

SUBLIEM 85

Citroën SM Club.nl

december 2017



WINTERSE TAFERELEN:
ITALIË LONKT



Nieuwe gezichten
en geanimeerde
gesprekken op de
Brugdag



Eén spaarzame
Citroën SM onder de
hamer



Peter van der Geest
vervangt de
koppakking

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 overschrijving 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

85

december 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	
The making of.....	13
Door Robin Visser	
White lady (1).....	18
Door Harald Weessies	
David ontvangt.....	22
Door Michiel Rautenberg	
Eenmaal, andermaal.....	28
Door Sietse Beckers	
Koppakking vervangen.....	30
Door Peter van der Geest	
Oud papier.....	32
Door Jeroen van Tongeren	

Op de cover foto's gemaakt door Jeroen van Tongeren.

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,

Al rap na de najaarseditie van SublieM heb je nu de wintereditie op de mat gekregen. Het heeft een uiterste inspanning van alle betrokkenen bij SublieM vergd. Het was onze eer te na om slechts twee SublieMs uit te brengen. Daags na de vorige editie werd ik wakker en overpeinsde even wat dingen. Eén daarvan was ons clubgebeuren. Zoals geschreven in mijn vorige 'Van de voorzitter' kijk ik terug op een zeer geslaagd twintig-zeventien wat betreft evenementen. In mijn overpeinzingen hoefde ik daar niet bij stil te staan. Dat zou rusten op de lauweren zijn. In mijn overpeinzingen stemden de site en SublieM mij niet helemaal tevreden. Het was de laatste zaterdag van november en wat betreft de wintereditie van SublieM was alles nog helemaal blanco. Het was nog vroeg, Lieke en Sophie lagen nog op één oor. Ik bedacht me dat we gelijk maar aan de bak moesten, te beginnen met SublieM. Ik sprong uit bed, ging naar beneden en nestelde mij op de bank met de laptop op schoot, TV aan voor als Fuzz en Tim voorbij kwamen en een bakkie koffie ernaast. Ik heb alle clubleden die betrokken zijn bij SublieM, een mail gestuurd en gevraagd of ik ze kon winnen voor het idee nog een laatste SublieM eruit te persen dit jaar. Ik beloofde een bijdrage te doen over mijn zoektocht naar onderdelen. Altijd het goede voorbeeld geven, zo leerde ik dat van mijn vader. Hij deed dat namelijk nooit en dat irriteerde me mateloos. En wat gaaf, de respons van de redactie was 'we gaan ervoor!' Heren schrijvers, mijn complimenten en dank! Ook Tony Vos en drukkerij De Meerpaal, hartelijk bedankt!

Het kost altijd wat moeite om kopij bij elkaar te krijgen. Maar oh wat is ook steeds het resultaat weer super. We hebben deze en vorige SublieM weer nieuwe bijdragers. Laat het een stimulans zijn voor een ieder om de schroom te laten varen en om een bijdrage te schrijven. Want de club, dat zijn wij! Elk lid dus. Ik spreek de hop uit dat het elan bij het eruit persen van deze SublieM een bron van inspiratie zal blijken te

Van de voorzitter



zijn voor onze site en de volgend jaar te organiseren evenementen. Ik heb goede hoop. Want in het verschiet zijn onder meer een brugdag bij ons clublid Jeroen ten Hove van garage de Alltimer en een workshop plaatwerken bij onze adverteerder Avelingen Restorations.

Ondertussen is de pekelbrigade al weer een tijdje uitgerukt. Nou ja, dat geeft weer de gelegenheid te werken aan onze Diva's.

Tot slot maak ik je graag attent op de Oliebollendag bij Cyril Sars op 30 december. Rest me nog je fijne feestdagen te wensen en een heel gelukkig twintig-achtien.

En oh ja, veel leesplezier!

Robin Visser
voorzitter

Een vlekkeloze SM dankzij de SM-droogdoek

Na een uitgebreide wasbeurt is het wel zo fijn om de SM ook weer mooi en vooral vlekkeloos droog te krijgen. Niets zo vervelend als na een uur boenen te moeten constateren dat het vooral de opgedroogde waterdruppels zijn die in de zon schitteren. De werkgever van clublid Joey Bontje heeft daarom goede droogdoeken laten ontwikkelen en aan Joey de eer om een afbeelding uit te zoeken voor de verpakking. Dat werd uiteraard een SM en wie dit jaar CitroMobile heeft bezocht, zal deze oranje diva ongetwijfeld herkennen. De microvezel doeken zijn 60 bij 90 cm groot en dubbelzijdig. Normaal kosten ze 29,50 euro per stuk, maar clubleden krijgen 10% korting met de actiecode CITROENSM. De doeken zijn te bestellen via www.carshopfortuin.nl.



Coches Clásicos No 47

Een uitgebreid artikel over de SM, met 2 nette SM's op de foto's. Ziet er op de plaatjes goed uit maar helaas is mijn Spaans dermate slecht dat ik geen oordeel kan vellen over de inhoud van het artikel.



SM Internationaal in Italië

In de laatste Subliem hebben jullie kunnen lezen over de super ervaringen die een aantal van ons hadden met het bezoeken van de Citroën SM Meeting in Vitznau Zwitserland.



Ook in 2018 is er weer een internationale bijeenkomst. En wel in het autoland bij uitstek, sorry citrofielen, Italië! En ook in 2018 wil ik graag weer een gezamenlijke heenreis organiseren. Gezien de afstand naar Turijn stel ik voor daar een dagje extra voor te nemen. De officiële meeting is donderdag 10 mei in de middag (Hemelvaartsdag) tot en met zondagochtend 13 mei. Het programma en inschrijfformulier van de Italiaanse club is onlangs al via de mail naar alle

Octane 031 december 2017

In dit magazine geen artikel over de SM, wel een interview met Robert Opron. 'Ik heb gewenst dat ik mezelf zwart kon schilderen en in Mali was geboren'



clubleden verzonden.
Voorlopig ziet de heenreis er als volgt uit:



Dinsdag 8 mei verzamelen op het terras aan de Maas in Eijsden. Daarna mooie tocht naar hotelletje in de buurt van Macon. Onderweg natuurlijk lekker ergens lunchen op z'n Frans.

Woensdag 9 mei programma in de Franse Alpen, inhoud volgt.

Donderdag 10 mei vervolg programma en op tijd in Turijn zijn.

Als je je aan wilt sluiten graag bij Nico Schakel aanmelden. Bij voorkeur niet te lang wachten (half januari 2018 ?) in verband met de reserveringen. Er zijn natuurlijk kosten aan verbonden maar hij doet zijn best om, zonder aan kwaliteit te moeten inleveren, dit redelijk te houden.



Evenementen

30 December Oliebollendag bij Cyril Sars Citroën Cars in Terborg

2018

11-14 januari Interclassics, www.interclassicsmaastricht.nl

18 maart Algemene ledenvergadering

22-25 maart Technoclassica www.siha.de

14 april Brugdag bij Garage de All-timer
www.garagedeall-timer.nl

5-6 mei Citromobile met op zaterdag borrel en barbecue
8-13 mei Internationale Citroën SM Club Meeting in Turijn met de trip erheen

24 mei Stamtafel in Noord Nederland

23 juni Zomertoer

12-15 juli Goodwood Festival of Speed
www.goodwood.com

3-5 augustus Classic days op Schloss Dyck
www.classic-days.de

10-12 augustus 100 jaar Citroën op het eiland van Maurik met borrel en barbecue op de clubstand

6 september Stamtafel voor Midden en Zuid Nederland

7-9 september Goodwood Revival www.goodwood.com

3 november Technische meeting workshop plaatwerken bij Avelingen Restorations
www.avelingenrestorations.nl

6 december Stamtafel in Den Bosch (Sinterklaas en de voorzitter zijn jarig)

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.



Pièces de rechange

Oké daar gaat ie dan: de kettingspanner van de distributie. Gevaarlijk terrein want op het forum zijn er al verbale vechtpartijen uitgebroken in het verleden over dit onderdeel. Maar omdat het magazijn nieuw assortiment heeft, toch hierbij de aandacht voor dit ozo belangrijke onderdeel.

door Han Geisler

Tijdens het reviseren van mijn eigen motor kwam ik op een gegeven moment ook voor de keuze te staan; Welke spanner ga ik gebruiken? En voor de volgende in de rij zal ik een zelfde proces door moeten gaan. In de avonduren had ik al de nodige discussies gelezen en ook advies gevraagd aan de mannen die het kunnen weten, de professionals. Eensluidend was het niet want volgens mij is het een kwestie van smaak, en daarover valt niet te twisten. En ook ik waag mij er niet aan, steekproef n=1 is te klein. Maar gelukkig zijn er leveranciers die een grotere steekproef hebben. Ik heb zelf gewoon de originele er weer in gezet. Wel met nieuwe geleiders en kettingen, dat dan weer wel.

GELEIDERS

De keuze is ook weer niet zo heel groot: een standaard mechanische spanner of een hydraulische. Variaties zijn er te maken door het aanbod van geleiders zeker als je ook de Merak versie meeneemt, één met een arm en tandwiel. En dan zijn er nog de geleiders: recht of krom (curved).

SPANNER

Andrew Brodie heeft er al in het verleden een artikel over geschreven en nu heeft het magazijn een gebogen ketting-

geleider en een mechanische spanner op voorraad. De geleider behorend bij de spanner volgt nog. De herkomst is de USA.

LEVERANCIER

De volgende ervaringen deelt de leverancier met ons: "Over the last 10 years I have provided to Andrew Brodie (rest in peace) more than 200 of the CFL. We only had one incident where a customer in New Zealand was using an odd chain with very tall side links that resulted in a fitment problem. Otherwise no problems. I also provide these to the Maserati club here in the USA, about 60 in the last 4 years. There have also been small quantities to shops and specialists. The total so far is 312 CFL, 62 upper and lower rubbing block sets, and 21 tensioner blades. These parts are running in all versions of C114 from the early 2.7 up to the late 3.0 SS of the Merak. Excellent results thus far.

