

SUBLIEM 84

Citroën SM Club.nl

november 2017



Op bezoek in
Zwitserland voor
het internationale
evenement



Eindelijk weer vuile
handen! Marco mag
weer sleutelen



Op vakantie met
een Citroën SM
natuurlijk



IN HOGER SFEREN:
TOCHTJE NOORWEGEN

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland

p/a Van der Weeghensingel 17
5212 PH Den Bosch

e-mail: info@citroensmclub.nl
internet: www.citroensmclub.nl

Kamer van Koophandel Noordwest-Holland: 40626199
Girorekeningnummer 533621 (Postbank Rotterdam)
(IBAN NL 86 INGB 0000533621; BIC INGBNL2A)



De Citroën SM Club Nederland is opgericht op 22 april 1993 en aangesloten bij de Federatie van Historische Automobielen Clubs (FEHAC) en de Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).

Membre de coeur: Robert Opron (France)
Membre d'honneur: Peter Pijlman (France)

Redactie SublieM	:	Marco van der Noordaa (marcovandernoordaa@yahoo.com) +31 (0) 627 050 039 Jeroen van Tongeren (+31 (0) 622 776 855) en Sietse Beckers (redactie@citroensmclub.nl)
Vormgeving	:	Tony Vos (tonyvos@automedia.nl)
Productie	:	Drukkerij Meerpaal - Tiel
Oplage	:	200 exemplaren
Bestuur		
Voorzitter	:	Robin Visser (robin@citroensmclub.nl) +31 (0) 628 484 048
Penningmeester	:	Nico Schakel (nico@nicoschakel.nl) +31 (0) 653 351 007
Ledenadministratie	:	Michiel Rautenberg (mrautenberg@ziggo.nl) +31 (0) 652 513 140
Technisch coördinator	:	Peter Derks (peterd@citroensmclub.nl) +32 (0) 486 278 137
Evenementen	:	Nico Schakel (nico@nicoschakel.nl) +31 (0) 653 351 007

Lid worden

U kunt een nieuw lidmaatschap aanmelden bij de penningmeester: u ontvangt een inschrijfformulier en na retour-ontvangst en overschijving van het inschrijfgeld en contributie op een van bovenstaande rekeningnummers bent u lid van de Citroën SM Club Nederland. U ontvangt zo spoedig mogelijk een bevestiging van uw inschrijving.

Inschrijfgeld	€ 12,50 (eenmalig)
Lidmaatschap Nederland	€ 80,00 per jaar met automatische incasso (anders € 77,00 per jaar)
Lidmaatschap buitenland	€ 85,00 per jaar

Adverteren

Eén jaar hele pagina full-color	€ 200,00
Half jaar hele pagina full-color	€ 100,00
Eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk, prijzen op aanvraag bij de redactie	

De Citroën SM Club staat niet in voor de kwaliteit van goederen en/of diensten van haar adverteerders.



In dit nummer

84

november 2017

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Robin Visser	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Pièces de rechange.....	8
Door Han Geisler	
Salut Membres.....	11
Door Sietse Beckers	
Vacance en France.....	12
Door Michiel Rautenberg	
Eindelijk vuile handen.....	18
Door Marco van der Noordaa	
Eenmaal, andermaal.....	22
Door Sietse Beckers	
Zwitserse ouverture.....	26
Door Nico Schakel	
Oud papier.....	34
Door Jeroen van Tongeren	
Noorwegenverslag.....	38
Door Rogier van der Hee	

Op de cover een foto gemaakt door Rogier van der Hee, de foto achterop door Michiel Rautenberg.

Citroën SM, DS en Maserati Merak I specialist



• Onderhoud en reparatie • Motorrevisie • Advies en restauratie •
Bezoek onze webshop met meer dan 1000 SM onderdelen
www.citrosars.nl



Ettensestraat 19 - 7061 AA Terborg
0315 - 32 67 88 06 - 53 172 488
info@citrosars.nl - www.citrosars.nl

Openingstijden:
maandag t/m vrijdag van 8:00 - 17:30 uur
en op zaterdag op afspraak

Beste Diva-vrienden,

De blaadjes vallen van de bomen, het weer wordt bepaald door herfststormen, kortom: de hoogste tijd voor de na-jaarseditie van SublieM!

Bijna kunnen de Diva's weer gaan genieten van een welverdiende winterslaap. Bijna ook kunnen de hobbyisten onder ons met de grote klussen aan de auto gaan beginnen. Voor de aanhangers van het 'Bahama-model'; zij die de sleutel inleveren bij de garage en vol verwachting de telefoon in de gaten houden voor het sein dat er weer kan worden gezweefd, zit er een SM-loze periode aan te komen. Dat kan ook geen kwaad. Des te meer kun je het waarderen als je in het voorjaar weer los mag. Zoals bekend, ben ik wat betreft rijden met de SM ook van het 'Bahama-model'. Dat komt goed uit voor het thuisfront. Mijn eervorganger Paul had daarvoor een stelregel: je moet minimaal net zoveel tijd aan het thuisfront besteden als aan de club. Wie kan daar bezwaar tegen hebben!? Want als je veel tijd aan de club besteedt, besteed je dus ook veel tijd aan het thuisfront. Hier en daar kan ik een beetje valsspelen, zoals bij het Internationale Evenement waar ik meestal met Lieke naartoe ga. Ik kan niet wachten tot Sophie groot genoeg is om mee te gaan naar onze clubevenementen. Dan kan ik nog wat meer valsspelen. Voor nu is het aanstaande Divareces een mooie gelegenheid de boel weer een beetje in balans te brengen.

Met mijn SM gaat het ondertussen prima. Clubgenoot Marco zei me ooit: "Je moet gewoon alle problemen eruit laten halen en dan krijg je uiteindelijk vanzelf een storingsvrije SM". Het lijkt erop dat ik nu eindelijk zover ben. Het brakke eerste motormanagement heeft plaatsgemaakt voor nieuw motormanagement van DP Engineering. De auto is nu echt subliem! Geen enkel raar bijgeluidje meer. En wat een heerlijke sensatie, dat gas geven met deze SM. Als je ook maar kijkt naar het gaspedaal, dan gaat de auto er vandoor.

Van de voorzitter

Tijdens het Divareces zal ik me niet hoeven te vervelen. Er is werk aan de winkel. Een paar jaar terug hebben we één voor één aan de hoofdbestanddelen van de club gewerkt: SublieM, de site, de evenementen en in mindere mate de onderdelenvoorziening. Dat heeft gewerkt. De evenementen draaien nu doorgaans als een tierelier. Wat betreft de site en SublieM kan er wel weer wat meer vaart in komen. Dat staat nu op het programma. De input van iedereen is welkom. Ik ben er van overtuigd dat er voor SublieM een hoop verhalen zijn op te halen. Proactieve inbreng van de leden zou de taak van de makers van SublieM enorm verlichten. Samen maken we de club en dus is ook jouw inbreng meer dan gewenst! Wellicht zelfs hard nodig! Ook voor de site hebben we de nodige ideeën. De uitvoering laat nog op zich wachten. De site zou maar zo het eerste kunnen zijn dat gaat worden aangepakt.

Dan nog heel wat anders. Iets meer dan een jaar geleden zijn we met een stel clubgenoten naar Goodwood Revival geweest. We verbleven met de hele bups in een groot huis in Brighton. Heel bijzonder was dat. Clubgenoot Hans van der Sluijs was er ook bij, samen met z'n vrouw Monique. Ik hoorde dat Hans ziek was geweest. Hij had dezelfde aandoening gehad als een andere reisgenoot, had ik opgevangen. Hans was later ook nog op CitroMobile, op de zondag. Helaas was ik er toen niet. Hans was in een rolstoel op de clubstand, hoorde ik. Bij terugkomst van vakantie afgelopen zomer trof ik een rouwkaart op de mat. Ik wens Monique en Hans' zoons veel sterkte.

Dusssss, neem het ervan mensen! En probeer een beetje goed te doen terwijl je hier toch rondloopt.

Robin Visser
voorzitter



Snelle Mededelingen



SM Opéra schittert in reclame van Jean Paul Gaultier

Jean Paul Gaultier heeft onlangs een nieuw parfum uitgebracht en zoals zo vaak gaat dat gepaard met een reclamecampagne vol mooie mensen en mooie auto's. En wat is er nou mooier dan een SM? Kennelijk dacht het Franse modehuis daar net zo over, want in de reclame voor het nieuwe parfum Scandal is zowaar een hoofdrol weggelegd voor een matzwarte SM Opéra. De vierdeurs diva vervoert in de reclame een -uiteraard- bloedmooie dame van een nachtclub naar een bijeenkomst op stand. Met eigen ogen zien? De commercial is onder meer terug te vinden op Youtube: www.youtube.com/watch?v=HEmK836ssdM. Wij gaan nog wat verder in deze



Project S

Aan de vrienden van Project S De initiatiefnemers en de crew van de documentaire over de Citroën SM willen u nog eens bedanken voor uw niet aflatende steun. En voor uw geduld, niet te vergeten. Ondertussen werken wij gestaag door. Afgelopen zomer is hard gewerkt aan het verkrijgen van de beeldmateriaalrechten van één van de beroemdste SM bezitters, Johan Cruijff. En er zijn vruchtbare gesprekken gevoerd met Bob Meijer, die ons financieel terzijde staat. Ook is een vruchtbare samenwerking



commercial duiken en hopen jullie binnenkort het uitgebreide verhaal achter deze Opéra en de reclame te kunnen vertellen.

ontstaan met producent Gijs van de Westelaken voor de verkoop van de film aan binnen- en buitenlandse distributeurs, die zich

SM mode

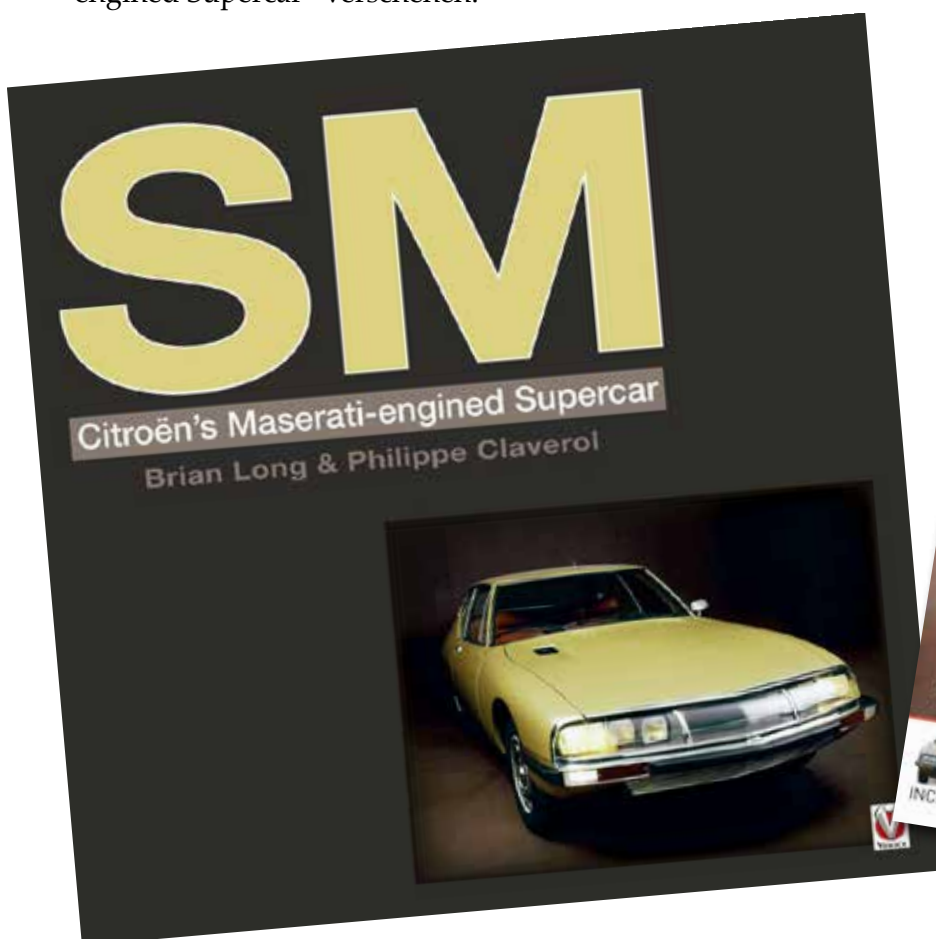
Via de website www.citro-boutique.nl biedt clublid Marco van der Noordaa diverse shirts aan met Citroën SM gerelateerde opdruk. Op de facebookpagina van onze club verschijnen al de eerste foto's van trotse leden die één van de shirts dragen!



geïnteresseerd hebben getoond. Momenteel treffen wij de laatste voorbereidingen om de documentaire op een lengte van 50 minuten te krijgen – belangrijk voor uitzending op TV - en staan onze postproductiepartners te popelen om de film de finishing touch te geven. Nogmaals, wij waarderen het enorm dat u zoveel geduld met ons hebt. En dat u begrijpt dat het nu eenmaal veel tijd kost om tot een perfect eindresultaat te komen. Professionals in het filmvak zien hoe nauwgezet we werken en zijn er, net als wij, van overtuigd dat wij met Project S de film maken die de door ons allen geliefde Citroën SM verdient. U hoort snel weer van ons! De crew van Project S

Nieuwe literatuur

Onlangs is er nieuwe uitgave van het boek "SM: Citroën's Maserati-engined Supercar" verschenen.



