 'Hathaway' Maserati-blok. Onder andere door een aangepaste (andere timing), maar originele nokkenas, hogere-compressiezuigers (10,5:1 i.p.v. 9:1) samen met een speciaal in de USA gemaakt spruitstuk is de motor goed voor zo'n 220 paardenkrachten. Een gewilde en betrouwbare configuratie, die al sinds jaar en dag in de meeste van de door Jerry gerestaureerde SM's wordt ingebouwd. Verder is de SM voorzien van de in Amerika zo gewilde Europese neus. Jerry verontschuldigt zich dat de auto nogal vuil is, overal vette vingers en het stuurwiel is nog niet mooi schoon. Nou, daar kijken we wel door heen, want wat is dit een plaatje. Sowieso vind ik wit al een van de mooiste kleuren voor een SM, dus u begrijpt wellicht dat de aanmaak van speeksel in de mondholte nu op zijn zachts gezegd ietwat bevorderd werd. Inderdaad, om van te kwijlen zo mooi!

Jerry vraagt hierna of we achter hem aan willen rijden. Omdat ik het een en ander wilde weten over de SM waarmee Jerry en zijn vrouw Sylvia diverse snelheidsrecords hebben verbroken, wilde ik deze SM natuurlijk graag eens in het echt zien. Jerry rijdt vervolgens voor ons uit in zijn prachtige witte SM en na slechts een paar honderd meter zijn we al bij zijn woning. "Zo, die heeft 's ochtends geen last van files", bedenk ik me. Aan het einde van de oprit staat een SM met Frans kenteken te wachten op betere tijden. Naast de oprit staat, bij een US-specs Méhari, een wel heel flinke garage. Als de deur even later opengaat, word ik stil. Links in de garage staat de Race-SM trots boven op een hele bijzondere trailer. Die trailer hangt op zijn beurt weer achter een heel bijzondere SM. Een SM Pick-Up, zeg maar de Franse vertaling van een Chevrolet El Camino. Rechts in de garage staat een drietal bruggen, waarvan op de twee buitenste een SM staat, keurig netjes in een autopyjama. Onder deze twee bruggen en op de middelste brug staan ook nog SM's - alle in een soortgelijke pyjama.

FRANCHISE

Waar je ook kijkt zie je SM-onderdelen, -posters, -reclameborden, -modelletjes, noem maar op... Er is zelfs een tafeltje gemaakt van het Maserati-blok waarmee Jerry in 1985 in zijn Race-SM de 200 mijl-per-uur-barrière overschreed. Wat een geweldige garage is dit. We nemen plaats in Jerry's kantoorhoekje en ik vraag hem hoe het allemaal zo is gekomen, hoe kan iemand bijna 40 jaar lang een garage bedrijf runnen op basis van één type auto?

"In 1965, op mijn 18^e verjaardag, begon ik te werken bij Buickdealer Irv White in Los Angeles. Ik hield me bezig met het onderstel van auto's. Uitlijnen, balanceren, schokbrekers, ... Het was indertijd zo dat Citroëns in de VS werden verkocht bij diverse 'bredere' autobedrijven. Er was