INSPECTION

The longest running CFL is over 80,000 mi / 128,000 km in a 1972 C114 mounted in an SM. On a recent primary chain inspection of that engine there was no discernible wear on the chain face of the CFL. Very good news! The car is a daily driver used here in US.

The tensioner blade was a recent addition to the parts I make. The very first went into my own '73 3.0 along with a CFL and all rubbing blocks. It has over 13,000 mi / 21,000 km on all parts."

ONLINE

Nou heb ik geen idee waar CFL voor staat, wellicht voor Chain Flow Limiter, maar dat zal de producent wel bedoelen. De spanner is ook in het reguliere online circuit te verkrijgen. De gebogen geleider dacht ik niet.

KLAPPEREN

En ook daarover kan ik mij wel een discussie voorstellen. Vanuit de Duitse club wordt het ontbreken van het klapperen van de ketting met een grote gebogen geleider belangrijk gevonden. Maar het doet ook iets met je timing en bij slijtage wijzigt dat weer. En ja dat is natuurlijk ook het geval als de ketting rekt.

Nou ja, naar eigen smaak samen te stellen. In ieder geval is er dus een keuze. Ervaringen zijn welkom.





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



Gerard Lammers (57)

Ik ben zelfstandig ondernemer en woon in Groet, een plaatsje aan de kust in de gemeente Bergen, Noord-Holland. Ellen is mijn partner en we hebben geen kinderen.

Hoewel ik pas sinds kort lid ben van de club, heb ik mijn SM ongeveer 5 jaar geleden gekocht. Het is de eerste Citroën die ik bezit en ik heb het altijd een heel bijzondere auto gevonden. Het model spreekt me enorm aan, zeker gecombineerd met het hydraulische systeem waardoor de auto zo soepel rijdt.

De SM mag dan mijn eerste Citroën zijn, ik ben al heel lang bezig met auto's. Ik sleutel graag

zelf en in mijn vrije tijd ben ik dan ook altijd in mijn loods te vinden waar ik meerdere auto's en motoren heb staan. Allemaal oldtimers waaronder een Autobianchi, Opel GT, Honda S800, Oldsmobile Dynamic Bubblehead, Heinkel Kabine en een Ford Station.

Verder nog een boel tweewielers: Harley Davidson, Motobecane, BSA, Honda, Yamaha, Jupiter en verschillende Vespa motorscooters en scooters uit Oost-Europa. Voor dagelijks gebruik staat er een Dodge Ram SRT-10 voor de deur.

Ik hoop van de club en de leden alles te leren wat maar met de SM te maken heeft. Jullie zullen me dan ook zeker tegen gaan komen op de toekomstige bijeenkomsten.

Enthousiast, zo kan je onze nieuwe leden Gerard Lammers en Harald Weessies wel noemen. Gerards enthousiasme uit zich in een garage vol bijzonders, van zijn SM tot aan een Heinkel Kabine en nog een heleboel daartussen. Harald is dusdanig enthousiast dat hij direct een groot verhaal schreef over de aankoop van zijn SM. Vandaar de kortere introductie in deze rubriek, zijn hele verhaal lees je elders in deze SublieM. Heren, welkom!

door Sietse Beckers



Harald Weessies (46)

Ik woon in het Gelderse Eefde en ben samen met Bregje. Een huishouden vol vrouwen, want ik heb daarnaast nog twee dochters: Nora en Milou, 14 en 12 jaar oud. In het dagelijks leven ben ik werkzaam als onderwijsadviseur en taalspecialist primair onderwijs.

Ik heb al lang een zwak voor Citroëns, met name de CX heeft me altijd enorm aangesproken. Daar heb ik er in het verleden al een flink aantal van gehad. In willekeurige volgorde: Citroen CX 25 TRD Turbo 2 (2x), Citroen CX 22 TRS (2x), Citroen CX 2400 GTI (1x, en de fijnste van alle CX-en) en een Citroen CX 25 GTI Turbo 2 (1x). Maar ook andere Citroëns hebben op de oprit gestaan: een Citroen XM 2.1 diesel break, een Citroen XM CT turbo break en een Citroen DS 21 super 5. En nu uiteraard de SM. Mijn huidige wagenpark bestaat verder uit een Volvo V70 (2012) en een CX 22 TRS (1988), beiden voor dagelijks gebruik, en –totdat de SM klaar is- een Peugeot 504 cabriolet (1980) voor zomerse dagen.

Hoe de liefde voor mijn SM is ontstaan, lezen jullie in mijn uitgebreidere verhaal, maar in zijn algemeenheid vind ik vooral het eigenzinnige ontwerp en de gratie van de SM bijzonder. Ik zal zelf wel wat sleutelwerk gaan doen, maar het grote werk gebeurt bij de garage. Over de vorderingen van dat werk houd ik jullie graag op de hoogte via de SublieM en op de clubdagen, waar jullie me zeker tegen zullen komen. Ik verheug me in ieder geval al op die samenkomsten en een nieuw netwerk aan contacten.



Een tijdje terug kwamen er berichten door uit Frankrijk dat Citroën de onderdelenvoorziening van klassieke modellen ter hand zou nemen. Ik geloof daar niets van. Het is een kwestie van logisch denken dat daar geen geld mee is te verdienen. En geld verdienen is nu eenmaal wat bedrijven moeten doen in ons imperfecte kapitalistische economische systeem. Imperfect, want het systeem kent zo z'n duistere kanten. Toch heb ik er geloof in dat het kapitalistische systeem het minst imperfecte is.

door Robin Visser

The making of



Het minst imperfect omdat de overheidsbemoeienis veel beperkter is dan bij het communisme. Hoewel ik al 10 jaar mijn geld verdien bij de overheid, geloof toch in een zo klein mogelijke rol voor de overheid en in het particuliere initiatief. Daar zijn heel veel nuances op. Het gaat denk ik te ver om daar hier over uit te wijden. Op microniveau is de consequentie van het kapitalistische systeem 'de maatschappij, dat zijn wij'. En omdat ik er geen geloof in heb dat PSA rendabel onderdelen kan reproduceren voor de SM, probeer ik mijn steentje bij te dragen aan de onderdelenreproductie.

Concreet bestaat de inspanning uit het afstruinen van internet en van gedachten wisselen met deze en gene techneuten om te achterhalen hoe dingen zijn gemaakt. Het ene onderdeel ligt voor de hand qua maakwijze, het andere

is een ware verzoeking. Soms kan het met de hedendaagse productietechnieken makkelijker en soms moet je 'terug naar toen'. Als je één keer hebt bedacht 'hoe', dan moet je zoeken naar 'wie'. Dat is weer een nieuwe zoektocht. Vervolgens bellen en zien of de bevindingen van internet kloppen, dan foto's sturen en tot slot een bedrijfsbezoek. En dan nog kan het verkeerd lopen, beloftes die niet na worden gekomen. En dan heb je natuurlijk helemaal niets om in de melk te brokkelen. Met zulke kleine oplages, regulier zo tussen de 30 en 250 stuks, ben je niet bepaald een winstpakker voor bedrijven die wat voor je kunnen maken. En wie weet heb je ze nog een keer nodig....

Mijn eerste initiatief was de antennegeleider. Tijdens de besprekingen over samenwerken met de Duitse club liet Jürgen Renner,

de toenmalige Duitse voorzitter, zich aan mij ontvallen: "Robin, reproducing the antenna guide, that's the holy grail". Een uitdaging dus! Die ben ik aangegaan. Als enorme leek dus eerst zien uit te vinden 'hoe'. Spuitgieten heet het belangrijkste productiepro-



ces voor dit onderdeel. Voor de techneuten onder ons een vanzelfsprekendheid, ik wist nog van niks. Ik kwam uiteindelijk terecht bij Eric Donk van Donk Industries in Lopik. Zijn vader had zelf een E-type gerestaureerd en had allerlei kleingood zelf gemaakt. Dat is eerst originele onderdelen meten en de gegevens omzetten in een digitale 3D-tekening voor een mal. Dan moet het model worden gefreesd uit een metalen blok om de mal te maken. Na de mal spreekt het voor zich. Er was een deel van de antennegeleider dat Donk niet kon maken, het rubberetje. Daarvoor weer naar iemand anders. Er zit een inkeping in deze rubberen ring. Een wat lastiger onderdeelje dus dan zomaar uit een boek van één van de gebruikelijke toeleveranciers. Weer maatwerk.

De wetenschap dat er een producent is voor rubberen ringen op maat, leverde het perspectief op van de ring voor de linker buitenspiegel. Die ontbrak nog bij de spiegels. Weer naar de producent. Vervolgens besteld en opgestuurd



naar het magazijn. Bleken ze net iets te ruim te zijn. Niet perfect en dus opnieuw....

Met de restauratie van mijn eigen SM liep ik, getipt door clubgenoot Frank Tak, het bedrijf Ben's Metal Shape Shop tegen het lijf. Ben kon al mijn lijstjes wel uitdeuken. Ben

kan meer. Ik bedacht me dat de verbindingsclip tussen de onderste lijsten van de voorruit vaak zoek zijn. Of Ben dat kon maken. Ondertussen natuurlijk mailen en bellen. Ben heeft een stuk of 250 van die dingen gemaakt.

Toen de Duitse club de plastic lampenkappen had laten maken, kwam ook de wens naar boven te beschikken over strips. Of ik wilde checken bij de antennegeleiderproducent of hij dat ook kon maken. Dat werd niks. Ik ben toen, een jaar of 4-5 geleden gaan zoeken naar alternatieven. Ik had uitgevonden dat Veluw Metal Creations wellicht wat zou kunnen betekenen voor ons. Lekker om de hoek ook, in Nieuwkuijk. Toen werd Sophie geboren. Ik had geen puf er verder mee te gaan.