Evenementen

4 November - Brugdag bij autobedrijf Doro in Utrecht

30 December - Oliebollendag bij Cyril Sars Citroën Cars in Terborg

Meer en actuele informatie over meetings leest u op de website (www.citroensmclub.nl).

Voor de hulp bij de organisatie doet het bestuur permanent een beroep op vrijwilligers. Wilt u een steentje bijdragen, neem dan contact op met een van de leden van het bestuur (zie colofon) of stuur een mail naar info@citroensmclub.nl.

De oude eerste uitgave verscheen af en toe nog voor de hoofdprijs op de bekende veilingssites maar deze druk kan voor een beduidend vriendelijker prijs, namelijk €41, aangeschaft worden bij o.a. www.bol.com ISBN 978-1904788607

SM in de Media

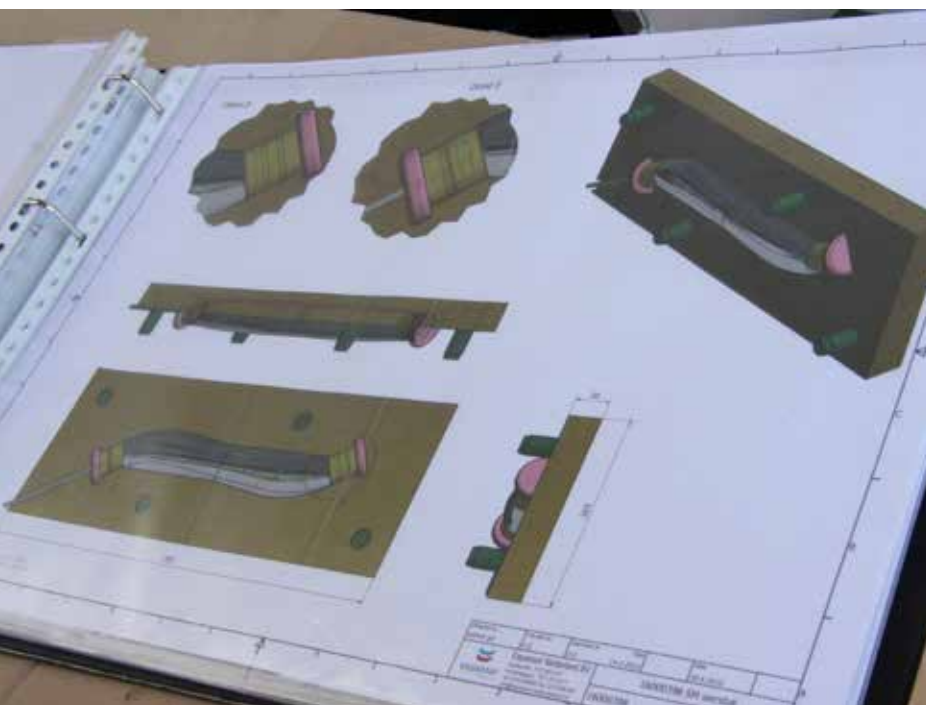
In het augustus nummer van de Autoweek Classics verscheen een kort artikel van slechts 1 pagina over de Citroën SM. Dezelfde SM die verderop in deze SublieM bij in "Onder de hamer" besproken wordt. Conclusie: "Niet een auto waarvan je meteen wild enthousiast wordt na de eerste rit, maar wel een bewonderenswaardig stuk techniek in een zeldzaam fraaie verpakking. Cruyff had smaak!"



Pièces de rechange

Met slechts een kleine afzetmarkt van SM-rijders is het moeilijk rendabel nieuwe onderdelen te ontwikkelen. En in tegenstelling tot bijvoorbeeld de DS, die door de eigenaren ook nog wel als dagelijkse auto gebruikt wordt, is de SM naar mijn idee meer een showobject (enkele exemplaren daargelaten). Ikzelf rijd er bijvoorbeeld niet in de winter mee en voor dagelijks gebruik heb ik een andere Citroën.

door Han Geisler



Omdat de SM goed wordt bewaard -ook vanwege zijn stijgende waarde- wordt de afzetmarkt voor bepaalde onderdelen steeds kleiner. En toch zijn er gelukkig liefhebbers dan wel enthousiastelingen of gewoon ondernemers die hun nek uitsteken en iets nieuws proberen. Zo sprak ik Cyril Sars van Cyril Sars Citroën Cars (CitroSars) onlangs. De aanleiding was de tijdens de Citromobile gepresenteerde uitlaatsierstukken.

Cyril is een specialist op het gebied van de SM en voor de meeste clubleden een goede bekende. Ik vroeg hem naar zijn motivatie om een dergelijk onderdeel te ontwikkelen: "De sierstukken waren nergens meer nieuw te krijgen. Omdat ik ook betrokken ben bij de Franse SM-club wist ik dat er daar nog wel enkele verkrijgbaar waren, maar of deze nieuw geproduceerd of nog uit oude voorraad waren, was niet bekend. En de vraag naar deze sierstukken is groot. Vandaar dat ik via een bedrijf bij mij om de hoek de ontwikkeling ben gestart."

Cyril werkt bij voorkeur met lokale bedrijven vanwege het gemak in de communicatie, maar ook vanwege een maatschappelijke betrokkenheid. En in gesprek met een specialist in hydrovormen is het product tot stand gekomen. Hydrovormen is een techniek waarmee je de gekste vormen kunt maken van een stuk pijp. En het eindstuk is als je het op de werkbank hebt liggen een gek ding. Origineel maakte Citroën het uit RVS plaatmateriaal. Dit werd gerold en vervormd en uiteindelijk gelast. Een bewerkelijk proces.

Bij de methode die Cyril gebruikt, wordt een stuk dunwandige RVS-pijp in een mal (foto 1) tot de juiste vorm 'opge-

blazen' onder 280 bar druk. De stukken zitten dan nog aan elkaar zoals op foto 2 is te zien. De mal heeft Cyril zelf laten ontwikkelen en daarbij is gebruik gemaakt van 3D-technieken. Toch mooi dat dat nu bestaat.

Vervolgens worden de stukken los gezaagd, de uiteinden rond getrompt zoals het van origine hoort en glanzend gepolijst. Het eindresultaat mag er zeker zijn. Cyril is tevreden en vindt het zelfs beter dan het origineel (foto 3, 4 en 5). Er is bijvoorbeeld geen lasnaad meer. Uiteraard is dit niet in één keer gelukt: er zijn minstens 20 proefstukken gemaakt voordat de juiste waardes werden bereikt.

Naar de vraag waarom hij nu een dergelijke investering doet, antwoordt Cyril: "Inmiddels lijkt het alsof ik twee bedrijven heb. Een garage waar ik werk aan de restauratie en onderhoud van de SM en de DS, maar ook een winkel en webshop met magazijn. Dat magazijn had ik eigenlijk gewoon al nodig voor mijn restauratiewerkzaamheden. En dan ligt het voor de hand dat je ook onderdelenleverancier wordt, omdat je toch een zekere voorraad hebt. Inmiddels heb ik ook voor 50 SM's de sierstukken laten maken. Een grote hoeveelheid is al verkocht, maar je neemt toch ook een risico. In ieder geval drukt het financieel op mijn bedrijf. Je kan niet onbepaald voorfinancieren. Ik moet daar keuzes in maken. Vandaar dat ik ook de samenwerking zoek met andere initiatiefnemers. Want voor een kleine markt moet je niet gescheiden met twee partijen hetzelfde onderdeel willen ontwikkelen. Mijn oproep is dan ook aan anderen om elkaar op te zoeken."

Iets over Cyril:

Cyril Sars heeft het Citroënvirus overgedragen gekregen van zijn vader, zoals meerderen van ons. Zijn vader reed DS en dus reed Cyril vanaf zijn 17e ook in DS'en. Tijdens zijn technische opleiding is hij in zijn stagejaar in Californië bij een ex-Citroëndealer terecht gekomen. Citroën verkocht toen al niet meer in de USA, maar deze dealer had een garage waar nog veel DS'en en SM's in onder-



houd waren. Na een aantal jaren als piloot te hebben gewerkt, is Cyril toch weer bij de Citroëns uitgekomen. En ach, het verschil tussen de luchtvaart en de complexe Citroëntechniek is niet zo groot. Cyril is inmiddels eigenaar van zijn gespecialiseerde bedrijf, dat een belangrijke steunpilaar is bij het in stand houden van de SM. Het is te hopen dat hij ruimte en tijd vindt om andere niet-verkrijgbare onderdelen op de markt te brengen.





Energieweg 18
6658 AD Beneden Leeuwen

Telefoon 0487 591604
E-mail: info@renard.nl
www.renard.nl



Citroën SM CX DS specialist

- Onderhoud en reparatie
- Volledige motorrevisie
- Modificaties:
 - Motormanagement
 - Van Rootselaar ontsteking
- Testbankservices
- Nauwkeurig afstellen van nokkenassen en carburateurs
- Verkoop producten Citroën SM





Deze editie van Salut Membres maken we kennis met Willem Posthouwer. Hij kocht zijn SM inmiddels alweer 2 jaar geleden en is deze rustig aan het restaureren. Een mooi project om te volgen en waar kan je beter tips en advies ophalen dan bij de club? Welkom!

door Sietse Beckers



Willem Posthouwer (56)

Ik ben samen met Carin en heb twee dochters. Eva van 22 en Julia van 17. Ik woon in Zaltbommel en van beroep van ik innovatiemanager. Mijn allereerste auto was een 2CV6 Special, nieuw gekocht in 1981 en afgeleverd op 23 juli van dat jaar. Ik reed dus al vroeg Citroën. Vervolgens heb ik een aantal auto's van andere merken gereden.

Op een gegeven moment dacht ik bij mezelf: "Hoe zou het met mijn eend zijn?" Destijds was het nog mogelijk om via de RDW te traceren wie de auto in bezit had. Dat bleek een autosloperij in Achtmaal te zijn, een klein plaatsje onder Breda. Spoor-slags die kant opgegaan en daar vond ik mijn eend weer terug. Verroest en in elkaar gereden. Echter, met kentekenbewijs er bij. En zo werd ik op 14 december 1995 wederom eigenaar van mijn eerste auto. Uiteindelijk na 13,5 jaar (!) van restauratie heb ik de eend weer in nieuwstaat

gebracht.

Ik heb een zwak voor eigenzinnigheid. Citroën biedt dat volop en dat blijft dus trekken. En dat is zeker zo bij de SM. Ik herinner mij nog dat ik als negenjarig jongetje voor het eerst een SM zag bij garage Klok in Hoogeveen. Het beeld staan me nu nog helder bij. En dat blijft dan in je achterhoofd rondgaan. Wat ik zo bijzonder vind, is het hele aerodynamische ontwerp met die brede voor- en smalle achterkant, zodat de ideale druppelvorm zoveel mogelijk wordt benaderd. Daarnaast natuurlijk het veer-, rem- en stuursysteem. En niet te vergeten de motor.

Bijna twee jaar geleden liep ik tegen een Franse SM uit de Vaucluse aan: een restauratieobject. Daar ben ik nu zo langzamerhand onderdelen voor aan het zoeken en ondertussen kijk en informeer ik hoe ik het beste de restauratie kan beetpakken. Gaat dit snel? Geenszins. Geeft ook niet, net als bij de eend heb ik liever dat hij

mooi wordt, met originele onderdelen, dan dat het snel gaat. Het vinden van onderdelen en het ontmoeten van mensen die ook een zwak voor de SM hebben, vind ik mooi. En ja, het zelf sleutelen is leuk, maar ik weet zeker dat ik ook experts nodig zal hebben om het project tot een goed einde te brengen.

Naast de nodige gezelligheid, hoop ik daarom bij de club ook advies te vinden over hoe ik mijn SM het beste kan restaureren. En hoe ik aan de nodige informatie en contacten kom om de juiste experts te vinden voor de klussen die nog gedaan moeten worden of waar ik de juiste onderdelen kan vinden.

Zelf draag ik ook graag een steentje bij en als er een keer iets te organiseren valt, doe ik graag mee. Ik zal ook naar bijeenkomsten komen, hoewel dat voorlopig nog wel met een andere auto zal zijn. Mijn Morgan 4/4 bijvoorbeeld.

Op pad



Vacance en France!



In juli van dit jaar zijn wij met de SM gaan kamperen in Frankrijk. Wie heeft ooit gezegd dat de Majesteit hier niet geschikt voor is?

door Michiel Rautenberg



Begin dit jaar maakten we de vakantieplannen voor de zomer van 2017. We hadden de luxe dat we de tijd hadden om met z'n tweeën een weekje weg te kunnen, later die zomer zouden we nog met mijn dochters naar Ameland gaan. En wat is er dan mooier dan met de SM op pad te gaan?

Nou, naar Frankrijk met de SM! In eerste instantie zouden we naar vrienden in Zwitserland gaan. Dat ging echter wegens omstandigheden niet door en we besloten te gaan kamperen in Frankrijk. Laatst hadden we al een tent gekocht, dit was dus de ideale gelegenheid deze eens goed uit te proberen. Voor mijn verjaardag had ik het boekje 'Rustiek kamperen in Frankrijk' gehad. Want als ik ga kamperen, ga ik voor rust, dus geen familiecampings. Mijn vriendin Janet zocht uit dit boekje twee campings uit en boekte: één in Petit Condal (nabij Jura) en één

in Bourguignon-lès-Morey (Haute Saône). On y va.