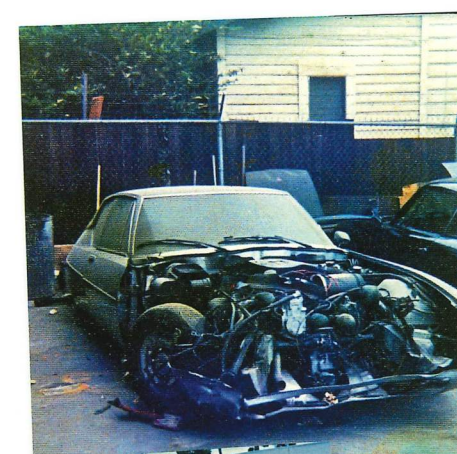




vrijwel geen opzichzelfstaande Citroëndealer. Ik werkte dus bij Buick en we gingen hier na een jaar of vijf ook de Citroën SM verkopen. Ik weet nog goed dat ik het werkplaatshandboek onder ogen kreeg. Mooie zwart-wittekeningen over de techniek. Het fascineerde me enorm, die hydrauliek, de remmen maar zeker ook de motor en het model. Mijn collega's wilden na een blik in diezelfde boeken absoluut niet aan de Citroën werken maar ik kon juist niet wachten, die Buicks had ik nu wel gezien! Het mocht echter niet van mijn baas. Ik wilde me gaan specialiseren in die SM en dat kon daar dus niet, ik mocht er niet alleen maar aan SM's werken. Ik ben toen in juli 1974 overgestapt naar Larry Reed's Sportscars: een bedrijf dat exclusieve importauto's verkocht, waaronder de Citroën SM. Tenminste, tot voorkort de SM verkocht, want vanaf 1974 kwamen de nieuwe veiligheidseisen en de SM kreeg met de toenmalige bumpers geen typegoedkeuring meer. Maar onderhouden worden moesten ze allemaal en dat is wat ik daar dus deed. Larry ging toen in oktober 1974 ook nog Maserati importeren, en Fiat. Ik sleutelde er alleen maar aan SM's en later ook aan de Maserati's, zoals de Bora en de Merak. Toen Larry in 1976 ook nog Lancia ging verkopen, werd dat teveel en moest Citroën eruit. Ik had toen inmiddels van Larry een 72-er SM met voor schade gekocht. Deze auto had toen nog maar 22.000 miles gedraaid en die heb ik in twee jaar tijd toen helemaal, gewoon bij mij thuis op de oprit, gerestaureerd. Gerestaureerd op de Amerikaanse manier, je kent het wel; gepolijste kleppendecksels, gepolijst hittedeksel voor het schutbord, een hoop chroom, ... Toen de SM klaar was en ik meedeed aan een concours d'elegance won de auto de eerste prijs. Het kenteken van deze SM werd dan ook toepasselijk 'SHOW SM'. Ik kreeg heel veel positieve reacties op mijn restauratie en een aantal klanten wilde dat ik hun SM ook deed. In juni 1976 kreeg ik van Larry het Citroën-franchise-dealerschap voor bijna niets en begon toen in september zelf SM World op Van Nuys in Los Angeles. Hier heb ik tot 1992 mijn werkplaats gehad. Het was een mooie tijd met een klantenbestand van zo'n vierhonderd SM's. Dit type is in tegenstelling tot wat veel mensen beweren eigenlijk best een goede auto. En mits goed onderhouden ook betrouwbaar. Het probleem is met name de originele distributieketting die uitrekt. Vaak geven eigenaren de spanners de schuld, maar het is echt de ketting. In 1982 kwam Reynolds met de 'EL' (Extended Life), een verbeterde versie van die ketting die wel tot 100.000 miles meeging. En weer een aantal jaren later kwam de Reynolds 'Synergy'-ketting die tot 250.000 mijlen mee kan gaan. Probleem opgelost. Er waren destijds veel klanten die met hun SM probleemloos gewoon zo'n 40.000 miles per jaar reden. Vooral de 2,7 liter motor is prima. Ik kom vaak op standen van zo'n 245.000 miles voordat echte revisie pas nodig is. Bij het 3.0 liter-blok is het iets anders. Deze motoren gebruiken wat meer olie en daar was revisie tussen de 150.000 en 170.000 miles al vaak nodig. Meestal reden eigenaren van beurt naar beurt, zonder ook maar een keer naar de olie te hebben gekeken - ze wisten vaak niet eens hoe de motorkap open moest, dus dan weet je het wel. De carters waren dan bij de onderhoudsbeurt nagenoeg leeg en het kwaad was dan al geschied."

PENSIOEN

Om meer ruimte te hebben voor volledige restauraties, verhuisde SM World in 1992 naar een pakhuis-achtig pand in Valencia, waar Jerry tot in 2009 zijn werkplaats had. Vanwege de wat teruglopende economie en de verminderde vraag naar SM's besloot hij toen om wat te downsizen en het dichterbij huis te zoeken. Hathaway begon een werkplaats op loopafstand van zijn woning in Canyon Country. Dit was een nieuwe start, alle ouwe zooi werd weggemikt en alleen de goeie spullen hield Jerry over. Op deze manier is het allemaal goed overzichtelijk geworden. Per jaar worden er nu, naast het reguliere onderhoud