Twee jaar later kwam Lars Dahl van de Deense club in voorbereiding op de FICCSM-vergadering van 2017 met het aanbod te proberen de glazen kappen na te maken. Hij wist iemand. Ik antwoordde dat ik dat niet zo zinvol





vond omdat er plastic exemplaren beschikbaar zijn. Lars wist dat niet. Mijn vervolgvraag was of hij wat wilde doen aan de strips. Hij ging aan de slag en kwam met een suggestie. Dat zouden plastic strips worden. Maar zo zijn ze origineel niet. Minder leuk en een risico voor de verkoopbaarheid. Voordat Lars verder zou gaan, besloot ik een gooi te wagen bij het op internet gespotte adres. Dat was natuurlijk een makkie, want bij mij om de hoek. Eerst een foto gestuurd voor een inschatting. Er zitten namelijk moeilijk te maken vouwen in. De inschatting was dat het zou lukken. Vervolgens met een originele set langs. De inschatting bleef positief waarna een proef werd gemaakt zonder bocht. De vouwen waren immers waar de crux in zit. De proefstrip was qua vouwen identiek. Vervolgens hebben we een offerte uit laten brengen. Dat leverde een acceptabel bedrag per set op en werd een eerste bestelling geplaatst. De strips zijn nu beschikbaar. Mocht je belangstelling hebben (samen met de plastic kappen), wees er snel bij. Er zijn maar weinig strippen gemaakt. Als ze blijken te lopen, dan wordt er een grotere serie geproduceerd.

Dat gaat natuurlijk weer even duren.

De echte heilige graal wat betreft nieuwe onderdelen is wat mij betreft gereviseerde stuurhuizen en centrifugaal regelaars. Wie hoort zijn pomp niet regelmatig aanslaan, brrrt, brrrt. Soms gaat het ook gepaard met zwaar sturen op lage snelheid. En als het helemaal tegenzit, pist de LHM er nog uit ook. Al een jaar of 5 ben ik bij Citrotech aan het lobbyen of ze onze stuurhuizen ook willen gaan reviseren, net als die van de DS.

Met een continue achterstand in DS-stuurhuizen ontbreekt helaas de noodzaak. Dan maar kijken of er iemand anders is te vinden. Auto-elect in Zeewolde is een stuurhuizenreviseur, eentje met ervaring met diravi nota bene. Samen met Peter Derks ben ik daar heen gereden en hebben we het geval voorgelegd. Alle cruxen uitgelegd, met name die van de plunjers. Het zou moeten lukken en we zouden snel een bericht krijgen. Vervolgens een jaar erachteraan gebeld. Toen hebben we deze optie afgeschreven en heeft Peter de voorbeeldonderdelen maar weer opgehaald. Met hetgeen wij hebben te bieden, heb ik er best begrip voor, net als voor Citrotech. Veel moeite voor een paar euro. Want zeg nou zelf, aan naar inschatting nog 3.000 rijdende SM's en nog een zwik-kie toekomstige schuurvondsten, ga je geen belegde boterhammen verdienen. Verrot systeem toch, dat kapitalisme.

Na het echec met Auto-elect zijn we naar die andere Nederlandse stuurhuizenreviseur gegaan, Hydroline. Dat bedrijf is opgezet door één van de twee mannen die ooit samen Auto-elect waren en zwagers bovendien. Dit bedrijf





heeft dus ook ervaring met diravi. Het leek me wel wat om hier een nieuwe poging te wagen. Eerst bellen, dan mailen, nog steeds geen belemmering en dan er op af. Dus Peter en ik met de hele santenkraam in de kofferbak naar Veenendaal. Mooi klein bedrijf, bijzonder aardige en eerlijke eigenaar wat betreft de mogelijkheden. Rini heet ie. Klein probleem, de metalen onderdeeltjes zouden moeten worden ingekocht. Citrotech maakt dat in eigen huis. Hydroline kreeg een plunjer als voorbeeld om te bekijken of één van de toeleveranciers dat zou kunnen namaken. De inschatting van Rini was dat dit het geval was. Helaas nul op rekest. Rini ging verder zoeken en kwam uit bij het bewerken van de originele plunjers. Dat is opdikken door verchromen en dan afdraaien tot de benodigde dikte. Bedenk dat het gaat om honderdsten van millimeters. Tijdens de try-out brak de plunjer. Einde oefening en opnieuw een dood spoor. De toeleverancier wilde namelijk geen nieuwe poging meer doen.

Peter zei me eens dat hij een clubgenootje eens zou aanspreken die docent is bij een technutenopleiding. Het idee was leerlingen te bevragen die her en der bij bedrij-

ven rondlopen. Wellicht zou er iemand bij een bedrijf rondlopen dat in staat zou zijn onze plunjers te maken. Ik zag daar niks in. Ten onrechte naar later zou blijken. Iemand anders suggereerde me te zoeken naar een instrumentenmaker. Dus maar weer internet afstruinen. Geen succes. Onlangs kwam er een ontwikkeling. Ik sprak met Keke, zoon van ons clublid Gijs. De SM van Gijs was ooit onderwerp van een SublieM verhaal. Helaas wil het maar niet lukken verder te komen dan het eerste hoofdstuk.

Gijs blijkt nu een masterplan te hebben bedacht. Of eigenlijk had ie dat al lang geleden gedaan. Het is een plan van heel ver vooruit zien. Het is volgt. Gijs en zijn vrouw hebben wat kroost de wereld op geschopt. Dat is natuurlijk een goede reden in de knel te komen met tijd die je eigenlijk nodig hebt om je SM weer de weg op te krijgen. Gijs is docent op een technische school. En het masterplan dat hij bedacht, is dus werkelijk briljant: als ik nou eens kroost op de wereld zet, hen de liefde voor de techniek bijbreng, ze naar een technisch opleiding doe, ze ook nog 'ns LHM met de paplepel ingiet, dan komt het wellicht op termijn wel goed met die SM! Tjakkaaaa! Briljant! Nu zijn twee van die kids, Keke en Jodi, dus bezig met de afronding van die technische opleiding, verschijnen ze op zo'n beetje elk clubevenement, hebben ze diep donker groen bloed, vinden ze de SM 'über cool', 'sub zero' zelfs. Ze zijn dus tot op het bot besmet geraakt met het SM-virus. Keke blijkt zelfs de missing link in de heilige graal van onderdelenreproductie te gaan leveren. Hij gaat er voor zorgen dat het gat van de centrifugaalregelaar wordt opgeboord of wat de bewerking ook moge zijn. En dan komt Gijs z'n hele masterplan in eens boven: "hé Pa,

wordt het niets eens tijd dat we samen de SM gaan aanpakken!?" Briljant! Echt briljant. Als regeren vooruit zien is, dan kan Mark nog een puntje zuigen aan het werk van onze Gijs.

Toen Keke me vertelde dat hij de plunjers zou kunnen maken en de gaten zou kunnen vergroten, kwam alles in een stroomversnelling. Citrotech had al halffabricaten van plunjers. Dat was in ieder geval de laatste stand van zaken. Wellicht zouden we die kunnen kopen. Dat zou weer wat werk schelen. Ik belde met Ronald van Citrotech en vroeg of dat zou kunnen. De halffabricaten waren inmiddels fabricaten. Nog steeds had Ronald geen tijd voor SM-stuurhuizen maar met een paar dingen wilde hij wel helpen. Ijs en weder dienende zal Citrotech de beide plunjers en het gat in het stuurhuisonderdeel gaan maken. Restte nog de zuiger in het stuurhuis en alle afdichtingen. De laatste bestaan hoofdzakelijk uit O-ringen. Cyril heeft al een serie zuigers voor het stuurhuis laten maken. Dat moest geen probleem zijn. Blondeau leverde tot nog toe de sets met afdichtingen maar bij de laatste bestelling had Cyril botgevangen.

Even bellen met Cyril of hij de zuigers zou willen verkopen. Dat wilde hij wel maar hij wilde ook wel de hele assemblage gaan doen. Nard bood aan te gaan kijken naar de afdichtingen en toen was het verhaal op papier rond. Nu de uitvoering nog.



White Lady (1)

Haar bestaan begon 47 jaar geleden, op 28 december 1970, ergens in Frankrijk. Die dag was het in Nederland ijsig koud. Het zou een schaatswinter worden. Mijn ouders waren ruim een week getrouwd en hadden net hun eerste auto gekocht: een groene Daf 55. Negen maanden later werd ik geboren.

door Harald Weessies

In maart van dat jaar toonde Citroën de SM voor het eerst aan de wereld, op de autosalon van Genève. In Blanc Meije met zwart leer en zes gele lampen. Ze lijkt erop als twee druppels water. Zou ze een kerstgeschenk geweest zijn? Of in een opwelling besteld na een bezoek aan de autosalon?

OVERLEVERING

Over haar jonge jaren is weinig bekend. In de zomer van 2002 werd ze uit Frankrijk meegenomen en in 2008 kwam ze via Dirk Sassen (DS-garage) in Nederland terecht bij Cyril Sars. Met haar aankoop kwam een stapel rekeningen mee, allemaal uit 1986. Niets van ervoor en niets van erna. Volgens de overlevering stond ze al jaren stil.

Cyril kocht haar, verkocht haar, kocht haar terug, en zette de auto daarna als decorstuk tussen de





vintagemeubels en kleding in de winkel van zijn partner in Doetinchem. Jaren verstreken met feestjes, klanten die haar toucheerden. Ze doorstond het allemaal. Ze was ook al best wat gewend, getuige de butsen en deuken in haar huid. Haar eens zo sprankelende witte kleur was vaal geworden en bestond bovendien uit drie varianten, veroorzaakt door schades uit het verleden.

“Wat moet je met zo’n auto?”, verzuchtte een vriend toen ik over mijn prille verliefdheid vertelde. “En wat doe je dan met



die andere auto’s van je? Je kunt toch niet in al die auto’s tegelijk rijden.” Dat is natuurlijk een punt van aandacht, om nog maar te zwijgen over de kosten. Maar goed, om de een of andere reden had ik mijn zinnen gezet op deze vintage witte SM. Het zette me aan het denken.