Donderdag 6 juli hebben we de SM bij huis geparkeerd en begon het inpakken van de auto. Dan valt op hoeveel je toch meeneemt, ook als je maar met z'n tweeën bent. Tent, kleine koelkast, klapstoelen, tassen, de auto was snel vol. En er moest uiteraard ook wat gereedschap mee en wat onderdelen. Je weet tenslotte nooit wat er onderweg kan gebeuren, het blijft toch een auto van 46 jaar oud.

Kaartenboek

De volgende ochtend gingen we vroeg op pad. We hadden afgesproken de navigatie uit te laten. Janet had laatst een Michelin-kaartenboek van Frankrijk gekocht. Net als vroeger, gewoon kaartlezen. De eerste rit voerde naar Nancy, daar hadden we voor de eerste nacht een hotel geboekt.

Deze stad waren we vaak voorbij gereden, maar hadden we nooit echt ontdekt. Onderweg zijn we uiteraard gestopt in Luxemburg om de dorst van de SM te lessen, dat scheelt toch aardig wat geld. In de middag kwamen we aan in Nancy en reden we relatief eenvoudig naar ons hotel in het centrum. Daar viel al meteen op wat een bekijks je met een SM hebt. We reden langs een vol terras en dan zie je toch heel wat hoofden de auto volgen. Leuk hoor. Het hotel lag in een smal rustig



straatje, op en top Frans. Geweldig. Het begin was al goed. Nadat we de tassen hadden uitgeladen en de auto geparkeerd, liepen we de stad in. Wat een heerlijke stad was het!

Arm eruit

De volgende dag zijn we onderweg naar Petit Condal eerst nog gestopt in Romain-a-Bois. Hier heeft een collega van Janet een huisje en zij had ons gevraagd langs te komen. Dat was uiteraard geen moeite. Met de SM zweefden we over de mooiste wegen binnendoor naar Romain-au-Bois. Dan weet je meteen waar de SM voor gemaakt is: voor deze wegen. Werkelijk geweldig, ik had het naar mijn zin. De Maserati schreeuwde het uit van plezier en de eigenaar dus ook. Omdat mijn SM geen airco heeft, ging het raam open en de arm eruit. Wat heb je nog meer nodig? Eenmaal aangekomen bij de collega en haar man werden we hartelijk ontvangen en hebben we een lunch genuttigd. In de middag gingen we weer op pad. Het was erg warm, we reden



vol in de zon. In de verte zagen we echter al enige donkere wolken op ons afkomen. Van het één op het andere moment reden we een muur van hagel in, dat was schrikken. Wát een geweld kwam er naar beneden. En wat een herrie in de auto. Ik had misschien nog 5 meter zicht. Gelukkig gebeurde dit precies bij een 'Aire' en konden we de snelweg af. Ik merkte dat mijn remmen het niet meer deden, vermoedelijk door het vele water en hagel op de

weg. Dat wordt door de aluminium luchthappers heel mooi direct naar de remmen geleid. Maar goed, de auto kon ik laten uitrollen tot naast een grote vrachtwagen, daar hebben we gewacht tot het voorbij was. Ik was bang dat de auto beschadigd zou zijn door de hagelstenen, maar dat was gelukkig niet het geval. Het weer blijft een bijzonder verschijnsel: na tien minuten waren we in de volle zon weer onderweg, mét werkende remmen. Wel merkte je dat de temperatuur aardig gedaald was, maar dat was zeer welkom.

Boodschappen

Na een uur rijden kwamen we aan in St. Amour, een plaatsje vlakbij Condal. Hier liepen we de lokale supermarkt in voor wat boodschappen. Toen we na een klein half uur naar buiten kwamen, stonden er 5 mannen om de auto heen. Leuk hoor, en ik in mijn beste Frans alle vragen beantwoorden. Daarna zijn we naar de camping gereden en hebben we na het nuttigen van een welkome koele alcoholische





versnapering de tent opgezet. De drie dagen erna zijn we met de SM de omgeving in geweest. De eerste dag richting de Jura, waar we prachtige wegen, dorpen en weersverschijnselen gezien hebben. De dag erna zijn we naar Macon gereden en niet geheel toevallig huist daar in de buurt ook Regembeau! Toen we daar het terrein opreden, kwam Patrick al naar buiten. Na drie woorden gewisseld te hebben, stak hij zijn hand door het raam naar de ontgrendeling van de motorkap en opende deze. Een leuk begin! Hij nodigde ons uit om het bedrijf te bekijken. Geweldig, wat gaaf om te zien. Ik kan me aardig redden in het Frans, dus begreep goed wat Patrick zei en kon aardig converseren met hem. Hij heeft veel SM's staan, waaronder drie net gespoten casco's die vóór oktober dit jaar af moeten. Hij hoeft zich niet te vervelen.

Bergop

Na ongeveer twee uur namen we afscheid en reden we de Beaujolais in, richting Fleurie. Later die middag stuurde ik de SM bergop een verlaten weg in en omdat er op een gegeven moment een prachtig uitzicht was, stopte ik de

SM naast de weg. Achteraf bleek dit niet zo slim: met een flinke sis ontdeed het linker voorwiel zich van zijn inhoud. Lek. En nu? Het reservewiel met steun had ik thuisgelaten om wat ruimte te hebben voor spullen. In plaats daarvan had ik een setje met compressor en slijm gekocht. Dit zou een lekke band moeten kunnen repareren. Geheel onterecht was ik wat sceptisch, want na het slijm in de band gedaan te hebben, kwam deze met de compressor weer op druk en konden we weer terug naar Regembeau

rijden. Patrick kon ons helaas niet helpen, hij heeft geen apparatuur voor banden. Maar zijn monteur stopte met zijn werk, stapte in zijn busje en reed voor ons uit naar een Franse 'Pneus'. Geweldig. De band werd daar gerepareerd en na het betalen van een belachelijke 20 Euro konden we weer op pad. Gelukstreffer: ik vond op de heenweg dat er een kleine onbalans in de auto zat, die was nu weg. Schijnbaar zat er een onbalans in het wiel die er door het balanceren uit was.

Mooie wegen

Op de vierde dag vertrokken we naar Bourguignon. Ook dit was een heerlijke rit over prachtige provinciale wegen. En, nog steeds allemaal zonder navigatie. Janet zat met het boek op schoot en stuurde ons over mooie wegen. Na een paar uur stopten we in het plaatsje Pesmes (spreek uit





'Pemme'). Wát een mooi plaatsje is dit zeg, we keken onze ogen uit. Wat een toeval dat je hier dan stopt, voor hetzelfde geld waren we er voorbij gereden.

Na rondgelopen en wat gegeten te hebben, gingen we weer op pad, en ook hier weer draaiende hoofden. Niet normaal, overal waar je komt word je nagekeken. Aan het einde van de dag kwamen we aan op de camping. Nou ja, camping, het was een berg-helling waar zes plaatsen vlak gemaakt waren. Maar wát een heerlijke rust en uitermate vriendelijke Nederlandse eigenaren. Na ons gemeld te hebben, zetten we de tent op. We hadden ravioli als avondeten. Omdat de gasfles bijna leeg was, legde ik het blik ravioli een half uur op de hete Maserati. Zo was de ravioli al enigszins op temperatuur en konden we het met het laatste restje gas opwarmen. Je moet inventief zijn als je gaat kamperen.

Vanuit die camping zijn we weer de omgeving in geweest, met als hoogtepunt een bezoek aan de kapel van Le Corbusier in Ronchamps. Ik wist eerlijk gezegd niet wat ik moest verwachten, maar ik was na het bezichtigen

van de kapel erg onder de indruk. Je voelt daar dat alles klopt, over elk detail in de kapel is nagedacht. Heel bijzonder. Gelukkig was het ook prachtig weer, dat maakt het nog mooier. De laatste dag was 14 juli. Wij weer de omgeving in met de SM. Het viel mij op dat er niemand op straat was, ik had het veel drukker verwacht op 14 juli. Onderweg stopten we in een willekeurig dorpje om te pinnen. Er was bijna niemand op straat, maar ineens zagen we een man druk gebaren naar zijn vrouw over de SM. Bleek dat deze man ten tijde van het ontwerp van de SM belast was met het ontwerp van de raammechanismes. Hij werkte bij het bedrijf dat deze mechanismes leverde aan Citroën. Dit geloof je toch niet? De dag van die man kon niet meer stuk en hij staarde ons na totdat wij écht uit het zicht verdwenen waren. Wat een bijzondere ontmoeting.

De volgende dag pakten we 's morgens de spullen in en reden we weer naar Nederland. De SM toonde zich onvermoeibaar en

heeft nagenoeg ononderbroken de kilometers naar Woerden afgelegd. Wát een reisauto! Janet zei achteraf dat ze niet het gevoel had gehad met een oldtimer onderweg te zijn, dat zegt genoeg toch?

Geen defecten

Ik was erg blij dat we geen technische defecten hadden meegemaakt. Het enige dat ik bij thuiskomst constateerde was een gescheurde lezzak, maar dat boeide niet. De SM had ons weer thuisgebracht, en hoe.



Eindelijk vuile handen

Op een avond in mei voor het vertrek naar een driedaagse rally nog even de vloeistoffen van de SM controleren. Een tegenvaller: mijn vinger komt druipend van de olie uit het koelwaterreservoir. Foute boel.

door Marco van der Noordaa



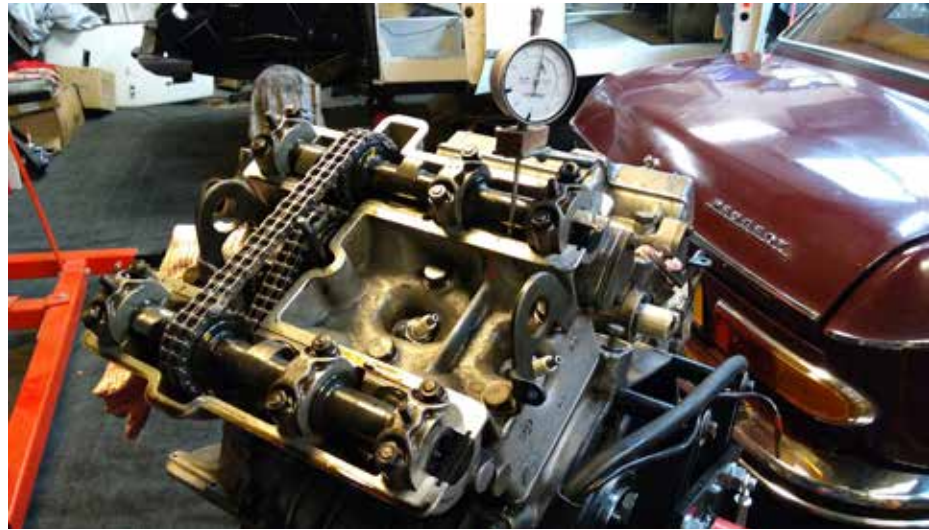
De ellende kwam niet helemaal onverwacht. Ik had al een tijdje last van overmatige witte uitlaatgassen kort na het starten bij koude motor. Dat leek me niet in orde. Het paste ook niet bij mijn SM, want die rookte eigenlijk helemaal niet opvallend. Voor de zekerheid was ik al voor een inspectie naar Beneden-Leeuwen geweest. Na het meten van uitlaatgas in het koelwaterreservoir was de voorlopige diagnose: lekkende koppak-

king. Het leek nog niet zo erg en we besloten om de koppen extra aan te trekken. Waarschijnlijk kon ik dan wel even verder. Dat bleek dus ijdele hoop, want kort daarna bleek er dus echt veel olie in het koelwater te zitten. Die rally hebben we wel gereden, want gelukkig hadden we nog een fijne Ami 6 Break achter de hand. Dat was meteen een mooie test voor dit karretje uit 1967. Met glans geslaagd. Bijna 1000 kilometer langs Moezel, Rijn en Ahr. Heuveltje op, heuveltje af door de Eiffel. Wat een mooie tocht was dat en wat hadden we bekijks. Zeker zoveel als in een SM. Alleen word je in de Ami aangestaard terwijl je ingehaald wordt. Dat onderga je dan beleefd en glimlachend, dank u. In de SM is daar allemaal geen tijd voor, want dan haal je iedereen in en vang je soms nog een glimp op van verdraaide nekken en fotograferende bewonderaars. Allebei leuk!