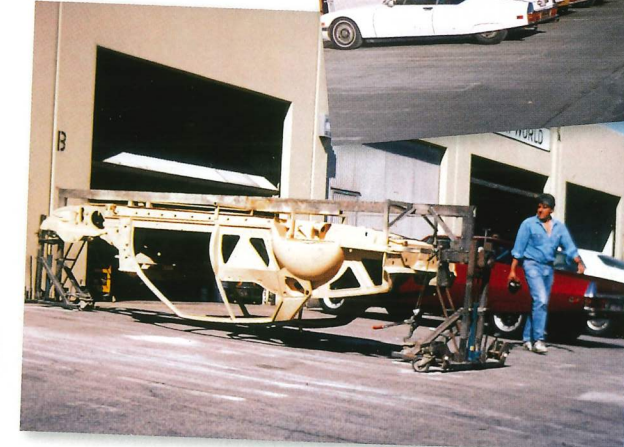


Show SM



Van Nuys vestiging

Jay Leno op bezoek



van SM's, nog zo'n twee à drie SM's bij SM World gerestaureerd. Jerry geeft aan dat het op iedere andere plek op de wereld vrijwel niet mogelijk zou zijn geweest om bijna veertig jaar lang een bedrijf te runnen dat alleen in SM's doet. "Kijk, we bevinden ons in Los Angeles, dat is ongeveer de 'Autohoofdstad' van de wereld. Je wilt niet weten wat er hier allemaal rijdt. Zo ook het aantal Citroëns SM dus. En dan natuurlijk het prima klimaat, dat zorgt dat auto's hier lang gaaf blijven."

Ik vraag Jerry vervolgens hoe lang hij nog wil doorgaan en of hij nooit denk aan stoppen. "Kijk, ik ben nu 67 en heb er natuurlijk wel eens aan gedacht om met pensioen te gaan, Maar het probleem is dat ik geen opvolger heb. Ik heb dochters die het niet zien zitten en mijn schoonzons ook al niet. Verder vind ik het werk nog steeds erg leuk en interessant. En dan alle contacten, ik zou het gaan missen. Er zijn een hoop mensen in de VS die hun Citroën-onderdelen via mij betrekken en hoe moet ik die nou teleurstellen? Volgende week bijvoorbeeld komt er weer iemand uit Oakland een Europese voorkant halen voor een schadewagen." Dat klopt, "meld ik, "ik was vorige week in Oakland bij Henry Hanzel's Workshop waar een SM met voorschade stond!" Jerry antwoordt; "Juist, het is voor die auto, wat toevallig!"

RACE SM

Dan hebben we natuurlijk nog de Race SM. De auto die ik zo graag eens wilde zien. Hoe komt iemand erbij om met een SM een snelheidsrecord te gaan verbreken? "Toen ik begon met mijn werkplaats op Van Nuys, was een van mijn klanten Jon McKibben. Deze man was een Bonneville-speedracer met de Honda Hawk, een zogenaamde streamliner. Hij bleef maar zeggen dat de vorm van de SM perfect zou zijn voor de zoutvlakte van Bonneville. Deze gedachte liet me niet meer los en toen er in februari 1978 een zwaar beschadigde SM uit een kop-staart-aanrijding arriveerde, heb ik besloten deze auto recht te trekken en er een racer van te maken in plaats van hem te strippen als onderdelendonor. In 1979 was de SM klaar en kreeg later het kenteken 'RACE SM'. We hadden de druk uit de voorveerballen van 40 naar 6,6 Bar en achter van 20 naar 5 Bar verlaagd, om de auto stugger te maken en tevens de wielarmen iets aangepast om de auto wat te verlagen. We prepareerden een drieliter-blok met een snellere nokkenas en andere zuigers. Dit, samen met de drie 48mm Weber-carburateurs zorgden voor zo'n 240 pk en een snelheidsrecord over land van 150, 2 miles per hour op de vlakte van Bonneville. Dit is dan in de klasse voor de 'normale' vierpersoons personenauto met normale verbrandingsmotor. In 1979 en 1980 en ook in 1981 wilden we zoveel mogelijk testen. Zodoende huurden we iedere keer een vrachtwagen en namen we de complete werkplaats-uitrusting mee. Per keer gingen er drie verschillende drieliterblokken mee. Alle met een andere set-up: andere nokkenastiming, andere compressie, andere maat kleppen en verschillende in- en uitlaatpoorten. We gingen ervoor zo veel mogelijk ervaringen op te doen in deze korte tijd, omdat Speedweek maar eens per jaar is. Of we nu een of vier runs reden, iedere keer ging de motor eruit en inspecteerden we na ontmanteling van het blok de eventuele schade. Op El Mirage Dry Lake was de schade altijd nihil, omdat dat track slechts 1,3 mile lang is. De motoren hadden hier nooit veel te lijden. De SM was voor al die motorwissels dan ook geprepareerd. Zo'n dé- en montage duurde slechts 45 minuten met twee man onder de auto en twee man boven de auto die aan het sleutelen waren. In deze drie jaar hebben we bij de Race SM ongeveer dertig keer de motoren gewisseld en in de complete carrière wel veertig keer. Maar het moest nog sneller kunnen. Dus maakte ik na deze beginjaren samen met Jon McKibben een berekening en we kwamen erop uit dat het ideale vermogen voor de SM 530 PK moest zijn om hem over de magische grens van 200mp/h heen te krijgen.