OOSTENRIJK

Het begon vermoedelijk in de zomervakantie van 1987. Mijn ouders hadden de Daf inmiddels verruild voor een Volvo 340 en

wij gingen jaarlijks naar dezelfde plek in Oostenrijk: een huis met twee appartementen en voor ieder appartement een eigen garagebox. Het andere appartement was ook bezet en op een ochtend zag ik uit de garage een splinternieuwe witte CX 25 GTI Turbo 2 opstijgen. Zo mooi, vond ik dat, en vooral zóveel cooler dan een Volvo 340! Als ik mijn rijbewijs had, zou ik zoiets kopen. Inmiddels rijd ik alweer ruim 20 jaar CX. En, net als ik toen over de CX dacht, vinden mijn eigen tieners van nu een Tesla veel chiller.

INTERNET

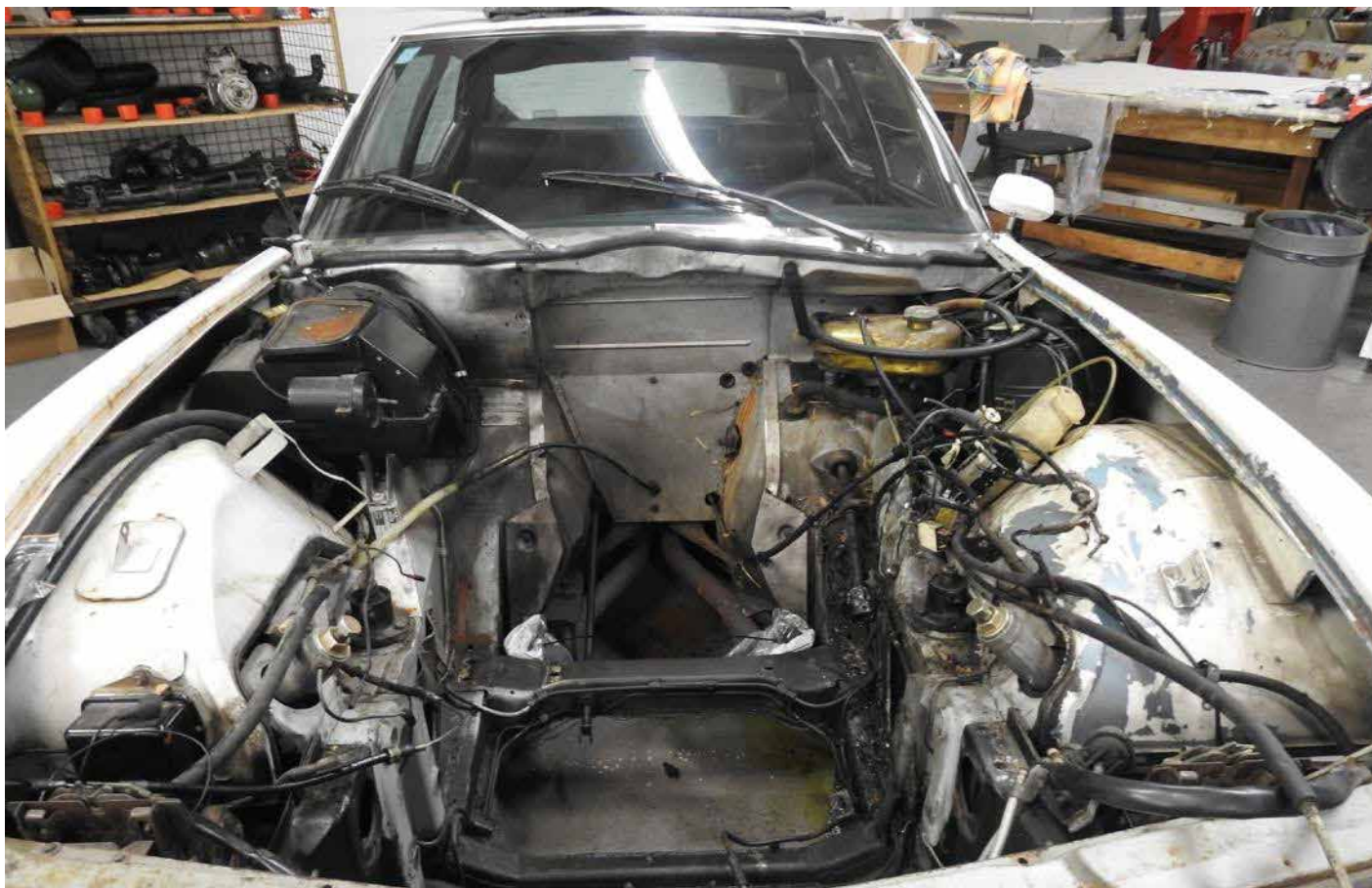
De ratio nam het aanvankelijk over. Voor het geld zou je ook een stukje grond (met bebouwing!) in de Morvan kunnen kopen of de kinderen wat langer laten studeren dan de bedoeling. Of alvast de wijnvoorraad voor de komende 40 jaar veilig stellen. Zou er niet een betere SM te vinden zijn voor minder geld? Zonder deuken en roestplekken en met een transparante geschiedenis, bovendien? Het internet werd afgestruind en afspraken voor bezichtigingen gemaakt in Duitsland*, Frankrijk*, België, Nederland. Maar geen enkele auto appelleerde aan het

gevoel zoals die oude witte. Zij is anders, mooier. Bijzonder door haar kale achterbumper, instapdorpels van aluminium, hoekige raamschakelaars, donkere getinte glas en patina zwart leren interieur. Zij moest het worden. Op een vrijdagmiddag in oktober reisde ik voor de derde keer in



een half jaar naar Doetinchem. Nu samen met mijn meisje. Ze lag er nog steeds, als een rank wit schip afgemeerd langs de kademuur. Nog één keer samen kijken, dan. Ze zei: “Als dit is wat jij wilt, dan moet je het gewoon doen.” Ik wist het niet, maar deed het wel. De ratio had verloren. Cyril had een goed aanbod gedaan en de koop werd een feit. Ze moest weer worden zoals ze geweest was. Niet nieuw, maar





alsof ze de tand des tijds goed had doorstaan. Bovenal moest ze technisch betrouwbaar worden. Ik stelde me het getrompetter voor van de Maserati V6 bij een inhaalactie onderweg naar Zuid-Frankrijk. Tent mee, weekendje weg met z'n tweeën. Zo'n auto is ook goed voor je relatie. Argumenten voor aankoop van de White Lady stapelden zich op, maar ondertussen stond ze nog steeds op de plek waar ze al jaren stond; gebutst, roestig en in drie kleuren wit.

RAAMSTIJL

Twee weken later was ze weg. Verhuisd naar de garage van Cyril.

Nu kon ik haar voor het eerst beter bekijken. Op de brug bleek de uitlaat toch niet helemaal van RVS; het middenstuk roestig. In de kofferbak een (te) roestig hoekje. Onder het tapijt 'vliegroest'.

Deels verdroogd leer op de bijrijdersstoel. Een wel erg lelijke deuk onderaan het linkerportier.

Roest in de raamstijl linksachter en rond de voorruit. Voorlopig alleen technisch in orde maken





was geen optie meer. Zoveel geld uitgeven en dan na een regenbui een roeststraaltje langs de raamstijl zien weglopen. Nee, dus.

De 1e fase: november 2017

Cyril is voortvarend gestart. Motor, stuurhuis en versnellingsbak waren er snel uit. Alle losse onderdelen zitten in bakken en er is een grote open kast met allerlei onderdelen. "Dit is allemaal van jou", zei Cyril. Ik keek ernaar en begreep vooral dat ik een auto 'met werk' had gekocht. Werk dat ik grotendeels zou moeten uitbesteden en dus geld zou gaan kosten.



Thuisgekomen was het wel duidelijk dat de huidige hobby-auto, een 504 cabriolet, het veld zou moeten ruimen om dit project tot een goed einde te kunnen brengen. Na zeven jaar misschien ook wel een mooi moment, bedacht ik. Een SM kun je ook rijden als de zon niet schijnt, en als het regent. Weer een argument voor aankoop erbij. Dezelfde week nog had ik met verschillende plaatwerkers/spuiter contact gehad en twee man-



nen uitgenodigd om bij de auto eens verder te praten. Mannen die vertellen dat 'als je het echt goed wilt doen, de boel helemaal kaal moet'. En wie ben ik dan om te zeggen dat ik het niet goed wil doen? Helemaal kaal dus, met alle consequenties van dien.

** Met veel dank aan Robin Visser, die bereid was mee te gaan op onderzoek en niet te beroerd was om een onge-zouten mening te geven over de SM's ter plaatse.*

Het werd tijd voor een soort plan.
(wordt vervolgd in een volgende editie)



David ontvangt

Op 4 november jl. stond er weer één van mijn meest favoriete clubevenementen op het programma: het technisch evenement

door Michiel Rautenberg



lekker. Ik had met Marco v/d Noordaa afgesproken bij ons sleutelstekkje, zijn SM was nl. net klaar en hij zou het eerste ritje maken met zijn auto. En dan is een clubdag daar zeer geschikt voor. Eigenlijk was het jammer dat de meeting in Utrecht was, vanuit Woerden ben je daar namelijk met een kwartier. En met dit weer is het geen straf om een langer stuk te moeten rijden met je SM. Maar goed, 's middags zou ik blij zijn dat Woerden lekker dichtbij was....

Marco en ik reden achter elkaar aan naar Utrecht, bij aankomst rond half twaalf was er al een aardige opkomst. Een aantal prachtige Diva's heetten ons welkom. Als eerste uiteraard David even de hand geschud, daarna wat kennis gemaakt met nieuwe gezichten en uiteraard de nodige gesprekken gevoerd met bekenden! Toch altijd weer leuk om enthousi-

De locatie voor de brugdag was deze keer de immer brandschone en keurige garage van David Overberg, beter bekend als garage Doro. Ondanks dat David sinds een paar jaar geen SM's meer onderhoudt in zijn zaak, is hij nog wel altijd lid van de club. En dat hij zijn garage openstelt voor de club wordt uiteraard zeer gewaardeerd! Op de ochtend van de 4e november was het weer goed. Het zonnetje scheen



aste leden te ontmoeten. Uiteraard was er weer het onmisbare 'onder de motor-kap loeren', iedereen heeft eigenlijk wel iets 'under the hood' wat anderen niet hebben en waar je weer wat van op-steekt. Altijd leuk om te zien.