Met de SM was het dus foute boel. Gelukkig niet onderweg gestrand. De auto stond gewoon in de straat, dus er was tijd om rustig een plan te verzinnen. Mijn zwager Klaas, een zeer bedreven sleutelaar, bood aan om te helpen met het vervangen van de koppakkingen. Een prachtig aanbod, alleen ik heb geen sleutelruimte en hij geen plaats, dus dat werd lastig. Het prikkelde wel mijn latente wens om een keer zelf te starten met sleutelen. Tot dan toe had ik alles

uitbesteed. Omdat ik er wel interesse in had, maar geen ervaring. En een SM uit elkaar halen, dat is toch ook geen beginnersklusje... Maar ik wilde het wel leren en bovendien zag ik die gepeperde rekening al weer voor me, want dit was natuurlijk weer een arbeidsintensief werkje. Ik besloot om op zoek te gaan naar sleutelruimte. Dat bleek niet moeilijk. Ik informeerde bij medeclublid Michiel Rautenberg of hij misschien een tip had. Hij bood meteen aan om mij te helpen in zijn eigen sleutelruimte. Hij geniet van sleutelen aan SM's en is enorm ervaren in het sleutelen. En ik kon onder het oog van de meester wat ervaring opdoen. Een uitkomst, dus ik nam het aanbod van Michiel met twee handen aan.

Niet veel later ging de SM op een autoambulance richting Linschoten. Daar heeft Michiel samen met een vriend een prachtige sleutelruimte op het erf van een voormalig boerenbedrijf. Op de eerste sleutelsessie gingen de koppen eraf. Zwager Klaas deed ook mee, dus dat schoot lekker op. Zo doe je dat dus, een SM uit elkaar halen. Toen de boel eenmaal openlag, inspecteerde Michiel natuurlijk de onderdelen die zich nu blootgaven. Zijn advies was om de kettingen te vervangen (primair en twee keer secundair), evenals de spanner. Die zaten er al een tijdje in en hadden alweer heel wat kilometers dienst gedaan. En zo kwamen er nog wel wat onderdelen op het lijst die we meteen zouden vervangen. Denk aan pakkingen, oliekeerringen, slangen etc. etc. De eerste bestellingen voor onderdelen gingen de deur uit. Daar leer je veel van, want je moet ze eerst opzoeken in de onderdelenboeken of op de site van de leverancier. Gelukkig ook daarbij veel hulp van Michiel. Het meeste kon ik gelukkig bestellen bij Cyril Sars. Hulde voor zijn onderdelenvoorziening!. Voor de koppakkingen hadden we besloten om een originele set met losse ringen voor op de cilinderbussen te monteren. Die heb ik bij de Franse club kunnen krijgen en niet eens zo duur. Michiel inspecteerde ondertussen nog een beetje verder. Het bleek dat de remschijven vóór enorm ver afgesleten waren. De dikte was 8,7 mm, terwijl ze



nieuw 12 mm zijn. Die hadden al lang vervangen moeten worden! Dat gingen we dus nu meteen doen. Maar ja, om daar goed bij te kunnen moest er nog wat meer gedemonteerd worden (de traverse). Dan ben je al een heel eind richting motor eruit. Daar was wel een reden voor, want ik had een kraakje in de 3e versnelling. Het vermoeden was een versleten synchromeshring. Maar ja, als je die wil vervangen, dan moet de bak eruit. Na enig beraad viel het



besluit: alles eruit om de bak te inspecteren. Daarvoor konden we een beroep doen op de onovertroffen Peter Derks. Die kwam dus ook naar Linschoten en samen stelden we vast dat de synchromeshring nog goed was, maar dat er speling op de as zat. Helaas was er nog iets anders loos. De vertanding van de as bij het tandwiel van de 5e versnelling was zo goed als verdwenen. Een veel voorkomend euvel bij SM's, omdat men blijkbaar in de fabriek de boel daar niet goed borgde. Dit was slecht nieuws, want er heerst bakkenschaarste. En dit onderdeel kun je dus niet zo makkelijk krijgen en even vervangen. Wat nu? Ergens een gebruikte bak op de kop tikken en hopen dat die nog een tijdje meegaat? De speling opheffen en dan de bak er weer in en hopen dat het nog een tijdje goed gaat? Of kiezen voor de lange termijn en dus voor een gereviseerde bak? Het werd dat laatste. Gelukkig had Harry Martens uit Limmen net een bak klaar en die kon ik krijgen. Nou ja, kopen. Op de foto de aflevering door Harry persoonlijk. Leuke bijkomstigheid was dat ik Harry's bedrijf kon bekijken bij het ophalen en dat was erg leuk. Wat een mooi gereedschap en machines heeft hij. En wat staan daar veel bakken! Fascinerend. Ook zijn rally-DS kon ik bekijken: petje af voor deze compleet geprepareerde wagen. Harry is handig, dat is mij wel duidelijk.



Ondertussen hadden we demontagefase afgesloten. Ik heb een dag in het vooronder van mijn SM doorgebracht om de zo goed als lege ruimte te ontvetten. Zo leer je de SM wel kennen. Vies klusje, trouwens. Maar nu konden we de boel weer gaan monteren. Eerst moest de nieuwe bak natuurlijk op het blok. En Michiel heeft de nokkenassen met een micro-meter afgesteld, overigens nadat we er één vanwege slijtage vervangen hadden door een goed gebruikt exemplaar.

[foto meting 1 of meting 2]

Toen dat allemaal klaar was, hebben we met een mooie takel een omgekeerde bevalling gedaan. Bak en blok wegen samen ruim 250 kilo en zijn best een lang gevaarte. Dat geheel hangt dan boven de motorruimte en de vraag je af: hoe gaan we dat er in hemelsnaam weer in krijgen? Het blijkt te kunnen met precies en geduldig manoeuvreren en de ervaring van Michiel, maar ik vond het een spannend moment.

Waar staan we nu? Natuurlijk hadden we nog wat kleine tegenslagen en daardoor enige vertraging. Een SM blijft je verrassen. Maar de opbouw is zo goed als rond en ik verwacht dat de SM weer rijdt als deze SublieM op de mat ploft. Al met al kijk ik terug op een zeer leerzame en leuke ervaring, natuurlijk met veel dank aan Michiel. Die man kan sleutelen! En waar ik bij de start enige angst had om een SM open te trekken, kan ik nu zeggen dat die geheel verdwenen is. En na weer zo'n dag sleutelen was ik trots op mijn vuile handjes. Kan ik eindelijk eens bevestigend antwoorden als mensen vragen of ik er zelf aan sleutel...



CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
www.minkehilgenberg.nl

Harry Martens Limmen

Transmission and engine overhauling

5 speed hydraulic gearbox

All gearboxes and parts in stock



De Wieken 22 1906 DC LIMMEN The Netherlands | Phone: 0031 (0) 72 505 5570
Mobile: 0031 (0) 62 546 3721 | Mail: hml@ds-vitesse.com

www.ds-vitesse.com



SM's onder de hamer (10)



De zomer is definitief achter de rug en langzamerhand beginnen de meeste diva's aan hun winterslaap. Voor de veilinghuizen daarentegen breekt de tijd aan om weer uit hun slaap te ontwaken. Traditiegetrouw is het in de zomermaanden rustiger op de veilingen (waarom immers je klassieker verkopen als je er ook de weg mee op kan?) en dat is ook te zien aan het aantal SM's dat de afgelopen maanden ter veiling werd aangeboden. De teller blijft steken op 4, waarvan 2 met een Nederlands kenteken. Alle auto's verschenen op Catawiki en dat betekent dat de kopers nog 9% veilingkosten bij hun winnende bod mogen optellen. Het is echter maar de vraag hoeveel van de 4 er daadwerkelijk van eigenaar zijn gewisseld.

door Sietse Beckers

Datum: 1 mei 2017
Plaats: Rozzano, Italië
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6572
Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, airco, grijs met zwart lederen interieur, kilometerstand: 93.624.
Een Italiaanse met 3 vorige eigenaren die allemaal tot dezelfde familie behoorden: grootvader, vader en neef. Wie de auto als

laatste had vertelt het verhaal niet, maar diegene reed er in ieder geval niet veel in. De laatste 20 jaar stond deze diva stil in een garage. Het advies van de verkoper luidt dan ook om niet de weg op te gaan voordat er uitgebreid naar de motor is gekeken. In- en exterieur lijken in ieder geval wel nog in keurige staat te zijn en naar verluidt betreft het een harde auto. Ondanks de twijfels over de techniek ging de auto



daarom toch nog weg voor 22.000 euro.

Datum: 30 september 2017

Plaats: Boxtel

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1971

Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, brons met lichtbeige stoffen interieur, Edison Continental radio, afgelezen kilometerstand: 35.125.

Een vroege SM, origineel in Duitsland geleverd en in 1987 naar Nederland gehaald. Een auto met veel documentatie die bovendien zeer netjes oogt. Met name het smetteloze stoffen inte-



rieur trekt de aandacht. Ook qua originaliteit lijkt het wel snor te zitten, met onder meer een Continental Edison radio en details als de originele raamschakelaars. Afgaande op de foto's in ieder geval een kanshebber voor een mooi bod en daar dacht Catawiki net zo over. De opbrengst werd namelijk geschat op 53.000 tot 69.000 euro. Toch kwam het hoogste bod voor deze diva niet boven de 30.000 euro uit. Helaas voor de hoogste bidder werd daarmee de reserve niet gehaald. De auto staat dan ook nog steeds te koop bij een Nederlands autobedrijf.

Datum: 13 oktober 2017

Plaats: Ninove, België

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1973

Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, groen met licht-





grijs lederen interieur, afgelezen kilometerstand: 55.094

Een opvallende verschijning, deze Belgische SM. Wie goed kijkt, ziet meteen een aantal kenmerken die niet vaak voorbij komen. Te beginnen met de donkergroene kleur, gecombineerd met een lichtgrijs lederen interieur. Ook de enkele (flinke) einddemper linksachter springt in het oog. Kijkend onder de motorkap van deze 73'er, valt met name de aanwezigheid van carburateurs op. De motor is nog wel een aandachtspunt, aldus de verkoper. De auto werd volledig gerestaureerd, maar die restauratie lag lange tijd stil, waardoor er mechanisch waarschijnlijk nog wel wat werk in de auto zit. Interieur en spuitwerk zijn echter net nieuw. Catawiki verwachtte mede daarom uit te komen op een bod rond de 50.000 euro. De bidders daarentegen bleven steken op 27.000 euro.



Datum: 13 oktober 2017

Plaats: Damwoude

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1972

Bijzonderheden: injectie, 3.0 liter,

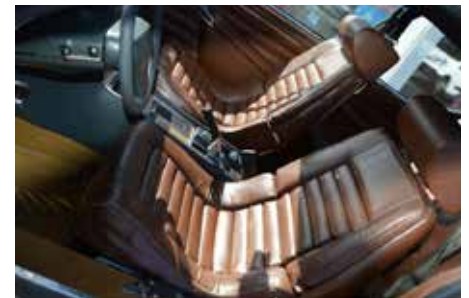
automaat, airco, bruin met cognac lederen interieur, originele radio, kilometerstand: 147.249.

Deze Amerikaanse maakte in 1989 de grote oversteek naar Nederland. De afgelopen 5 jaar was ze in onderhoud bij Bart Kocken en in 2014 is er groot werk verricht aan de motor. Daarbij werden onder meer de kettingen gedaan en de koppen gereviseerd. Technisch is ze volgens de verkoper in zeer goede staat en ook optisch lijkt de auto er goed bij te



staan. Volgens Catawiki een auto die tussen de 30.000 en 39.000 euro waard is. De bidders schatten haar niet hoger in dan 20.000

euro. Waarschijnlijk onvoldoende om de reserve te halen, de auto staat namelijk nog steeds te koop bij een autobedrijf in Friesland.



Zwitserse ouverture

Zoals jullie weten, ben ik een enthousiast deelnemer aan de internationale Citroën SM meetings. Toen ik mijn Diva in 2014 kocht, was mijn eerste grote reis dan ook de meeting in Zweden. Dit was gelijk een warm bad. Leuke mensen, veel Diva's in allerlei soorten en een lekker ontspannen week-einde met leuke activiteiten. Ik was verkocht. Even leek het er op dat wij als Nederlandse club voor de organisatie van dit evenement in 2016 zouden afhaken, maar gelukkig is dat niet gebeurd. 2015 in Frankrijk viel mij wat tegen. Over 2016 laat ik mij niet uit.

door Nico Schakel





En nu dan 2017. In tegenstelling tot andere jaren georganiseerd in het Hemelvaartweekeinde. Zwitserland kent geen Tweede Pinksterdag, vandaar een weekje eerder. Omdat er vele wegen naar Vitznau, een plaats aan de Vierwaldstättersee waar het evenement gehouden werd, leiden, bood ik aan een gezamenlijke heenreis te organiseren. Een prelude op een aangenaam weekeinde.

Enthousiast

Helemaal super dat we uiteindelijk met 6 Diva's en 12 enthousiaste inzittenden op woensdagmorgen 24 mei richting Zwitserland vertrokken.

De deelnemers:

Robin en Lieke: Eigenlijk moesten de primaire kettingen van de motor vervangen worden, maar Robin wilde niet zonder eigen SM naar de Internationale. Het

juiste karakter dat bij een voorzitter van onze club past! Voor de mededeelnemers het voordeel dat we Robin een keer konden bijhouden.

Harrie en Gerian: Harrie heeft zijn Opera al weer even geleden verkocht en doet het nu met een standaard - voor zover je daarvan kan spreken - SM. Uit Duitsland geïmporteerd, geloof ik. De SM had duidelijk autobahnervaring, want Harrie trapte hem lekker op z'n staart, Klasse!