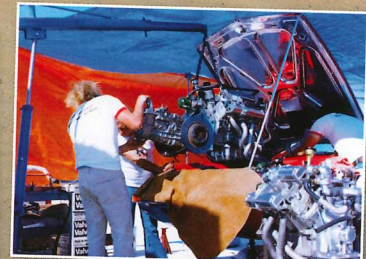
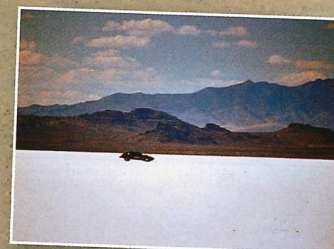
DRUK

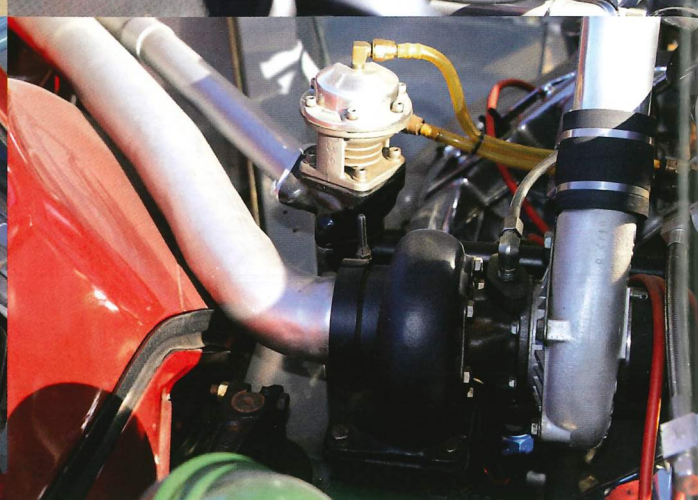
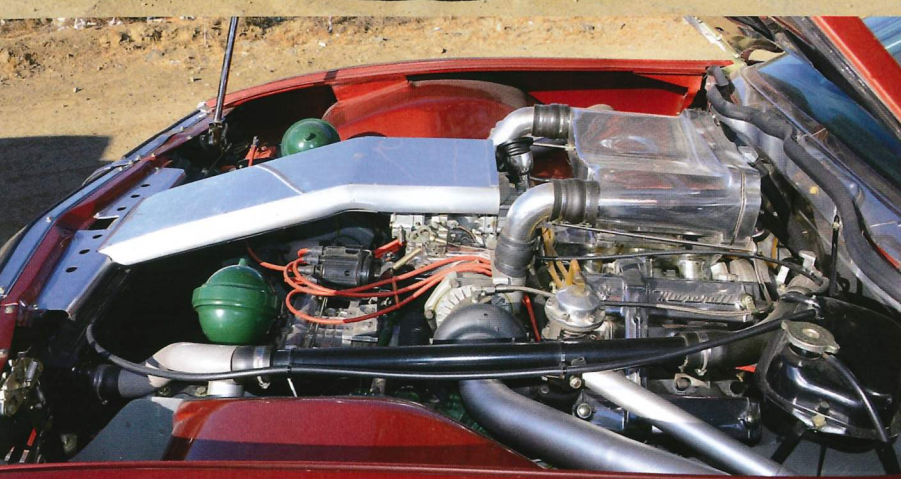
In 1981 was het zover en reed de SM met 530 pk, onder andere door plaatsing van twee turbo's van het type Air Research T04 met een druk van 1,4 Bar plus een intercooler op El Mirage een verdienstelijke 171.4 miles per hour. Op Bonneville kon dat jaar geen tweede run worden gereden vanwege een opstekende wind. In 1982 en in 1983 ging de race in Bonneville helemaal niet door vanwege het slechte weer, er lag teveel water op de baan. In 1984 ging de race wel door, maar werden er geen records verbroken. De baan was erg glad en zelfs bij het opschakelen van het vierde naar het vijfde verzet bleven de voorwielen spinnen. Maar dan in 1985 is het prachtig weer in Bonneville, het zout ligt er krukdroog bij, het lijkt wel wit asfalt. Jerry begint aan zijn run, doet het de eerste mijl iets te rustig aan, maar even later, bij 175 mph schakelt hij bij een turbodruk van 1 bar over naar vijf en weet nu wel de magische grens van 200 mph te overschrijden. De toerenteller staat dan op 7500 r/pm. Met 200,02 mp/h wordt hij lid van de zogenaamde '200 mph Club'. De SM bleef heel, wat heel fijn was. Dit is niet vanzelfsprekend, boven de 7000 r/pm heeft het motorblok namelijk maar een korte tijd om te presteren voordat het kapot gaat, het blok krijgt dan simpelweg te weinig smering. De lagers smelten vast aan de krukas, waardoor de drijfstangen en de zuigers door het motorblok heen naar buiten komen. In 1986 wordt als oplossing hiervoor een 'Dry Sump'-systeem gemonteerd. Dat is een pomp die uit een extern reservoir olie door de motor heen pompt, om zo bij deze extreme belasting toch te kunnen blijven smeren. Het werkt en het blijft heel. Door het gepuzzel met dit "Dry sump"-systeem is er dat jaar geen race.