Wat echter opviel was dat er op de brug-dag geen enkele SM op de brug ging! De meesten waren te druk met het nuttigen van een broodje kroket of een kop koffie, en het voeren van gesprekken. Of zou het toch.....

AFDEKPLAAT

Ja! Marco reed zijn vers gerepareerde SM naar binnen en plaatste hem tussen de twee staanders van een brug. Toen ik nl. de werkzaamheden aan zijn auto afrondde had ik de afdekplaat die onder de motor zit niet gemonteerd, zodoende kon ik na de eerste paar kilometers inspecteren of alles in orde was. Alles bleek ok, maar ik had al zo vaak onder de auto op de grond gelegen dat het mij een érg goed idee leek om de plaat tijdens de brugdag te monteren. Dit was de ideale gelegenheid om niet onder te auto te hoeven liggen. Overigens heeft Marco de plaat er zelf op geschroefd. Leuk om te zien hoe dat dan toch weer trekt; op het moment dat de auto omhoog gaat zie je de mensen toestromen om te kijken. We weten allemaal tot in detail hoe de SM er aan de onderkant uit ziet, en toch komt iedereen kijken. Geweldig.

Verder was er ook een aantal uitstallingen. Arjan heeft zelf steunen gemaakt die je gebruikt om een wiel te verwisselen en Marco had een aantal shirts met Citroënlogo's uit zijn webshop uitgestald.

De catering was prima geregeld. Koffie en thee in overvloed en de frituur had moeite om aan de vraag naar kroketten te voldoen. In de middag was er een heerlijk koud pilsje.

Rond drie uur reden Marco en ik weer naar Woerden en hadden een flinke bui op de A12. Zo schijnt de zon, zo plent het. Vrij normaal tegenwoordig. Toen was ik juist blij dat Woerden om de hoek bij Doro lag...

David, hartelijk dank voor de gastvrijheid!







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 (11)



Nu de wegen weer de eerste pekel hebben gezien, is voor de meeste SM's de tijd van de winterslaap aangebroken. Gelukkig is er ook in de koude maanden genoeg om jezelf als SM-liefhebber mee te vermaken. Sleutelen uiteraard, maar ook het volgen van de veilingen is een leuk tijdverdrijf. In de winter en het voorjaar komt er vaak een hoop moois voorbij en we zijn benieuwd welke SM's we allemaal gaan zien bij de verschillende veilinghuizen. Voor nu moeten we ons even zoet houden met welgeteld één geveilde SM. Een diva op Nederlands kenteken die op verzoek van Gallery Aaldering in Brummen werd geveild via BVA Auctions.

door Sietse Beckers

Datum: 29 november 2017
Plaats: Brummen
Veilinghuis: BVA Auctions
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. SB9277
Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 59.226 mijlen.

Meestal moeten we het voor Eenmaal andermaal doen met de informatie die de verkoper aanlevert, maar ditmaal is een van

onze leden zelf gaan kijken bij deze diva. En dat scheelt. Zo vermeldt de veilinginformatie op internet dat de grijze dame uit juni 1973 komt, maar dat strookt niet met de aanwezigheid van de carburateurs. Met het chassisnummer in de hand en de hulp van Peter Derks, komen we er al snel achter dat deze SM in mei 1972 gebouwd moet zijn. Bestemd voor de Noord-Amerikaanse markt, zo verraden de zijpinkers, rode mid-denplaat achter en uiteraard de



tellers in mijlen. Dat betekent dus dat er achteraf een Europese neus is gemonteerd? Niet per se, aldus Peter: "Het kan een SM zijn die naar Canada -meestal Quebec- verscheept werd. Die waren origineel met Europese koplampen en vrijwel allemaal met 5-bak. Er zijn aardig wat SM's in Canada verkocht, maar voor Citroën ging dat via Citroën of America. Dat staat in Parijs in de boeken als 'USA'. Citroën of America bestaat al lang niet meer, dus daar iets achterha-

len is problematisch."

Omdat ook het kenteken geen uitsluitsel geeft, blijft de vroege historie van de diva een mysterie.



Dankzij ons lid dat de veiling bezocht, weten we in ieder geval wel dat de auto recentelijk in Polen een nieuwe spuitbeurt kreeg. Het zwarte leer vertoont wat scheuren, met name op de naden, maar in zijn algemeenheid kan het interieur op waardering rekenen. Onder de motorkap rommelig, maar redelijk schoon. Al met al weet de diva ons lid te verleiden om mee te bieden, hoewel we gelijk kunnen verklappen dat hij de auto bij de laatste biedingen aan zich voorbij heeft laten gaan.



Goed, een heel verhaal, nu de harde cijfers. BVA Auctions schatte de opbrengst in op 25.000 tot 30.000 euro en dat bleek heel accuraat. Het hoogste bod kwam op 25.600 euro, wat inclusief alle bijkomende kosten neerkomt op een eindbedrag van 29.473,28 euro.



Koppakking vervangen

Tijdens het rijden valt op dat er steeds meer witte rook uit de uitlaat zichtbaar is. Tijdens het vervangen van de uitlaat blijkt er koelvloeistof zichtbaar in de vlampijp, de koppakkingen blijken lek.

door Peter van der Geest

Toen ik mijn Sm aankocht in 2016 was de auto hard, roestvrij zat goed in de lak en het interieur was netjes. De motor had al wat modificaties ondergaan, in de vorm van nieuwe kleppen, oliepomp-asje, distributieketting en spanner. De koppakking is destijds ook gedaan, dat was allemaal in 2010. Tijdens de proefrit was ik onder de indruk van de motor, deze liep mooi en de auto reed prima. Eigenlijk geen wolkje aan de lucht.

Er waren wel een paar dingetjes, de versnellingsbak zingt in z'n vijfde versnelling, er zat een brakke uitlaat onder, de carburateurs moesten nodig schoon gemaakt worden en het stuurhuis lekte wat LHM. Bij het ophalen van de auto viel het mij al op dat er behoorlijk wat witte rookontwikkeling was maar dat was na tien minuten geheel weg. Toen ik er wat meer mee ging rijden werd



het eigenlijk steeds erger. De uitlaat wilde ik al vervangen door een rvs exemplaar en tijdens deze klus zag ik dat de lekkage aan de linker kop best behoorlijk was. Met de vlampijpen eraf lag er de andere dag koelvloeistof op de grond en hingen er druppels aan het uitlaatspruitstuk aan de linkerkant.



Ik had al wat advies gevraagd bij diverse mensen om eventueel de kop na te trekken. Maar Cyril wist te vertellen dat er in 2010 een slechte serie pakkingen in omloop is geweest en aangezien de mijne ook in dat jaar gedaan is, toch maar niet natrekken maar vervangen zowel links als rechts. Ik beschik over een mooie ruimte met een brug dus ik wilde deze klus zelf doen. De onderdelen heb ik bij Cyril aangeschaft met adviezen erbij en als ik wat wilde weten kon ik hem altijd bellen. (nogmaals dank hiervoor) De werkplaatshandboeken had ik met de aankoop van de auto erbij gekregen en die zijn compleet. Ik heb het blok in de auto laten zitten, de motorkap eraf gehaald en omgekeerd op het dak gelegd. Eerst het luchtfilter, carburateurs en klepdeksels eraf en vervolgens één kop tegelijk. Cilinder 1 op het bovenste dode punt gezet met de lange merktekens van de nokkenassen uitgelijnd.



Ik heb de secundaire ketting gemerkt met tipex op de schakels en de tandwielen en veel foto's gemaakt van hoe alles zat. De vloeistoffen eruit, achterop het blok zitten 2 pluggen om het koelwater uit de kop te krijgen.



De olie opgevangen, die was best zwart en vuil. De verbindingsschakel los gemaakt om de ketting te verwijderen en dan kan je bij alle kopbouten om de kop te lossen. De rechterkop lekte niet maar bij de linker kop stond het koelwater op de zuigers. Eigenlijk een wonder dat de motor altijd vlot startte met plasjes koelwater op de zuigers. Onder blok en kop goed schoongemaakt met behulp van een speciaal borsteltje van 3M wat aluminium niet bekrast en beschadigt. Alles gecontroleerd op vlakheid en goed schoongemaakt. De nieuwe pakking er tussen met een klein beetje vloeibare pakking aan de buitenkant bij de koelkanalen.