Marco en Kitty: Net fraai gespoten (de SM) in Frankrijk, mooie kleur! Ook het interieur van deze auto is bijzonder gaaf vernieuwd. Jan Paul en Jeannette: Niet met de Brezjnev-SM, maar met een nieuw aangeschafte Diva uit Frankrijk. Tweede rij-SM aangeschaft, zo uit Frankrijk geïmporteerd en weer mee naar Zwitserland. Jan Paul (JP) en Jeanet zijn trouwe euromeetingbezoekers

met hun groene Brezjnev-SM, maar dan wel op de autoambulance. JP wilde eigenlijk graag een "rij" SM. Had er dus al in 2014 één gekocht.

Deze bleek te mooi om kilometers mee te maken. Dus maar weer een SM gekocht, ook weer in Frankrijk. Deze was vers van de pers zonder enige check. Of we Zwitserland zouden halen was nog maar de vraag. Ik moest Jeanet beloven dat we samen opreden om in geval van panne hulp te kunnen bieden. Het zou



allemaal goed komen.
 Cees en Herman: Italiaanse SM kersvers door Cees en Herman geprepareerd voor vertrek. Het was nog enige tijd onzeker of ze de deadline van 24 mei zouden halen. Alles kwam goed.
 Ondergetekende en Inge: De SM net voorzien van nieuwe Regembeau-velgen, zie artikel in Subliem 83, plus motormanagementsysteem af laten stellen door Pieter, zie technische meeting DP Engineering, ook in nummer 83. Helemaal klaar voor de rit.

Routebeschrijving

Verzamelen deden we om 9.30 uur op een mooi terras aan de Maas in Eijsden. De zon werkte goed mee en de koffie met vlaai was uitstekend. De stemming zat er gelijk al goed in. Circa 10:30 nog even een plaatje schieten van ons en onze Diva's en dan de A2 op richting België. Ik had een routebeschrijving gemaakt, maar uiteindelijk reden we gewoon als een (snel) treintje achter elkaar aan. De achterste, met name Cees was de klos, had nog wel eens moeite het treintje bij te houden.



Maar door als eerste in de rij veel achterom te kijken - met name Inge, ik zat natuurlijk achter het stuur met alleen een klein spiegelkje links - konden we de 'boel' nog aardig bij elkaar houden. Voor Luik de E40 richting Aken op. Zelf rijd ik vaak zo naar het zuiden, je mist de stad Luik en dat oneindig stuk door de Belgische Ardennen. Het is ook nog een stuk korter. Wel heb je een stukje tweebaansweg in België en

Luxemburg. Dan de E42 richting Verviers, Malmedy en Trier. Vlak voor de Duitse grens de B-weg richting Luxemburg genomen. Hier kan je pech hebben met langzaam verkeer, maar dit ging vandaag goed.

Aan de praat

Na wat omhoog slingeren door een mooi stukje Ardennen kwamen we helemaal in het noordelijkste puntje van Luxemburg uit. Gelijk allemaal tanken natuurlijk. Dit gaf wel een leuk plaatje: een groot tankstation met alleen maar SM's aan de pomp. Kassa dus voor deze pomphouder. De auto van JP sloeg af en hij kon hem niet meer aan de praat krijgen. Iets wat ik op een reis naar Spanje (2016) zelf ook meegemaakt heb. Als dan de boel afkoelt, start de Diva weer. Dat was gelukkig nu ook het geval. We konden dus snel weer verder. Iemand een idee waar dat aan ligt? Afgelopen vakantie (september 2017) had ik dit fenomeen weer en kwam er achter dat de minpool van de accu bij (zeer) warme motor los zit! De Diva van Cees begon





inmiddels LHM sporen onder de auto te vertonen. Dit baarde bij Cees en Herman enige zorgen. Hup, door naar Frankrijk! Je hebt nu eerst nog afwisselend twee- en driebaanswegen, waarop je lekker door kunt rijden. Het glooiende landschap is ideaal! Later kregen twee van ons nog een nota van de Hermandad! Ik gelukkig niet; had hier afgelopen wintersport zowel op heen- als terugreis al een papiertje mogen ontvangen. Bij Ettelbruck gaat de weg over in een nieuw stuk vierbaansweg met fraai aangelegde tunnels. Pas na de hoofdstad Luxemburg pakten we de geijkte route richting het zuiden weer op.

Belangstelling

In het centrum van Metz goed geluncht. Daarna richting Nancy. Na Nancy de E23 op richting Vozege. Recht voor een Citroëngarage in het plaatsje Saint Maurice sur-Moselle viel de SM van JP weer stil! Onder veel belangstelling van publiek en garagepersoneel uiteindelijk de SM weer aan de praat gekregen. En toen de Coll du Ballon d'Alsace op. Mooie haarspeldbochten! Ik reed voorop, maar werd al snel door Marco, Robin en later ook JP in-

gehaald. Het werd een wedstrijd naar de top (ca. 1100 meter boven NAP) die ik maar aan de jongeren onder ons overliet. Bovenop een aangenaam biertje op terras genuttigd. Onder de auto van JP kwamen angstaanjagende rookwolken en brandgeuren vandaan. Het bleek de handrem te zijn. Deze vond het niet lekker om op hete schijven aangetrokken te worden. Ondanks de onbekendheid van de status van de SM, spaarde JP haar dus niet. Klasse! Ben ik zelf eigenlijk maar een schijterd. Cees maakte zich toch

zorgen over z'n LHM-verlies en vroeg ons wat het zou kunnen zijn. Helaas is het sleutelgehalte onder de rest niet zo groot.

LHM-lekkage

Nu stond Colline Notre-Dame du Haute by le Corbusier op het programma. Gezien het tijdstip van de dag hebben we dit maar overgeslagen en zijn we direct naar het centrum van Belfort gereden, waar we in een fraai klassiek hotel sliepen. De binnenplaats was gereserveerd voor onze diva's! Cees kon het niet nalaten op zoek te gaan naar de LHM-lekkage, echter nog zonder succes. 's Avonds in het centrum, buiten op het terras, lekker gegeten. De volgende morgen eerst nog wat gewandeld door de stad Belfort met het mooie fort. Daarna richting Mulhouse voor een bezoek aan Cité de L'Automobile. Dit is de autocollectie van de gebroe-





ders Schlumpf in een oude textielfabriek. En wat schetste onze verbazing: op het parkeerterrein stonden 4 Belgische Diva's! Onze Belgische collega's hadden kennelijk hetzelfde idee gevat. In totaal spontaan 10 diva's op een rijtje. Mooi museum met een goed overzicht van alle Bugatti's die er gebouwd zijn. Dan hebben we het wel over jaren 10, 20, 30 en 40 van de vorige eeuw. Ikzelf ben meer van de auto's uit de jaren 60 en 70. Gelukkig stond er ook een SM plus DS, 2CV, enzovoorts. Weer lekker geluncht en door naar Vitznau in Zwitserland.

Bubbels

Om 17.00 uur met bubbels op een schitterende locatie aan de Vierwaldstättersee ontvangen. Mooi terras met uitzicht over het meer. Circa 50 Diva's op het parkeerterrein geteld. Voor het slapen gaan nog lekker genoten van een groots buffet. Scandinavië, op een Deen na, was niet vertegenwoordigd en uit Duitsland miste ik een aantal notoire bezoekers van dit evenement. België en Nederland waren goed aanwezig, net als Frankrijk en Zwitserland natuurlijk. Zelfs een Spaanse en

een Italiaanse SM waren er. Vrijdag vanuit het hotel gewandeld naar het dorpje Vitznau om daar een gecharterde boot te nemen richting Luzern. Het weer werkte goed mee en de tocht over het meer was daarmee zeer aangenaam met fraaie vergezichten. In Luzern kregen we een rondleiding, hebben we de beroemde Gletschergarten bezocht en natuurlijk weer lekker geluncht. Aan het eind van de dag per boot onder een zonnetje, genietend van een biertje, terug naar Vitznau. 's Avonds op het terras met uitzicht genoten van een heerlijke Zwitserse vleesfondue. Zeer aangenaam waren alle gesprekken met Duitse en Zwitserse SM-liefhebbers. Frans spreek ik nog steeds niet, dus dat werd een beetje moeilijk. Voor zaterdag stond een rit met onze Diva's op het programma. Cees maakte zich nog steeds zorgen over de LHM-lekkage. Zo'n meeting is natuurlijk een mekka voor SM-specialisten en al gauw werd er in groot comité vastgesteld dat de remaccu aan vervanging toe was.

Salvatore Dimilito regelde de onderdelen - die ergens 's nachts werden aangeleverd - en... trok zaterdagmorgen vroeg z'n stofjas aan om de remaccu te vervangen. Zo kwam alles nog goed.

Colonne

Zaterdag in colonne langs het meer richting Brunnen. Hier hebben we in de 'winkel' van de beroemde zakmessenfabriek Victorinox een rondleiding en presentatie gekregen over de historie en het assortiment van dit merk. Weer lekker geluncht natuurlijk





om daarna de beste, zeggen ze, kirschdistilleerderij van Zwitserland te bezoeken. Of het de beste was weet ik niet, maar de Kirsch smaakte er niet minder om. Het kwam mij wel een beetje primitief over. Zegt kennelijk niets over de kwaliteit. Daarna was er een mooie rit uitgezet door het Zwitserse landschap. Fraai, fraai, fraai. Terug bij het hotel konden we nog lekker zwemmen in het buitenbad om daarna in de volle zon van een biertje te genieten. In een aparte partytent met schitterend uitzicht over het meer werd het gala gegeven. Robin en ik hadden nog keurig een smoking aan, maar zo om ons heen kijkende was dit wel de laatste keer, denk

ik. Volgend jaar maar een gewoon pak aan. Het was een perfect gala met mooie toespraken, cadeautjes voor de Zwitsers, aangenaam gezelschap, prima livemuziek, weer lekker eten natuurlijk en een goed glas wijn bij ondergaande zon. Wat wil je nog meer (behalve nog een glas wijn)? Zondagochtend vroeg opgestaan. De plicht riep

maandag weer! 7.00 uur ontbijt op het terras. Harry en Gerian zaten er ook al. Zij gingen nog door naar Concorso D'Eleganza Villa D'Este aan het Lago di Como. Ook een leuke activiteit.

Prima stel

Terugkijkend op een prima stel dagen zaten Inge en ik om 7:30





uur weer in de auto. Gelijk getankt (72 liter!) en om 14:30 waren we weer in Amerongen. 780 km op één tank in 7 uur! Hoogste snelheid op Garmin in Duitsland, A5 tussen Basel en Karlsruhe, was 189 km/uur! De Regembeau-wielen en DP Engineering hadden hun werk goed gedaan. Subliem toch zo'n 45 jaar oude Dame!!

De andere Nederlandse deelnemers zijn uiteraard ook allemaal weer goed thuisgekomen. Na circa 6 weken lag er ineens een grote enveloppe uit Zwitserland in de bus. Daar zat een speciale uitgave van hun clubblad in, helemaal gewijd aan het evenement met veel mooie foto's. Leuk dat ons initiatief uit 2016 een vervolg gekregen heeft!

Euromeeting 2018

Italië is in 2018 aan de beurt en het wordt Turijn. Zoals het er nu naar uitziet, is dit weer het weekeinde van Hemelvaart. Dit betekent 10 mei 2018 verzamelen in Turijn. Net zoals dit jaar wil ik graag weer een route met activiteiten uitzetten. Nu naar Turijn. Omdat het iets verder is dan Vitznau, stel ik voor om op dinsdag 8 mei te beginnen. Het wordt weer verzamelen in Limburg en daarna lekker eten, lekker drinken en mooie bezoeken onderweg. Het programma staat natuurlijk nog niet vast, maar de voorlopige ideeën zijn: een bezoek aan Regembeau (zie artikel SublieM

nummer 83), een proeverij bij de wijnboer waar Sietse Beckers zijn SM gekocht heeft, een museumbezoek en als het weer het toelaat een hoge (de hoogste?) pas in de Franse Alpen nemen! Daarna, 's middags 10 mei, volgt het programma van de Italiaanse club.

Graag aanmelden bij mij, e-mail: nico@nicoschakel.nl





french show with italian go

modern living by ken w. purdy

*the fiscal marriage of
citroën to maserati has produced
a highly attractive, wondrously
innovative and enjoyably
swift offspring—the citroën sm*

WHEN ANDRÉ CITROËN RAN THE COMPANY he founded in 1919, his cars carried no identifying name plates. A Citroën automobile was a Citroën because it looked like one and, if that wasn't enough, it mounted the double-chevron/herringbone emblem (Λ) suggesting, if only to those who knew, the gear-cutting business on which Citroën's fortunes—he was not a one-fortune man—were founded. André Citroën had little in common with a 1971 chairman of the board, who is vulnerable, wary, ever in danger of finding himself unfettered under the steady stare of a Congressional committee chairman forensically armed to the teeth by Nader's Raiders. Citroën was an old-style tycoon. Bucking the odds at roulette in the legendary Deauville casino, he blew \$500,000 in ten hours without a blink. He was of the original company of movers and shakers—Ford, Austin, Opel, Agnelli—who loosed the automobile on the planet, grew great and passed on, full of years and honors, their ears innocent of the doom word ecology. Citroën was not a wealthy man when he died, but he had run a merry course, and it may be that the path of ultimate wisdom is to live rich and die poor.