In 1987 kruipt de vrouw van Jerry, Sylvia, achter het stuur van de SM. Sylvia is een echte Citroën-gek. Toen ze Jerry leerde kennen reed ze zelf al in een DS21 halfautomaat. Nu rijdt ze nog dagelijks in een fraaie blauwe SM naar haar werk in het kattenziekenhuis in de buurt van L.A. Ook heeft ze een volledig gerestaureerde SM in Brun Scarabée in de garage staan. Sylvia is een echte fanatica en weet dan ook precies wat zich onder de motorkap allemaal afspeelt. Ze begint aan haar run in Bonneville en parkeert de SM pas weer in de pits als de snelheidsmeter op een gemiddelde van 202,3 mp/h is blijven steken. Inderdaad, sneller dan Jerry dus... Deze waarde is het gemiddelde van twee runs, heen en terug. De topsnelheid in één van de runs was zelfs 206 mp/h! En zo wordt ook Sylvia lid van de eerder genoemde club.

22 JAAR

In 1988 is er weer een wijziging. Jerry heeft grotere turbo's gemonteerd met een druk van 1,7 Bar samen met een iets nauwer spruitstuk. Door een dom foutje -een draadje van de koeling zit los- koelt deze echter niet en exploderen cilinders 2 en 5. "Maar voordat het blok vastliep, reed-ie perfect, beter dan ooit tevoren: 180mp/h in 4 en vermogen voldoende om door te trekken in 5 naar waarschijnlijk zo'n 220 mp/h" Maar het zou er dus niet meer van komen. De SM zal vanaf dan nooit meer racen. Maar als bewijs van alle inspanningen en successen staan alle verbroken records op de achterklep keurig netjes opgetekend. Het is een indrukwekkende score. Verder treffen we op deze SM enigszins gewijzigde typeplaatjes op de C-Stijl aan. In plaats van de vermelding "Citroën SM" of "SM" vinden we hier een klein eerbetoon aan de ingenieurs van Citroën en Maserati, Jacques Nè en Giulio Alfieri. Pas 22 jaar later, in 2010, werd het record van Jerry & Sylvia verbroken. Road & Track magazine wilde er per se overheen en samen met een Suzuki-fabrieksteam maakten ze een nieuwe Suzuki Kizashi klaar voor Bonneville. Hun land speed record in deze 'Fuel blown coupe class': 203,7 mp/h. Juist, dat is dus precies 1,4 mp/h sneller. En dat 22 jaar





Beroemd

De SM behoort in de Verenigde Staten tot misschien wel de bekendste en meest populaire Citroën – ook (of : juist?) bij niet Citroën-fanatici. Onderstaand een door Sylvia Hathaway samengesteld overzicht van VIP's die in de loop der tijd een SM hadden – en soms nog steeds als al dan niet dagelijks vervoermiddel gebruiken!