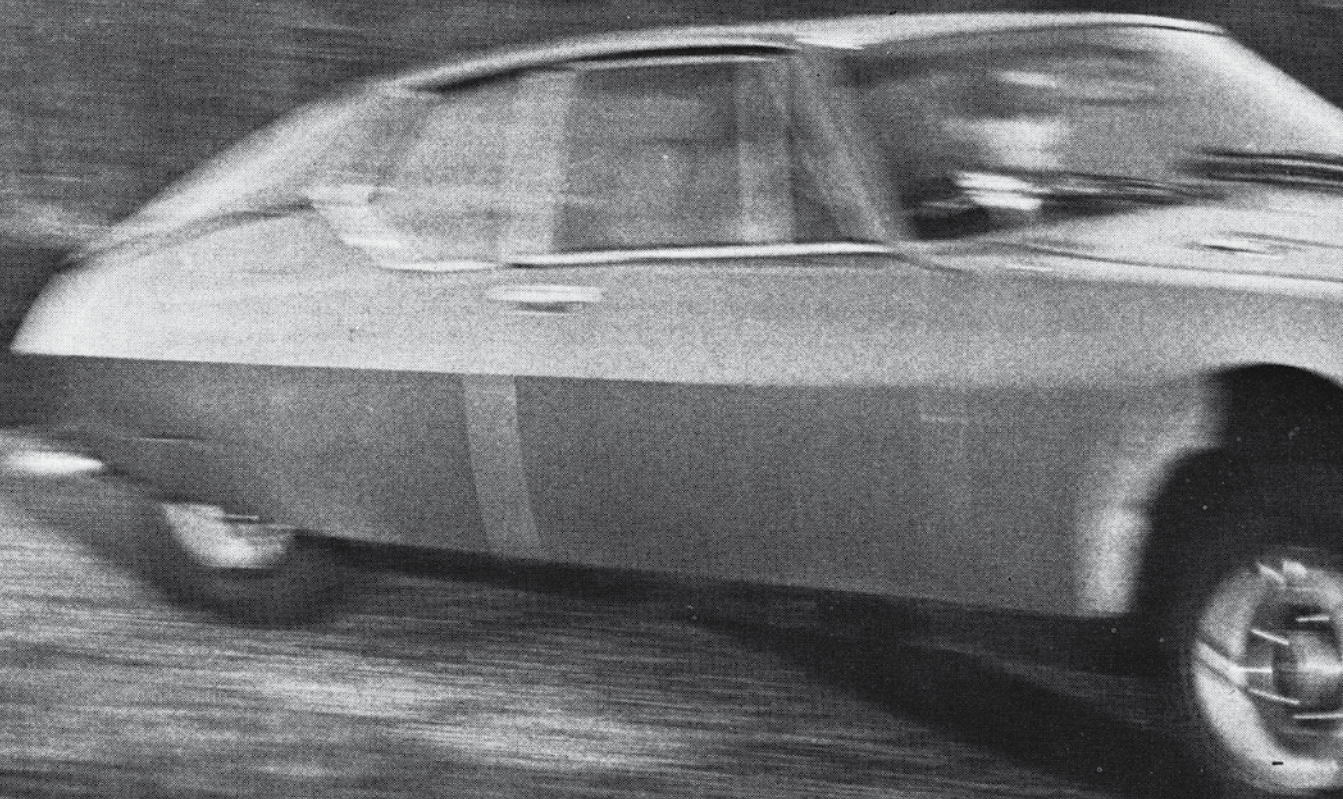
Dan de kop er weer op en aantrekken tot 110Nm in de juiste volgorde. Ik heb daarna, toen de koppen er weer op zaten, eerst de koelvloeistof en de olie gevuld. Daarna de carburateurs erop en de rest inbouwen. Toen kwam het moment om de motor te starten en te hopen dat alles dicht is en inwendig niet lekt. Maar hoera!, er kwam geen "witte rook" en dat was heel gunstig in deze situatie. Wel wat geplof in de nieuwe uitlaat, waarschijnlijk veroorzaakt door de 123 ontsteking of de ver-



vuilde carburateurs welke ik ook nog ga vervangen en/of schoonmaken. Maar dat een volgende keer. Alles weer ingebouwd.

CITROËN MASERATI

Oud papier



Autovisie

In het jaar van de introductie van de SM verscheen deze uitgebreide test in het nog steeds bestaande Nederlandse blad Autovisie (nr.50 van 11 december 1970). Een uitgebreide test met daarin technische gegevens en grafieken zoals je het in de moderne magazines niet meer tegen komt. Niks te lezen over de hoeveelheid behaalde sterren bij de crashtest of over de hoeveelheid gram CO₂ per kilometer. Nee, hoe hard gaat het, hoeveel verbruikt het en wat kost het? Dat zijn de zaken die er echt toe doen!

door Jeroen van Tongeren



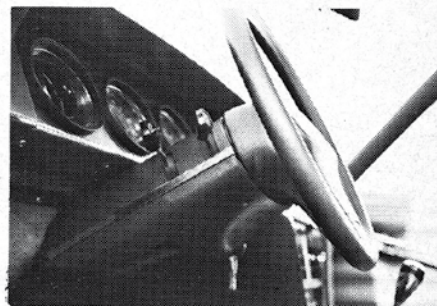
VOOR

- krachtige, zeer soepele motor
- uitstekende versnellingsbak
- voortreffelijke wegligging en remmen

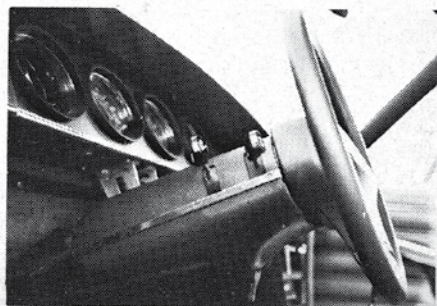
TEGEN

- motor veel te luidruchtig
- ruimte weinig economisch ingedeeld
- afwerking niet 100 procent

Toen André Citroën in een ver-vooroorlogs tijdperk als eerste Europese autofabrikant besloot om de Amerikaanse massaproductie-principes in te voeren, nam hij namens zijn concern gelijktijdig afstand van het begrip „klassewagen”. En terecht, want wie auto's bij duizenden wil verkopen, kan zich niet veroorloven om zich te bemoeien met fabricagemethoden, waarbij het produkt in eenheden wordt geteld. En zo is het tot voor kort bij Citroën gebleven: afgezien van een enkele speciale bestelling was iedere Citroën er één uit vele, verdeeld over prijsklassen die een fikse omzetverwachting beloofden. Zelfs de Franse president ter ere van wiens nagedachtenis nu het beroemdste plein ter wereld zijn stralende naam dreigt te verliezen, moest het maar doen met een eenvoudige DS. Weliswaar de duurste uit het produktieprogramma, maar toch een model zoals er vele tienduizenden zijn verkocht. Helaas, Monsieur le Président heeft het als hoogste ambtsdrager niet meer mogen meemaken, maar inmiddels is de Jour de Gloire dan toch gekomen waarop Citroën het verpauperende image van de Franse auto-industrie een nieuwe waardigheid heeft verschaft. Er is nu eindelijk een Franse automobiel, die verkwistend-duur mag worden genoemd, die in betrekkelijk kleine aantallen wordt geproduceerd, die zelfs met de motor van een Italiaans statusmerk is uitgerust, die bovendien een hoogst exclusief voorkomen bezit. Kortom, de klassewagen die de grote Franse industrieën sinds jaren weigeren te maken. Deze wagen — waarvan er nog slechts een paar in Nederland rondrijden, maar waarvan er toch al enige tientallen zijn besteld — is deze week met verschuldigde eerbied onderworpen aan een AUTOVISIE-roadtest. Ziehier de Citroën Maserati, door de fabriek eenvoudig „SM” gedoopt.



^
v Stuurwiel uitvoerig te verstellen.





MOTOR

De zescilinder V-motor, die de trotse naam Maserati op de imponerende kleppendeaksels heeft mogen behouden, draagt duidelijk de kenmerken van het ras waaraan het Italiaanse

merk een groot deel van zijn reputatie heeft te danken. Drie dubbele Webers vormen de luchtwegen, vier bovenliggende nokkenassen bedienen de kleppen, twee bobines zorgen voor de vonk en een dubbele uitlaat van

< Motor verborgen achter veel techniek.

vóór tot achter verschaft ruim baan voor de afgewerkte gassen die de tamelijk hooggecomprimeerde 2670 cc's produceren. Ondanks deze duidelijk sportieve karakteristieken is de ietwat rauw klinkende motor bewonderenswaardig soepel: het is werkelijk mogelijk om in de vijfde versnelling voort te rollen met de snelheidsmeter ergens in de buurt van de zestig kilometer per uur en de toerenteller even boven de 1000 omwentelingen per minuut. En hoewel het niet is aan te raden, zelfs dan reageert de wagen nog zonder protest op een zachte aansporing van het gaspedaal om in één keer door te zoeven naar zo'n kleine 220 kilometer per uur ... Wie hiervoor alle vijf de versnellingen gebruikt zoals het behoort, kan voor de anderhalve ton zware wagen indrukwekkende acceleratiecijfers noteren, waarbij het opvalt dat de SM dank zij een gunstige aerodynamische vorm tot in hoge snelheden flink blijft doortrekken. Helaas wilde de SM niet zonder risico op de rollenbank blijven staan, zodat naar de échte pk's moet worden gegist, maar het tamelijk direct-gekoppelde aandrijvingsaggregaat zal beslist weinig van de op-

v Interieur eigenlijk voor 2 personen.



gegeven 170 krukas-pk's consumeren. Een regelrechte teleurstelling was het geluid van de dicht tegen de cabine aangebouwde motor: vooral in de hoge toerentallen produceerde hij een weliswaar heel sportief-agressief klinkend, maar toch onaantvaardbaar gegrom, dat duidelijk meer zou passen bij een renwagen dan bij een geciviliseerde groteweg-kruiser. Wie bedenkt dat de SM op de autosnelweg in „vijf” slechts hoogst zelden van de hoogste toeren gebruik zal maken (waar kan iemand meer dan 180 km/u rijden), heeft natuurlijk gelijk. Maar als enige rust in de cabine op prijs wordt gesteld, zal de bestuurder dan ook nooit of te nimmer gebruik mogen maken van de aantrekkelijke mogelijkheid om bij 150 nog even fijn terugschakelend te passeren ... Bij enigszins redelijke snelheden is het brandstofverbruik van de V6 heel beschaafd en zal de 90-liter tank een fikse actieradius toestaan; slechts bij hevig accelereren of gedurig boven de 180 rijden, beginnen de zes carburator-keiken wel aanzienlijke hoeveelheden benzine te slurpen. De start van het zeer fraai en compact gebouwde Maserati-machien viel zowel koud als