It's unlikely that Citroën, forward-peering as he certainly was, could have imagined the shape of the current top of the company's list, a simple little \$11,482 four-place coupe called the SM—S for Sport, M for Maserati—an Italian-French amalgam combining a chassis that may be light-years ahead of its contemporaries with

The \$11,000-plus SM provides plush comfort in an incredibly engineered, high-performance auto. Below, left to right: Headlight system, which includes inboard lights that turn with the front wheels, will not be in U.S.-bound models because of archaic state regulations. Maserati V6 occupies rear of an engine compartment crammed with hydraulic gear. With front seats in reclining position, the SM has a living-room look.



PHOTOGRAPHY BY BILL ARSENAULT

Playboy

Op 27 september overleed Playboy-oprichter Hugh Hefner. Voor mij een excuus om deze keer niet een folder maar dit uittreksel uit de Playboy van september 1971 uit de kast te halen. En ja, het blad heeft dus inderdaad interessante artikelen!

door Jeroen van Tongeren



a four-cam V6 engine. It's probable, though, that Citroën would have scribbled his permissive initials on the plans, because he did like to be ahead of the pack, and that's where the SM is, far out: a *gran turismo* motorcar that takes 140 miles per hour out of an under-3-liter engine driving the front wheels and delivers this stunning performance in a ride that's incontestably the most comfortable, over any kind of surface, available in a wheeled vehicle. And on top of the basics, the SM piles other small wonders: hydropneumatic suspension (plus, of course, hydraulic-powered brakes and steering), height adjustment that keeps the car level under any load condition and allows wheel changing without jacking, and six quartz-halogen headlights, two of which peer around corners as the front wheels turn. (It appears that the Stone Age idiocy that allows each of the 50 states to legislate its own traffic laws will for the present deprive the American market of the SM's advanced lighting system.) Turning those front wheels, by the way, is done in a fashion unique to the SM: The steering ratio is two turns, lock to lock. Obviously, it would be impossible to park such a manually steered car carrying 1985 pounds on the front wheels, and ordinary power steering, at that ratio, would be so twitchy as to be dangerous, even for an expert. The Citroën solution is variable power: The battalions of gremlins that run the over-all hydraulic system—a true plumber's nightmare, but it works and keeps on working—pour in full assistance at low speeds and take almost all of it away when the car is running fast. Parking and maneuvering are effortless, but at speed, when quick and soft steering can put you into the boonsies in a flash, the car's tendency is to run dead straight, and reasonable effort is needed to make it do anything else. Further, self-centering of the steering is also hydraulically aided. The total effect may not build to a perfect solution, but it's close, very close. Some testers have entered dissents, on the ground that this power steering, like

almost every other, deprives the driver of the "feel" at the steering-wheel rim, the subliminal vibrations—Stirling Moss used to say that he could hear them—that telegraph the behavior of the front wheels, warning, for example, when they are about to lose their grip on the road in a corner. But the governing fact is that very few drivers ever push a car to the cornering limits that produce these signals, or could read them if they did, while low-effort low-speed steering is in universal demand.

The days of the great automobiles—exotic, individualistic, high-performance—are surely numbered; the trend toward governed uniformity has been for years as visible and as predictable as the flow of lava down a mountainside. The more to be marked and enjoyed, then, are those few originals, the ones that resist the bureaucratic crunch and come, as the SM does, of proven lineage. Maserati and Citroën both draw from long books of experience—nearly 60 years long. Citroën began as a gear maker in 1913. The Officine Alfieri Maserati, a Bologna repair shop, took its first lire across the counter a year later.

André Citroën was the fifth and last son of a Dutch father, a diamond merchant, and a Polish mother; there were six Maserati brothers—Carlo, Bindo, Alfieri, Mario, Ettore, Ernesto—whose father was a locomotive engineer. Except for Mario, an artist, they all gravitated, as if by instinct, to the emerging world of the automobile. Carlo, the oldest, built a motorcycle before he was out of his teens and raced it for the Italian bike maker Carcano. At 20 he was head of Fiat's test department and in the next six years he was tester and team driver for Bianchi, Isotta-Fraschini and Junior of Turin, where he became managing director. He died when he was 30.

Bindo Maserati was chief tester for Isotta, Alfieri a race driver. Ernesto flew with the Italian air force during World War One. Afterward, the Officine Maserati picked up an order to build a race car for Isotta and in 1921–1922, with

Alfieri driving and Ernesto riding mechanic, it won a lot of races for Isotta, although it was solid Maserati—the first, in fact. In 1923 they went to auto maker Diatto, stayed until 1925 and a year later built the first car to bear their name and their trademark, the trident Maseratis still carry (they took it from the statue of Neptune in Bologna's city square). They called the car the Tipo 26 (for 1926). It was a two-seater race car with a 125-horsepower 1491-c.c. engine. They ran it for the first time on April 25, 1926, in the Targa Florio, the classic Sicilian road race. It won its class, Alfieri driving and Guerrino Bertocchi in the second seat. Bertocchi was Maserati's first employee and is still with the firm—as chief mechanic and test driver.

By 1928 the name Maserati rang loudly enough in European racing to bring in drivers who were coming to the top of the first rank: Luigi Fagioli, the first of a long line that would include Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Wilbur Shaw, René Dreyfus, Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio, Jean Behra, Stirling Moss, Masten Gregory and Dan Gurney. The firm by then had a staff of about 30 mechanics and was off and running. Maserati turned out a 4-liter supercharged V16 race car in 1929 and took the world ten-kilometer record during a race, without really trying. Later, they laid two V16 engines together to make a 32-cylinder monster, which proved something of a Pyrrhic victory: It had too much twist (700 hp) for any chassis the state of the art could then produce. It went into a record-breaking unlimited-class boat. Nuvolari won the Grands Prix of Belgium and Nice for Maserati in 1933, but by the next year, the Germans were in charge, with the almost unbeatable government-backed Auto-Unions and Mercedes single-seaters, and three years later, the Maserati brothers, Ernesto, Bindo and Ettore—Alfieri had died in 1932—sold out to the Modena industrialists Orsi. The contract was to run for ten years and the three Maseratis went with it. The first Orsi-Maserati was the great Tipo 8CTF with

which Wilbur Shaw took it all at Indianapolis in 1939 and 1940. (Under the hallowed Indy custom, the car ran under its sponsor's name as the Boyle Special.) The 8CTF was a supercharged straight-8 3-liter that could pump out 350 hp at 6000 rpm. As late as 1947, it was still competitive: Louis Unser won the Pikes Peak hill climb with an 8CTF that year.

When the Orsi-Maserati contract ran out in 1947, the brothers packed up, went back to Bologna and founded Osca. Under the terms of the deal, they had to leave their name behind in Modena. Orsi pressed on with other engineers—Massimino, Colombo, Bellentani. Ascari won the 1948 Grand Prix of San Remo for Maserati, Fangio repeated the next year and took the Albi G.P. as well, but Alfa Romeo and Ferrari, trying harder and running newer designs, got away with most of the money. Things began to look up in 1952, when Omer Orsi took personal charge of the Maserati operation, which had become something of an orphan in the Orsi complex. A new model—the A6GCM—won the G. P. of Italy in 1953, Fangio won the Argentine and Belgian G. P.s in 1954, Moss the Italian again in 1956. The following year, Fangio led three other Masers across the finish line in the Argentine G. P., a 4.5 sports model won the Sebring 12-hour race and the firm announced that it was retiring from competition as a house, although it would continue to back private entrants. And Maser engines powered the British Cooper Grand Prix machines that foreshadowed, in 1959, the rear-engine revolution of the Sixties.

The Maserati brothers were race-car builders all the way; unlike some of their contemporaries—Alfa Romeo and Bugatti, for example—they had no interest in the more profitable passenger-car field. Production sports-model Maseratis didn't appear until 1948, the first one a 1.5-liter 6-cylinder of modest output: 65 hp. It came up to 2 liters the next year, still nothing extraordinary. But the direction had been marked, and in 1953 Pinin Farina built three *gran turismo*s for Scuderia Centro Sud. Another, the two-seater A6G 2000, came in 1954, bodied by Frua, Zagato and Allemano. Maserati sports cars won the 1000-kilometer races at Buenos Aires and the Nürburgring in 1956. The chassisless "Birdcage" Maserati appeared in 1960, a tangle of small-diameter tubing so complex it seemed a marvel that an engine could be fitted into it, and won the Nürburgring twice—Gurney/Moss in 1960, Casner/Gregory in 1961. The birdcage was effectively the end of the line in Maserati competition cars. The firm moved on to *gran turismo*, 140-plus over-the-road machines, and they are its main concern today: the Quattroporte of 1963,

a stunning departure from ordinary *g.t.* practice—a 150-mph four-door sedan, the Mistral and the Sebring, the Mexico, the Ghibli, the Indy. Maserati, Ferrari and Lamborghini of Italy and Aston Martin of England are the four paramount names in the *gran turismo* world. These are superlatively constructed road cars, deluxe to the level of air conditioning, electric windows, power steering, and so on, and capable of an easy, unstressed 150–175 mph with acceleration—on the order of 0–100 mph in 12 seconds—to match. They're not cheap: The Maserati Ghibli is ticketed at \$21,000–\$22,000 in the United States.

Choice of a Maserati engine for the SM was a matter of economic as well as engineering logic: Maserati has been controlled by Citroën since 1968—as Citroën has been part of the Michelin tire complex since 1934.

The Maserati brothers' beginnings in mechanics tended toward the empirical and mechanical, but André Citroën was a scholarly sort of youth, a brilliant graduate, in 1900, of the famed Ecole Polytechnique in Paris. Ten years later, he was in charge of production for Mors, where he boosted the output ten times, from 120 cars a year to 1200. His career really began in Poland, on a vacation trip, when he acquired from a member of his mother's family—or, according to another story, from a country blacksmith—the idea of silent-running helical gears. He set up a small factory of a dozen people to make these gears, licensed the rights to Skoda of Czechoslovakia and began to make serious money.

World War One stopped him; he was a lieutenant in the reserve artillery. At the front, he found the duty frustrating—and perilous: The German guns were outshooting the French five to one. French artillerists had been, since Napoleon, among the best in the world, but in 1914, although they had excellent guns, they were short of shells. The standards of the French armaments industry suggested that 5000 rounds was a good day's work. Citroën thought 50,000 might be more reasonable and told the brass he could make that many. Oddly enough, instead of busting him to private for his temerity, the war ministry gave him a chance—and sent word to the banks ahead of him. He built a factory in six weeks and within a year was producing shells at a 55,000 daily rate. Before the war was over, Citroën was suzerain of the French war industry, his reputation that of an innovator who got things done.

By war's end, he had a paid-for factory, lots of machinery and thousands of trained workers. He would make something else. He thought about it. Stoves? Boats? Farm equipment? He couldn't

see much future in such mundane stuff. But the automobile—that was a device of the future, he decided, a growth industry if ever there was one. Citroën was no Bugatti, no Maserati, no lover of the motorcar for its own sake. He was an industrialist, a rational man, at least in business. He knew about mass production and he knew that the Americans knew more about it. So he took a trip to the United States and studied with the master, Henry Ford. Indeed, Citroën took back to Paris a framed photograph of Ford and it stood on his desk as long as he sat behind it. Before Citroën, European design practice tended to be one-man. He changed all that. His cars were designed by specialists responsible only for components, with final decisions at the top, as in the American system.

So it came to pass that in May 1919, Europe's first mass-produced automobile came off the line, the simple, sturdy, 18-hp Type A open touring car. It was cheap and solid and welcome. By 1924 the factory was cranking out 300 cars a day, to the astonishment of veteran industrialists who had assured Citroën that even if he *could* build 100 *voitures* a day, he couldn't hope to unload them on a skeptical populace. In 1922 he had modified the design a bit, put a full sedan body on it and practically cornered the French taxicab market.

A Citroën classic, the C3 Trèfle (Cloverleaf)—a three-passenger touring car, two seats in front, a narrow slot between them to allow access to the third, sited dead in the middle of the rounded-off stern—was a smash in 1923. The Cloverleaf had a marked elfin appeal—it still does—and Citroën flogged off 20,000 of them a year until 1926.

André Citroën was a notable innovator and one of the first tycoons really to understand publicity. In his time, the phonograph was as much a fixture in every bourgeois home as the dining-room table, yet no one before him had thought of distributing records on which living voices told of the wonders of the product. The Eiffel Tower had been standing in Paris since 1889, but it was Citroën who bought the advertising rights to the structure, all 984 feet, and screwed 250,000 bulbs into it to spell out his name, in letters ten feet high, the whole array so visible so many miles away that aviators homed in on it, Lindbergh among them (it wasn't until he saw the tower that Lindy really knew he had made it). Skywriting was another of Citroën's notions and, in those airplane-mad days, a very good one. It foundered, however, on the flinty face of French bureaucracy, which was willing enough to let Citroën put his name across the sky in letters a mile high—providing he paid

for the air he used, per cubic meter. It happened after his death, but Citroën would have appreciated the mad stunt of the restaurateur François Lecot, who lived halfway between Paris and Monte Carlo. Every day, for 365 consecutive days, Lecot drove his Citroën to Paris, then to Monaco, then home, a neat total of 400,000 kilometers, say 248,000 miles, a record no one has since broken.