- Joe Don Baker (acteur uit Walking Tall)
- Burt Reynolds (acteur The Longest Yard in de originele versie)
- Dinah Shore (zangeres/entertainer)
- Stephanie Zimbalist (actrice)
- Raymond St-Jacque (acteur)
- Lorne Green (acteur uit Bonanza)
- Robert "Bob" Cummings (acteur in films en tv-series)
- Donald O'Connor (zinger, acteur)
- The Jackson Five (Michael Jackson's wortels)
- Mac Davis (zanger country & western)
- Jay Leno (actor, showhost, writer, producer, car collector)
- Sage Stallone (acteur, producer)
- Jesse Alexander (autojournalist / -fotograaf)
- Isaac Tigret (oprichter van Hard Rock Cafes)
- John Perry (kunstenaar met het thema zee, o.a. van drijfhout)

later met nota bene de Suzuki-fabriek zelf als ondersteuning. Jerry en Sylvia hoeven zich dus -zeker met de snelheid van die enkele run van 206 mp/h in het achterhoofd- absoluut niet te schamen. Als er in die tussentijd met zoveel meer mogelijkheden door onder andere computers, aerodynamica en techniek slechts een winst wordt behaald van nog geen anderhalve mp/h, kan ik hier eigenlijk alleen maar om lachen, ook al is het record dan wel gesneuveld. Door de RACE SM krijgt Jerry gedurende de jaren de nodige publiciteit en kan hierdoor een hoop nieuwe klanten en vrienden verwelkomen.

WORK SM

Begin jaren 80 reed Jerry nog met een achtcilinder, 67-er Chevrolet C20 Pick-up als werkpaard van de zaak. Kennelijk een doorn in zijn oog, want het werd tijd voor iets geheel anders. Jerry wilde eigenlijk altijd SM rijden. Je ben immers SM-rijder, of je bent het niet. En dit ging bij Jerry toen zelfs zo ver dat hij een SM aan de andere kant van de US had staan voor als hij daar, zo'n vier keer per jaar, op visite ging bij familie. Zo hoefde hij daar dus geen vervelende huurauto te rijden. Dit zegt denk ik wel genoeg en dus werd in 1984 aangevangen met een fraai project, de bouw van een SM pick up, de nieuwe bedrijfs-wagen. Er werden eerst schetsen gemaakt en berekeningen. Jerry wilde in eerste instantie de originele lengte van de SM aanhouden. Sylvia overtuigde hem de auto met 1 ft (30 cm) te verlengen. "Achteraf ben ik blij dat Sylvia ermee kwam, want nu zijn de verhoudingen gewoonweg veel beter, het was anders een raar model geworden". Omdat de bruine SM van Sylvia tegelijkertijd ook werd gerestaureerd, duurde het echter tot 1986 voordat de SM pick-up gereed was. De auto werd prachtig en kreeg als kenteken 'WORK SM'. De oorspronkelijke lijnen van de SM, zoals de knik in het achterscherm bleven gehandhaafd. Een verbouwing met respect voor het originele ontwerp dus. En uiteraard, een stuk sneller en comfortabeler dan de oude Chevrolet.

PORT SM

Omdat ergens in 1980 Jerry's autotrailer op Van Nuys werd gestolen, ontstond toen eigenlijk ook het idee om 'even' zelf een nieuwe trailer te bouwen. Maar pas in 1990 werden de eerste schetsen en berekeningen voor een dergelijke 'Gooseneck' (zwanenhals-) trailer gemaakt. Eerst dacht Jerry nog aan fabricage in aluminium, maar dat zou toch te kwetsbaar worden. Pas in 2000 was de trailer klaar, maar wat voor een aanhanger was het geworden! Jerry kon niets bruikbaar vinden en moest dus alles zelf ontwerpen. De trailer moest niet alleen geremd maar ook hydropneumatisch geveerd zijn. Vier achterwielarmen van