TRANSMISSIE

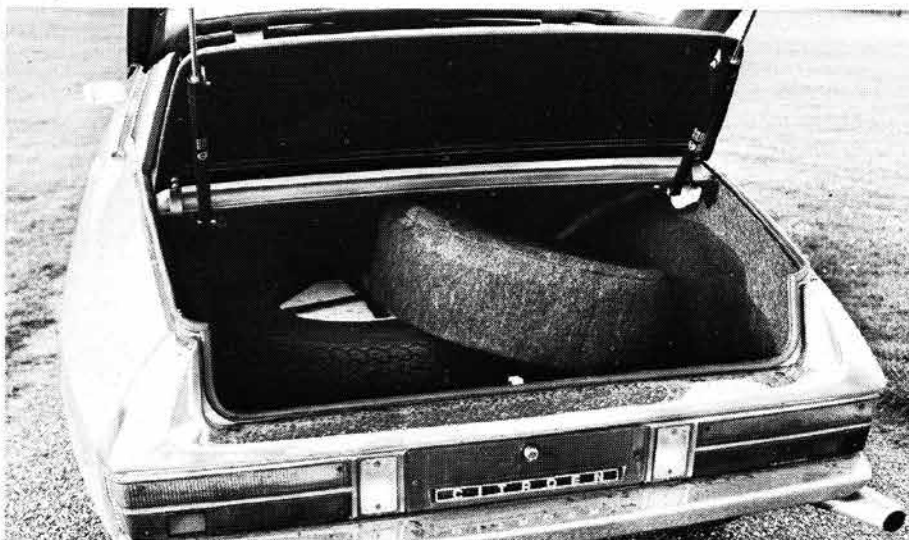
De vóór de motor gemonteerde vijf-bak, die de voorwielen rechtstreeks aandrijft, wordt bediend door een stoer uit de middenconsole oprijzende pook waarmee de versnellingen zeer

slordigheid vergoelijkte, was het steeds een genot om de versnellingen zo mooi „in de toeren” te horen vallen. De koppeling van de SM ontmoette vrijwel geen kritiek wat werking en pedaaldruk betreft: gewoon stug genoeg voor de aanzienlijke aantallen pk's en toch voldoende soepel en progressief om zonder inspanning schokvrij te kunnen wegrijden en schakelen.

REMMEN

De indrukwekkend-brede Michelin-banden, het aan de weg klevende hydro-pneumatische veersysteem, de uitstekende gewichtsverdeling en vier forse schijfremmen rondom (waarvan de voorste „binnenboord”, nogal warm tegen de bak gemonteerd) zorgen voor een nagenoeg excellente remwerking, die slechts zelden bij andere testwagens wordt aangetroffen. Het is even wennen aan het buitenissige halve-bal-rempedaal van Citroën, maar na vlijtig oefenen valt er werkelijk zeer progressief en desnoods krachtdadig mee te vertragen. Het doet in dit verband ietwat vreemd aan om op de snelheidsmeter af te lezen dat de remweg op droge bodem bij 80 km/u ... honderd meter zou bedragen. Misschien hebben de SM-bouwers rekening gehouden met een bijzonder trage reactietijd van de bestuurder óf vonden ze harder remmen onelegant, maar een remweg van 100 meter bij 80 kilometer per uur is zelfs voor een hoogst matig vertragende wagen een peuleschil. Een serieuze remproef met de SM leverde dan ook wél een ander resultaat op: bij een snelheid van 80 kilometer per uur kwam de auto steeds binnen de ... 30 meter tot stilstand. Zoals trouwens was te verwachten.

v Lachwekkend kleine kofferruimte.



warm een beetje tegen: een niet te fixeren chokehandeltje was de hoofdschuldige aan een ietwat bekommerd ochtendhumeur en in warme toestand was het vaak even zoeken met de stand van het gaspedaal om de motor tot leven te brengen. Tot slot: bewonderaars van een stukje fijnzinnige Italiaanse motorenbouw moeten écht even zoeken voor ze onder de motorkap de zescilinder ontwaren. Meer dan een meter ruimte achter de grille wordt in beslag genomen door hydrauliek, elektriek en mechaniek; het ziet er allemaal zó griezelig 21ste-eeuws gecompliceerd uit, dat de erachter geplaatste motor aanvankelijk nauwelijks wordt opgemerkt ...

trefzeker kunnen worden ingeschakeld. De lokalisatie van de versnellingsposities is zeer verzorgd uitgevoerd, de altijd ietwat lastige overbrenging-naar-voren is perfect en de schakelwegen zijn zó kort, dat het schakelen een zeer plezierige, moeite-loos verlopende bezigheid is. Hoewel de vijfde overbrenging van de testwagen zich vooral vanaf hoog toerental in „vier” niet altijd even blindelings liet vinden, leek dit geen basis-karaktertrek, maar eerder een exemplarische oneffenheid. De spatiëring van de vijf-bak werd door de verschillende berijders van de SM steeds hoog geroemd; hoewel het hoge, gelijkmatige voorhanden zijnde motorkoppel veel

Citroën Maserati in cijfers:

MOTOR:

Elasticiteit:	8½
Geluidsniveau:	5½
Koude start:	6½

TRANSMISSIE:

Versnellingsverhoudingen:	8½
Bedieningsgemak:	8
Synchronisatie:	8
Geluidsniveau:	8
Koppeling:	8½

RIJ-EIGENSCHAPPEN:

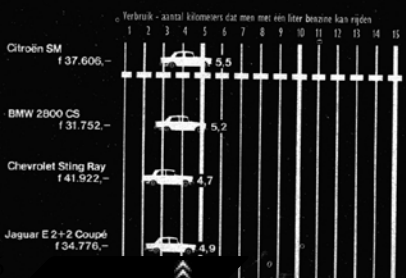
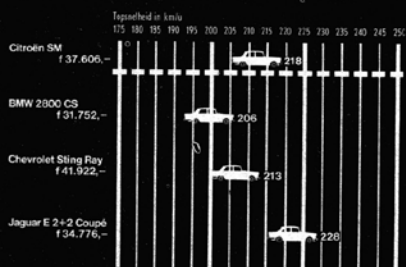
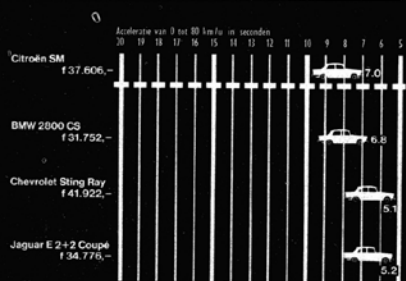
Besturing:	8½
Remmen:	9+
Bochtgedrag:	9—
Zijwindongevoeligheid:	9
Veerkarakteristiek:	8½
Veerdemping:	9
Veercomfort:	9

INTERIEUR:

Ventilatiemogelijkheid:	9½
Uitzicht:	8—
Bagageruimte:	5
Afwerking:	7½
Rijpositie:	8+

Verklaring waarderingscijfers:

1 = zeer slecht; 2 = slecht; 3 = onvoldoende; 4 = zeer matig; 5 = matig; 6 = voldoende; 7 = ruim voldoende; 8 = goed; 9 = zeer goed; 10 = uitmuntend.



WEGGEDRAG

Evenals voor de rembeoordeling geldt hier, dat de SM mede dank zij de voortreffelijke Michelin-banden, zijn wielophanging en gewichtsverdeling voorbeeldig op de natte of droge weg ligt. Wie niet het uiterste eist, ervaart in de bochten steeds een vrijwel neutraal stuurkarakter, dat slechts bij veel gasgeven iets van de eertijds beruchte rechtdoor-neiging van de voorwielaandrijversfamilie doet bespeuren. En zelfs dan is iets minder druk op het gaspedaal voldoende om via een heel licht overstuur weer in de brede neutrale marge te belanden. Werkelijk een zeer veilig weggedrag, dat zelden problemen schept. Hoogstens kan muggezitterig worden opgemerkt dat dat voortreffelijke rechttuit-stabiliteit op hoge snelheid (zijwind is trouwens niet voelbaar) enig onbehagen kan oproepen wanneer de autoweg een flauwe bocht maakt. In zo'n situatie is er écht enige aandrang via het stuur nodig om de koers iets te verleggen.

BESTURING EN RIJPOSITIE

Onmiddellijk aansluitend op het vorige hoofdstuk is het hier de plaats om aandacht te schenken aan het zeer eigenwijze systeem van besturing dat Citroën welhaast traditiegetrouw voor deze wagen heeft ontwikkeld, maar dat na een grondige „omscholing” van de stuurtechniek toch wonderwel blijkt te bevallen. De bekrachtiger, die toestaat om de wielen met slechts twee omwentelingen van het stuurrad van uiterst links naar uiterst rechts te laten zwenken, varieert zijn assistentie namelijk met de wagensnelheid. Op de grote weg geeft dit een zeer direct en tamelijk veel weerstand-opwekkend gevoel (vandaar die onwilligheid tot koerswijziging), terwijl parkeren of stadsbochtenwerk met één vinger kan geschieden. In het begin werkt dat hoogst verwarrend — en door de voor zo'n grote voorwielaandrijver verbaasd krappe draaicirkel zelfs een tikje gevaarlijk — maar na een uurtje oefenen valt de wagen onder alle omstandigheden spelenderwijs en zeer ontspannen te manoeuvreren. Overstappen in een „gewone” auto levert dan ineens problemen op, zó sterk blijkt dan de positieve indruk te zijn, die deze nieuwe, bijna futuristische manier van sturen achterlaat. Dank zij een dubbele hoogteverstelling van beide voorstoelen, een forse variatiemogelijkheid in horizontale richting van zitting en rugleuning en een uittrekbare, tevens verticaal te verplaatsen stuurkolom kan vrijwel iedere bestuurder goed achter het wiel komen te zitten. De rijpositie zou daardoor een uitzonderlijk hoge waardering hebben behaald, ware het niet dat de uitmuntend zittende voorstoelen vrijwel geen zijdelingse steun verschaffen. En dat is toch écht wel nodig in zo'n „kurvenfreudige” auto.