A Franco-Russian half-track system called Kégresse had come to Citroën's attention. He acquired the rights and built half-track Citroën trucks for Georges-Marie Haardt and Louis Audouin-Dubreuil, who were planning the first trans-Sahara crossing by automobile. The expedition ran from December 1922 to March 1923, was a tremendous *succès d'estime*. Between 1923 and 1934, three more Citroën-Kégresse expeditions were made, across Africa, across Asia and into the arctic. They brought to Citroën both publicity that drove his competitors to despair and recognition as a benefactor to science and technology of the first order.

Really rolling now, Citroën pulled off, in 1934, the coup that was to assure his place among the immortals of automobilism: the Traction Avant Citroën, the front-wheel-drive car. Front-wheel drive was no new thing. Indeed, the first vehicle to move under its own power, Cugnot's steam carriage of 1769, ran on front-wheel power; the American Christie and the Frenchman Grégoire had made demonstrable use of it, too. But in Citroën's first front-wheel-drive automobile, the drive system was only part of an over-all design so farseeing and so well integrated that it stayed in production without basic change for 23 years, a record that ranks it with the Model T Ford and the Silver Ghost Rolls-Royce—properly so, for the Series 11 Citroën was years ahead of its time: The body and chassis were unitized, the suspension was torsion bar, the steering rack-and-pinion, the 4-cylinder engine running overhead valves. The vehicle was so low it needed no running boards and the pedals were suspended, a system thought sophisticated 20 years later. The Traction Avant's road holding, springing out of a low center of gravity, torsion bars and front-wheel drive, was, for 1934, extraordinary, even revelatory, and early professional testers made no attempt to bury their enthusiasms. Fifteen years later, it was still thought exemplary.

The Traction Avant was Citroën's greatest triumph—and his downfall. Development and tooling costs had run into millions of francs and the company was deep into the banks. There must have been days when Citroën thought bitterly of the piles of 1000-franc

plaques he had thrown across the tables of Deauville. He was desperately ill, too, with cancer of the stomach. For a time, tossing money from one account to another like a virtuoso juggler, he managed to survive, but the wolves were on the watch and the secret didn't keep. A major supplier panicked and called a demand note. That tore it. The money wasn't in the box. For Citroën, the alternatives were to sell out or to go bankrupt. Michelin took 57 percent of the stock. The following year, in July of 1935, Citroën died, but the thrust he had put into his enterprise followed on like a jet stream. The original 4-cylinder Traction Avant, the 11, was increased in power from the original 45 hp to 59 and a 6-cylinder version, the 15, ran to 76 hp. In the last of the 15s, Series H, the rear was sprung by a hydropneumatic system presaging the notably far-out suspension of today's SM. Innovation pressed on innovation. In 1937, the Citroën works had on the road a vehicle—it was a little much to call it an automobile, although technically it certainly was—called the 2CV, for *cheval-vapeur*, or steam horse, the French horsepower unit. The 2CV was basic transport of an ilk the world hadn't seen since the Model T Ford: a cheap, indestructible, go-anywhere device. It didn't appear in quantity until 1948, when it was in such frantic demand that for a long time, a good used *deux chevaux* brought as much on the market as the list price of a new one, and sometimes more. The 2CV ranks in a dead heat with the Chrysler Airflow and the "tank" Bugatti race car as the ugliest motor vehicle ever built, but its virtues soared far above mere aesthetic values. The 2-cylinder air-cooled engine churned out just enough power to produce 50 mph downhill and 40 on the level, but it was well made of premium-grade materials. The ride was surprisingly comfortable, almost indifferent to road surface; the seats were quickly removable and the cloth roof rolled back, accommodating the 2CV to almost any odd-shaped load—a farmer could stuff a half-grown calf into it, for example. The *deux chevaux* was primitive but well thought out. If a half ton of something in back pointed the headlights to the sky, a wheel under the dash would crank them down—useful in fog, too. The windshield wipers were economically driven off the speedometer, so that they went fastest at high speeds, but if the rate was too slow for traffic, a hand crank could be cut in. Eventually, there was a two-engine, four-wheel-drive 2CV, the Sahara, highly regarded by desert travelers.

As big a noise as the original Traction Avant had made came out of the 1955 Paris salon. The Citroën company, al-

ways a bear for preannouncement security of new models, had an obvious sensation—obvious because, by nightfall on opening day, there were 12,000 orders for it on the books. This was the DS 19, a superlatively refined treatment of the 1934 groundbreaker. Power came out of a 73-hp version of the 1934 4-cylinder engine, but everything else was startlingly new: the stretched, shark-nose shape, much glassed, the sensuously comfortable and roomy interior, the first disk brakes on a production touring car and a multipurpose hydraulic system that provided suspension, shock absorption, level ride, jacking, power steering, power brakes and actuation of clutch and transmission. Early onlookers of a technical turn of mind were doubters. They thought it most unlikely that nitrogen gas and hydraulic fluid, in such a welter of reservoirs, lines and valves, could successfully be combined into the kind of genie Citroën was claiming. They were wrong. The system is into its 16th year now and even under the heavy demands of Paris taxi service, it has soldiered on. And as for comfort and roadability, a second generation of test drivers had to go to the thesaurus for new superlatives. One respected technician claimed that at 50 miles an hour, he couldn't detect a foot-wide, six-inch-deep pothole. A cheaper version of the DS 19, the ID, came along a year later; it had a simpler interior and manual controls. The DS 19 got an all-new engine—with a displacement of 2.2 liters—in 1966, when the model designation went to DS 21.

The Light 11 and the DS 19 were father and mother of the Citroën SM, the engine aside, that being a direct descendant of the 1929 V16 Maserati. It's a mark of the white-water rush of technology that the V16, thundering and shaking, would push a race car 150-odd mph and the 1971 V6, a bit over 12 inches long and 300 pounds in weight, will move a full four-seater coupe at 140 in near silence. The SM's fishlike slipperiness offers part of the answer. The Citroën body designers lay down their base lines on air-tunnel data, not on their concept of projected public taste. (The car is eight inches wider in front than in the rear.) The driver commands this power from a seat adjustable seven ways, single-spoke oval wheel in hand, through a 5-speed gearbox on which fourth and fifth are overdrive. The French like to call a fast car a *bolide*, a thunderbolt, but the SM is more than that, really a sports/limousine, a motor-carriage that makes one think of the characterization commonly tagged to the great 320-hp SJ Duesenberg of the Thirties: either the fastest luxury car or the most luxurious fast car that money can buy.

Noorwegenverslag





"Ik wil graag met je naar Noorwegen, op één voorwaarde", zei ik. Het was december en mijn SM was net terug van de spuitser en bekleder, en moest nog helemaal opgebouwd worden. En het was nog vóórdát Nard van Garage Renard mij opbelde dat hij nog een complete motor en bak had staan voor zijn eigen SM die hij graag wilde verkopen om zijn 'special project' te laten slagen.

door Rogier van der Hee



De voorwaarde was niet dat de SM gereed moest zijn; het was het weer. Zomers in Nederland zijn de laatste jaren benauwd en vochtig, dus waarom niet een keer naar het noorden en de hittegolven in het zuiden vermijden? Maar ik wil graag op vakantie ook genieten van het mooie weer. Dus compromis: als we 1,5 week slecht weer hebben, scheuren we naar het zuiden om dan daar te genieten van het mooie weer.

Volgende vraag: waar gaan we heen in Noorwegen? Sowieso Oslo, omdat mijn vriendin Yvette daar 7 jaar gewoond en als onderzoeker gewerkt heeft aan de universiteit. Maar de rest van het land is zo onmetelijk groot – wat de normale kaarten overigens ook flink kunnen verhullen door de kromming van de aarde – dat dit onmogelijk in 3-4 weken gedaan kan worden. Dus dan maar naar de ANWB en wat boeken gekocht. Eén boek was een schot in de roos: de Mooiste wegen Noorwegen, van Lannoo. Daar staan twee routes in beschreven, een noordelijke en een zuidelijke van elk ongeveer 2500 km vanaf een startpunt in Noorwegen en verdeeld in etappes voor ongeveer 3 weken. We kozen de zuidelijke. De zuidkust, enkele bekende fjorden, de nationale parken en tenslotte

Oslo lagen in het verschiet.

Om bij het startpunt te komen, kozen we (uiteraard) voor een route met zoveel mogelijk asfalt: van Nederland door Duitsland naar het Noordelijkste puntje van Denemarken (Hirtshals) naar Larvik, 1-2 uur onder Oslo. Op dag 1 zijn we direct naar Aalborg, de 4e stad van Denemarken en vlakbij Hirtshals, gereden. Een provinciestad met een te duur fusion-sushirestaurant en schattig klein centrum, maar ook met deprimerende betonnen kale straten met lege winkels. Een korte overtocht bracht ons de volgende ochtend in Noorwegen, de kofferbak goed gevuld met wijn en bier uit Nederland.

De zuidkust

In Noorwegen was de eerste bestemming camping Lovisenberg vlakbij Kragerø. Prachtige camping met geweldige voorzieningen, waaronder een in de rotsen uitgehakt zwembad. De weg ernaartoe stelde ons meteen op de proef: de laatste paar kilometers voeren over een kronkelende weg waar nauwelijks één auto op past, en met blinde bochten en heuvels. Best angstig in een vers opgeknapte SM, voornamelijk voor mijn passagier. Gelukkig rijden de Noren bij-

zonder 'defensief' - een eufemisme voor slaapverwekkend. Een inhaalactie op een weg in Noorwegen is ongeveer even zeldzaam als een SM.

Eenmaal op de camping aangekomen, bleek dat elke Noor in het bezit is van de grootst mogelijke caravan (dubbele assen, anders tel je niet mee) en daar vrolijk over dit soort weggetjes mee gaat. Vervolgens volgde een ritueel dat zich ging herhalen bij alle volgende campings: nog voordat de tent goed en wel staat, is er een kleine stormloop van alle mannen van de camping om uit te vinden wat dit voor ruimteschip is. Tekst en uitleg volgen: motorkap open, uitleg over Citroën en Maserati etc. We werden overigens vrolijk in het Scandinavisch aangesproken; de blauwe platen lijken op die van klassieke Deense of Zweedse. Licht ongeloof ook dat we met zo'n oude speciale auto zo ver van huis zijn.

Volgende dag naar Kragerø: een gezellig klein stadje met drukke straatjes en voornamelijk Noorse toeristen. Wat later bleek: de zuidkust is wat mij betreft een onontdekt pareltje van Noorwegen. Bijna geen toerist te bekennen en prachtige natuur. Terug op de camping lekker in het zwembad gelegen en genoten van het weer. Zelf gekookt op de camping en meteen geconfronteerd met het Noorse prijsniveau: een simpele pasta carbonara (pasta, ei, spek, room en kaas) kost in de supermarkt al gauw 30 euro aan ingrediënten, niet in de laatste plaats door extra hoge belastingen op spek en kaas. De dag erna met wederom stralend weer (25-30 graden) een uitstapje gemaakt naar het stadje Lyngør. Dit is een dorp verspreid over een paar eilandjes vlak uit de kust. Het bevat alleen wandelpaden en is uitsluitend per boot bereikbaar. Het was zondag, de pont voer minder frequent en die hadden we uiteraard op 5 minuten gemist. Nog een beetje mokkend zaten we op de kade een broodje te eten toen een local ons een lift aanbood in een bootje. We voeren tussen de eilandjes door, vlak langs onberispelijk onderhouden witte houten huizen naar het hoofdeiland. Vanaf de pier genoten we van een adembemend uitzicht over een vaargeul met vele bootjes en eilanden, bestrooid met

prachtige witte houten huizen met rode daken en trots wapperende Noorse vlaggen.

Volgende stop was Kristiansand, een 'grote' havenstad. Op een megacamping gestaan met uiterst vermakelijk, op metershoge rotsen verspreide, midgetgolf. Geen trapjes, geen hekjes, geen bordjes, geen rubbertegels. Heerlijk! Direct naast de camping waren enkele rotswanden en 's morgens ging een vader met 3 kinderen van een jaar of 4 tot 10 vrolijk de metershoge rotsen op. Het klimgeiten wordt er met de paplepel ingegoten.