een DS break boden uitkomst. Deze hebben grotere remtrommels en waren dus prima geschikt. Een hoogteregelaar van een CX in combinatie met twee flinke, parallel geschakelde accu's, een DC electromotor en negen veerbollen zorgde voor de vering die overigens zelfs onder het rijden vanuit de Work SM nog in hoogte te verstellen is. Van die negen bollen is er één voorraadbol en zijn er twee remaccu's. Twee voor het geval de eerste defect raakt. Elke wielarm heeft verder een eigen veerbol voor het geval dat de trailer beladen is. Als de trailer leeg is, worden de twee extra veerbollen ingeschakeld om zo het springen en dribbelen van de trailer tegen te gaan en de reis zoals het een echte Citroën betaamd comfortabel te laten verlopen. Een extra dynamo onder de kap van de SM zorgt er voor dat de twee accu's in de trailer ook tijdens de rit netjes worden opgeladen. Maar het mooiste detail is nog het remsysteem. Jerry monteerde een loden 'baksteen' op lagertjes. Wanneer de trekkende auto remt, rolt het blok lood naar voren en drukt zodoende een rempedaal in. "Het was even puzzelen wat het juiste gewicht van het lood moest zijn, maar het resultaat is dat de trailer nu nog beter remt dan de auto!" Door een elektromagnetische schakelaar is dit systeem te blokkeren voor het geval je bijvoorbeeld achteruit een heuvel wil oprijden. Uiteraard gewoon ook weer te bedienen vanuit de 'Work SM'. Werkelijk over alles is nagedacht. Zelfs de achterspatborden zijn zo gevormd dat ze tijdens de rit de remtrommels koelen. Op de Citroën-onderdelen na is de hele trailer echt zelf gebouwd. En het kenteken van de aanhanger? Dat werd heel toepasselijk 'PORT SM' (hetgeen zoveel betekent als draag-SM). Een van de eerste ritten gaat in 2002 naar de ICCCR in Amherst, Massachusetts en Jerry besluit met de hele combinatie naar deze meeting te rijden. In totaal worden 6800 miles zonder noemenswaardige problemen afgelegd. Jerry vergeet nooit meer hoeveel bekijks hij met de combinatie had. "De mensen zaten als zuignapjes tegen het raam geplakt als we langsreden..." Het werd overigens nog een aardige uitdaging om alles op tijd af te krijgen. De Race SM was in januari 2002 net terug van de spuiter en moest vanaf de kale koets weer worden opgebouwd - naast de reguliere werkzaamheden. Het zout van Bonneville had zijn tol geëist en de auto diende nu echt te worden aangepakt. Maar het is toen toch nog gelukt om in augustus de SM op de internationale Citroënrally te tonen, al kostte het Jerry wat slapeloze nachten...! Op de terugweg rijden ze nog even over Bonneville naar huis terug en parkeren de WORK SM met de trailer en de RACE SM op het zout voor een fotootje.

En zo sta ik nu dus oog in oog met deze schitterende combinatie, wat een vakwerk is dit en wat een mooie afwerking. Jerry is een echte vakman, grote klasse – ik heb diep respect voor al zijn werk! Ik vraag Jerry of het mogelijk is de combinatie naar buiten te rijden om wat foto's te maken. "Geen punt," zegt Jerry, "maar op de oprit is ook niet alles. Rij maar achter me aan dan zoeken we een beter plekje." Zo gezegd, zo gedaan. Onderweg zie ik wat Jerry bedoelt. De mensen weten niet wat ze zien. Armen met mobiele telefoons verschijnen uit ramen van rijdende auto's en bijna-aanrijdingen van mede-automobilisten zijn het gevolg van deze geweldige verschijning. Kort hierna maken we op een berg in de omgeving wat foto's van het hele span, gaan even later tevreden terug en zetten de SM's weer in de garage. We hebben er inmiddels trek van gekregen en besluiten wat te gaan eten bij de plaatselijke Mexicaan. Na de maaltijd nemen we afscheid en Jerry geeft nog de tip mee om komende zondag 3 november naar Van Nuys te rijden. Er is dan een grote Franse en Italiaanse automeeting. En aangezien een SM het beste van beide is, zullen er beslist een paar komen. Nou, dat doen we dan maar - tot zondag Jerry!