Kristiansand is een 'grote' stad, omdat je er migranten ziet. Die ben ik op het platteland nauwelijks tegengekomen. De stad zelf is niet heel boeiend. Een highlight is de plattegrond, die net als een Amerikaanse stad een grid is. Zittend op een bankje in de haven valt wederom op hoe sportief de Noren zijn. Het is normaal een knappe blonde vrouw



‘zuidelijke’ steden met witte huisjes en smalle straten en de Hollenderbaaien. Een ‘Hollandse’ wijk die ontstaan is door de levendige handel met ons land. Uit de diverse historische plakkaats en foto’s die in de wijk hangen, blijkt wederom hoe ontzettend arm Noorwegen wel niet was tot zeer kort geleden. Als fervente Frankrijkgangers (zoals de meeste SM-rijders?) zijn we kleine dorpjes met megalomane kathedralen gewend. Hier niet, een gemiddelde provinciestad heeft een in het niet vallend klein houten kerkje van nauwelijks twee verdiepingen. Afgezien van de prachtige stavkirke uit de Viking-tijd. Noorwegen was arm na de Vikingen en het leven hardvochtig tot dat ene moment in 1969.

in legging en renoutfit te zien joggen achter een kinderwagen. Natuurlijk. Het is sowieso de favoriete moderne klederdacht van Noren: sportieve kleding en/of outdoor kleding, van die ademende Gore-Tex jassen die je bij de Bever koopt. Vervolgens een uitstapje gemaakt naar Lindesnes, het zuidelijkste puntje van Noorwegen en gemarkeerd door een schattig vuurtorentje en een uitgebreide giftshop. Snel verder gereden langs de kust over slingerende wegen langs mooie rotsen en vele tunnels. Nog een tussenstop gemaakt in Flekkefjord met 30 graden, een van de laatste

Olie

In 1969 werd namelijk olie ontdekt voor de kust in de Noordzee. En veel ook. In oliehoofdstad Stavanger is dan ook een speciaal oliemuseum ingericht. Gebouwd naar een booreiland in de haven, worden diverse industriële apparaten getoond en uitgebreide wist-je-datjes. Een ontroerende film verbeeldt prachtig het Noorse dilemma van dit moment. Een zoon van middelbare leeftijd verzoent zich weer met zijn vader met wie hij een moeilijke relatie had. Rijdend in een elektrische Leaf en de Mustang van zijn vader, wordt de geschiedenis



van Noorwegen sinds 1970 getoond. Hij milieubewust, zijn vader zijn hele leven werkzaam geweest in de Noorse olie-industrie. Rijkdom uit de olie die nu een comfortabele overgang naar een groene economie financiert.

Sinds de ontdekking in 1969 en ontginning in 1972 is er voor 21.000 miljard kronen de economie ingepompt. En vanaf 1994 vloeien de overvloedige inkomsten naar een staatsfonds, dat is gegroeid tot meer dan 1 biljoen dollar, of omgerekend 190.000 dollar per persoon. Geen wonder dat er motivatie- en 'sense of purpose'-problemen onder de jeugd zijn. Persoonlijk ken ik dit soort verhalen ook van de luchtverkeersleiding van Dubai, waar lokale natives op banen moeten solliciteren en dan vrolijk in een Ferrari komen opdraven om (moedwillig) te zakken voor het examen. De staat is inmiddels hard bezig met de Wende door groen vervoer te stimuleren en te stoppen met investeren in de olie-industrie en te investeren in infrastructuur. Dus Noorse wegen worden voortreffelijk onderhouden. Het is me zowaar gelukt om geflitst te worden. Ik was in de veronderstelling dat het 50-70-90 was met 'einde' 70 borden zonder maximumsnelheid. Maar dat bleek dus 80 te zijn. Gelukkig zit Noorwegen niet in de EU (wel in Schengen en EER en EVA) en zijn, zover ik weet, de systemen niet aan elkaar gekoppeld. Ook zijn er op diverse plekken elektronische tolsystemen met camera's waar je je officieel voor moet registreren. Maar een Noor zei tegen mij dat het "algemeen geaccepteerd was dat toeristen geen tol betalen". Vrije keuze dus.

Een Tesla op de camping is de gewoonste zaak van de wereld. Wegens een genereus overheidsbeleid, dat anders dan in Nederland niet 6 miljard door het toilet spoelt om de lease markt 'groen te stimuleren', hebben ze het hier duurzamer aangepakt en particulieren een waanzinnig belastingvoordeel gegeven. En allerlei andere perks zoals gratis laadpalen, geen tol, rijden over taxibanen etc. Met als resultaat een ongekend aantal full EV's en hybrides; 1 op de 5 van alle nieuw verkochte auto's is inmiddels een full EV. Je vraagt je weleens af: is het nu Captain Hindsight of is het

nou echt zo moeilijk? Kunnen we dit niet gewoon blindelings kopiëren in Nederland? De massa is de particuliere rijder, die moet over. En Noorwegen is daar heel goed mee op weg.

Bergen en de fjorden

Na Stavanger hebben we ons gewaagd aan een sportief uitstapje: de beklimming van de Preikestolen ("preekstoel"), de bekendste toeristische attractie. Ruim 4 kilometer klimmen over een rotspad naar een schitterend uitzicht op 800 meter hoogte op een uitstekende steen boven een fjord. Lichtpittig, maar goed te doen en je krijgt er een goed gevoel van als het je lukt. Totdat je al puffend wat Noorse stemmen hoort en je links en rechts letterlijk voorbij gevlogen wordt



door een paar Noren die in een sportbroekje even als middagtochtje heen en weer rennen. Bijzonder veel toeristen, uit alle windstreken.

Vanaf daar ging de tocht verder landinwaarts langs de fjorden: Geiranger, Hardanger. Prachtige watervallen die van de witte toppen naar beneden vallen. Alle bekende plaatjes. Ik vond het zelf mooier dan Zwitserland, doordat het een tikje ruiger is en de fjorden voor prachtige uitzichten zorgen met spiegelglad water. Een paar keer een pontje genomen, daar zijn er diverse van die kriskras alle fjorden oversteken.

Het landschap verandert niet alleen, de kleur van de huizen ook. Weg zijn de witte huisjes, terug ervoor in de plaats komen rode of donkere huizen met typische grasdaken. Veel fruitteelt langs de fjorden, zoals aardbeien.

Bergen is de grootste stad na Oslo en met de kabelbaan hebben we genoten van het mooie weer. Dat is best uitzonderlijk, want Bergen is ook verreweg de natste stad van Noorwegen. Eigenlijk regent het er altijd, is ons verteld. Een stukje walvissteak in de haven gegeten (vink!) en rondje door de stad gelopen en gewinkeld.

Hierna kwamen de bekendste fjorden. Helaas zijn deze ook onderhevig aan het massatoerisme. Rijen met bussen van Bergen naar de fjorden. Wat opvalt, zijn de grote hoeveelheden Nederlandse toeristen. Met enkele samples telden we op 1 op de 5 auto's (!). Het ergste was wat dit betreft de beroemdste fjord, de Geiranger. Via een steile tolweg eerst van het uitzicht genoten over de fjord. In de verte lag het water met daarachter de bergen met besneeuwde toppen. Een stipje in het water bleek een gigantisch cruiseschip te zijn (overigens met dito roetwolk erboven).

De afdaling in de fjord was een steile weg met vele haarspeldbochten, maar aan de spreekwoordelijke handschoentjes hoeft je hier niet te denken. Campers en bussen zorgen ervoor dat er stapvoets wordt afgedaald via 11 mes-



scherpe haarspeldbochten. Eenmaal bij het water aangekomen bij het dorpje Geiranger, lukt het niet eens om een parkeerplek te vinden voor een kopje koffie. De toeristen van de boot rijden in Renault Twizzies door het dorp. Chaos ten top en eerlijk gezegd helemaal niet leuk meer. We zijn dan ook snel doorgereden naar de andere kant en hebben bovenop de fjord een stop gemaakt. Hier hebben we ons 'hoogste' punt



bereikt: Åndalsnes, zo'n 800 km van het zuidelijkste puntje. Tot zover de fjorden. We hebben de beroemde Atlantic Coast Road gemist die tussen Kristiansund en Trondheim loopt, maar met een schema van 3-4 weken is dat moeilijk haalbaar zonder te jakkeren.

Nationale parken

Landinwaarts lag het volgende reisdoel: de nationale parken Breheimen, Reinheimen en Jotunheimen. Feitelijk liggend op een hoogvlakte hebben ze uitgestrekte verzichten, witte toppen met glooiende heuvels en meren. Helaas ook ontzettend veel toeristen. Er zijn diverse trektochten mogelijk, maar weinig (lichte) dagtochten voor luxepaarden zoals wij. We dronken een kopje koffie in een park bij een startpunt voor dit soort meerdaagse tochten en we werden omringd door stinkende toeristen die net een week in één onderbroek door de natuur hadden getrokken. Vermoeide, voldane blikken met een zweem trots. Rondom de nationale parken liggen de bekendste skigebieden van Noorwegen. De plaatsen tussen de parken zijn in de winter après-skihotspots, wat ze in de zomer niet bepaald veel charme geeft. Ik haat skiën, dus die stadjes hebben we snel verlaten. Onderweg bij een truck-stop aten we een broodje ingeblikte makreel: één van de lokale specialiteiten uit de supermarkt. En een harige biker vol met tattoo's en Harley maakte een leuke opmerking: "Ik heb helemaal niets met auto's, maar voor deze maak ik een uitzondering".

Nog één activiteit ondernomen: we hebben een Huski-toer gedaan. Met 16 blaffende honden voor je neus een mid-dag over de velden gereden. Erg leuk, en we mochten zelf de dieren op en af tuigen. Onze gids kwam uit Engeland. Bijzonder aardig, maar duidelijk meer op haar gemak tussen de honden dan de mensen. Vooral grappig als de honden onderweg hun behoefte moeten doen. Nadeel in de zomer is dat je niet glijdt maar rijdt, en je dus over de poep rijdt. Als je niet oppast, eindigt het direct in je gezicht doordat er geen spatborden op de banden zitten.

Die dag ook eindelijk eens wildgekampeerd naast de rivier. Tevens compleet

lek gestoken. Terug op de parkeerplaats bleek een kolonie vogels de SM compleet bedolven te hebben onder hun witte uitscheiding (waarom niet op die spierwitte Peugeot ernaast?!), dus eerst een half uur staan poetsen voor vertrek. Vanaf hier was het straight naar het einddoel: Oslo, ongeveer 300 km. Deze route was niet spectaculair. Onderweg nog wel een Noor zijn nieuwe speeltje helpen overstarten op de parkeerplaats van een tankstation. Het speeltje in



kwestie was een full-size Peterbilt, compleet in de kleuren van en met spray van Optimus Prime. Ook ongeveer de enige Noor die we onderweg zijn tegengekomen die wel een en ander wist van de SM. Ritje aangeboden, meneer ging nog verder sparen.

Oslo

In Oslo aangekomen, verruilden we de campings voor een luxehotel, het Radisson. Het ontbijt was echter bepaald niet om over naar huis te schrijven (ook al schrijf ik er nu thuis wel over, eh...). 's Avonds in de hippe bar op de 34e verdieping genoten van het uitzicht. Overdag alle highlights gedaan: Aker Brygge (de boulevard), Vikingmuseum op het eiland Bygdøy, nieuwe design Opera-gebouw, stadhuis uit de jaren 50 met indrukwekkende wandschilderingen en het Vigeland sculptuurpark. Op de Aker Brygge veel te duur uit eten geweest. Pas op: het is een tourist trap. Goede reputatie en locatie, maar in de praktijk



valt het erg tegen. Oslo is een vriendelijke, rustige stad, maar al wandelend door de belangrijkste winkelstraten in hartje centrum liepen we opeens tegen een betonnen barrière aan. Een grimmige herinnering aan de aanslag van Breivik in 2011. Mijn vriendin was die dag van de aanslag in Oslo en liep daar dagelijks langs. We mogen ons gelukkig prijzen dat we dit in Nederland nog niet gehad hebben op deze schaal, maar ik vrees dat dit eerder een kwestie van tijd is. Voor vertrek nog snel een foto genomen van de SM voor het koninklijk paleis.

John Ståle Rist

Naar een ver, vreemd land met een complexe auto als de SM is de Noorse Goden verzoeken. Het leek me verstandig om in noodgevallen een paar adressen te hebben waar ik eventueel lokaal hulp zou kunnen vinden. Via Facebook contact gezocht met de voorzitter van de Noorse SM-club: John Ståle Rist. Hij woont precies tussen Oslo en de boot in, in Kongsberg (Koningsberg – veel mijnen liggen er), in de provincie Telemarken (ja, die van de ski-houding). Op een nogal regenachtige donderdag-

middag worden we bijzonder gastvrij ontvangen door John en zijn vrouw Birthe. Onder het genot van een eindeloze stapel echte Noorse wafels die voor onze neus werden gebakken, uitgebreid gepraat over de SM. Tegelijkertijd erachter gekomen dat niet alle Noren van de karamelkaas houden. John een stukje in mijn SM laten rijden, dat is natuurlijk altijd leuk.

Op de valreep nog de grootste (en mooiste?) stavkirke bekeken in de stromende regen. Het weer was zo beroerd dat we hier maar kort van genoten hebben en snel zijn doorgegaan naar Larvik en de boot. In Larvik in een leuk hotel overnacht: elke kamer was anders traditioneel aangekleed. Het is een klein dorpje, maar met een uitstekende Indiër dus goed voldaan in de bedstee gedoken. De volgende ochtend met de boot terug naar Denemarken en in één ruk naar huis gereden. Nog even 200 aangetikt op de Autobahn.

Oh ja, en de SM? Geen krimp gegeven gedurende de 5000 kilometer lange reis. Vlak voor vertrek nog andere deurrubbers gemonteerd en de deurvanger moest nog 1x gesteld worden. Schroevendraaier gepakt en klaar.



AVELINGEN

- RESTORATIONS -



Avelingen Restorations

Wij zijn gespecialiseerd in het restaureren van oldtimers. Door de jarenlange ervaring is er een brede kennis opgebouwd en is de vakmanschap van een hoog niveau.

- Advies
- Restauraties
- Plaatwerk
- Richtwerk
- Taxaties

Avelingen-Oost 6 | 4202 MN Gorinchem | T 0183 63 41 49

www.avelingenrestorations.nl



Hôtel
DE
Guise
★★★
NANCY