RIJ- EN ZITCOMFORT

Weinig valt er toe te voegen aan de

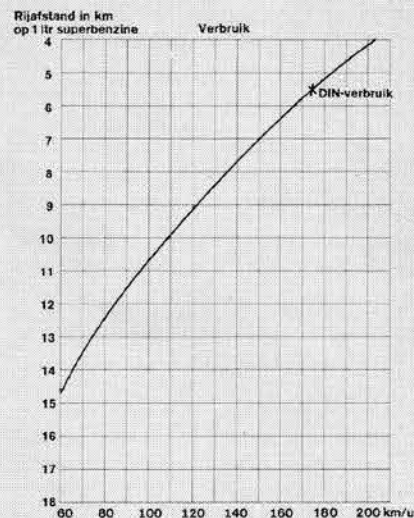
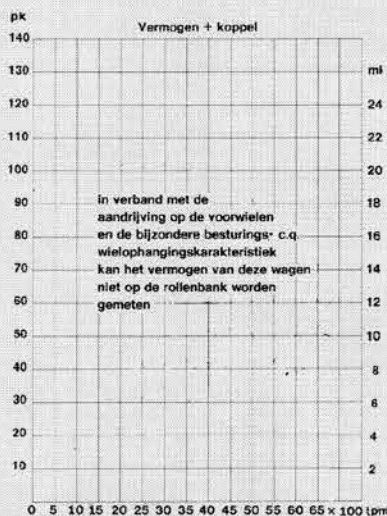
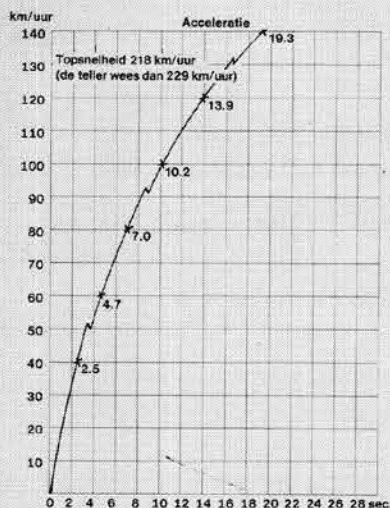
lofzangen op het hydro-pneumatische veersysteem, die bij eerdere bespreking van andere grote Citroëns zijn aangeheven. Zowel op hoge als lage snelheid, op de strakke weg of op hobbelig plaveisel draagt de SM zijn inzettenden gerieflijk naar hun bestemming. Slechts in heel snelle bochten wil de carrosserie tamelijk sterk overhellen, maar dat is ook de enige aanmerking. Al de verontwikkelde techniek kan echter niet voorkomen dat er tamelijk wat wiel/weggedruis tot het wageninwendige doordringt; een consequentie van de brede, tamelijk stugge banden en de iets „sportievere” wegligging van deze Frans-Italiaanse stratenkruiser.

INTERIEUR EN ACCESSOIRES

Het is duidelijk dat er nogal wat binenruimte is opgeofferd aan een hoogst aantrekkelijk silhouet, een technisch streven naar gecompliceerde volmaaktheid en een voortreffelijk weggedrag. Hierdoor is de SM in feite een zeer forse tweezitter geworden, die met enige goede wil van allen desnoods ook wel vier mensen kan meenemen. Aan de instap van de achterpassagiers is dat trouwens wel te merken: hoewel de voorstoel hoogst ingenieus wegglijdt en omklapt, vereist het enige lenigheid om achterin gezeten te raken of weer uit te stijgen. De inrichting van de wagen voldoet overigens aan zeer hoge eisen, maar aan de afwerking valt hier en daar wel iets van een Franse slag te bespeuren. De plaatsing van de talrijke knopjes, schakelaars, bij voorbeeld de radio en de asbak mag hier trouwens ook wel worden bekritiseerd: niet altijd functioneel, soms zelfs verwarrend aangebracht. Een zeer positieve beoordeling krijgen hier anderzijds de uitvoerige instrumentatie en de verwarming/ventilatie, die zó volledig en doordacht zijn uitgevoerd, dat vele nóg duurdere automerken er een voorbeeld aan kunnen nemen. Tot slot nog twee aanmerkingen, berustend op dezelfde gronden die voor de binnenruimte zijn vermeld: de kofferruimte is — ook al door een zeer veel plaatsinnemend reservewiel — lachwekkend klein en het uitzicht door de sterk hellende, gemakkelijk beslaande achterruit tamelijk matig.

CONCLUSIE

De Citroën SM is beslist geen auto voor een groot publiek, daar is hij te duur voor, daarvoor biedt hij een te weinig economische ruimtebenutting, daarvoor is hij gewoon te exclusief. Als comfortabele rijmachine, die vrijwel altijd op de hand is van zijn bestuurder, kan zijn waarde echter zeer hoog worden geschat. Slechts één werkelijke wijziging zou onverwijld moeten worden doorgevoerd om het genot bijkans volledig te maken: een betere akoestische isolatie tussen de cabine en de Italiaans-luidruchtige motor, die zijn sportieve afkomst al te duidelijk verradt. □



TECHNISCHE GEGEVENS

De correcties op de snelheidsmeter zijn:

30 is 28	70 is 66	110 is 104
40 is 38	80 is 76	120 is 113
50 is 47	90 is 85	130 is 123
60 is 57	100 is 95	140 is 132

Het benzineverbruik werd in twee etappes gemeten. Een zeer rustig gereden traject leverde een verbruik op van 1 op 12,4, een zeer snel gereden traject 1 op 4,0. Het verbruik volgens DIN 70030 bedroeg 1 op 5,5.

Motor:

Watergekoelde 6-cilinder V-motor, voorin gemonteerd; boring 87 mm; slag 75 mm; cilinderinhoud 2670 cc; compr.verh. 9 op 1; max. verm. vlg. fabrieksopgave 170 DIN pk bij 5500 toeren per min.; max. koppel vlg. fabrieksopgave 23,5 mkg bij 4000 toeren per min.; elektr. inst. 12 volt; vermogen wisselstroomgenerator 780 watt; accu 70 ah; 3 dubbele carburateurs; dubbele bovenliggende nokkenassen.

Transmissie:

Aandrijving op voorwielen; enkelvoudige droge plaatkoppeling met 5-versnellingsbak, waarvan alle overbrengingen gesynchroniseerd; overbrengingsverh. 1ste versn. 2,932 op 1; 2e versn. 1,9411 op 1; 3e versn. 1,3214 op 1; 4e versn. 0,9696 op 1; 5e versn. 0,7567 op 1; achterruit 3,1538 op 1; differentieelreductie 4,375 op 1.

Onderstel:

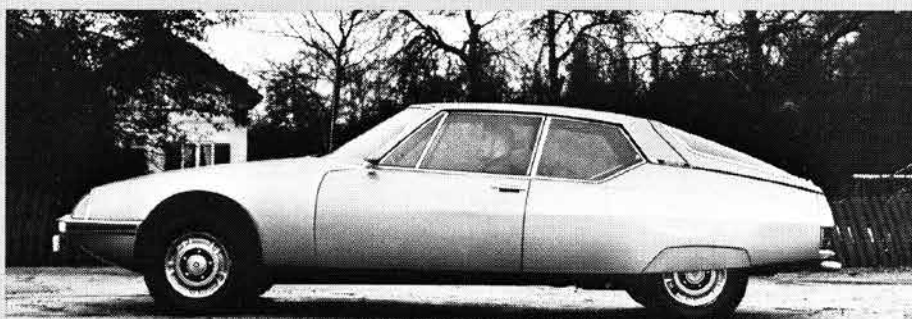
Zelfdragende carrosserie; onafhankelijke voorwielophanging met hydropneumatische veerelementen; achter onafhankelijke ophanging met hydropneumatische veerelementen (voor en achter stabilisatorstang); schijfremmen rondom; bandenmaat 195/70 VR15; tandheugel-stuurinrichting met servo; 2 omwentelingen van het stuurwiel nodig om de voorwielen van uiterst links naar uiterst rechts te bewegen.

Maten, gewichten en inhoud:

Wielbasis 295 cm; spoorbreedte voor 152,6 cm; achter 132,6 cm; max. lengte 489,3 cm; max. breedte 183 cm; max. hoogte 132,4 cm; rijklaar gewicht 1450 kg; draaicirkel 10,5 m; inhoud benzinetank 90 liter; motorcarter 7 liter; koelsysteem 13 liter.

Standaarduitrusting omvat:

Brandstofmeter; watertemperatuurmeter; olietemperatuurmeter; toerenteller; dagkilometerteller; laad-



stroomcontrolelamp; oliedrukcontrolelamp; brandstofreservewaarschuwinglamp; klok; sigaretaansteeker; ruitensproeier (gecombineerd met wissers); kachel; verklipperlamp handrem; verklipperlamp hydraulisch systeem; achteruitrijlampen; binnenverlichting, automatisch bij openen portier; lichtschakelaar aan stuurkolom; dimschakelaar aan stuurkolom; choke op dashboard; handrem op de vloer; elektrisch verwarmde achterruit; verklipperlamp rem-systeem; verstelbaar stuurwiel.

Prijzen onderdelen nog niet bekend.

Afmetingen Interieur:

Voorzitting: breedte (zitvlak) 48 cm; lengte (zitvlak) 42 cm; hoogte rugleuning 59 cm; afstand zitvlak-dak 87 cm; wagenbreedte schouderhoogte 144 cm; min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten) 84 en 106 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 27 cm.

Achterzitting: breedte (zitvlak) 131 cm; lengte (zitvlak) 44 cm; hoogte rugleuning 59 cm; afstand zitvlak-dak 83 cm; wagenbreedte schouderhoogte 129 cm; min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten) 49 en 66 cm; hoogte zitvlak vanaf wagenvloer 28 cm.

Bagageruimte: lengte 109 cm; breedte 120 cm; hoogte 47 cm; reservewiel ligt in bagagebergplaats.

Verzekeringspremies:

A.R. van f 1.700,— tot f 2.300,— per jaar — W.A. van f 300,— tot f 400,— per jaar (Europa).

Wegenbelasting: f 290,91 per jaar.

Prijs: f 37.606,—.

Importeur:

CITROËN NEDERLAND N.V., Amsterdam.

UW CITROËN - AGENT WAAR U OOK BENT

PLAATS	NAAM	ADRES	TELEFOON	PLAATS	NAAM	ADRES	TELEFOON
ALBLASSERDAM	Autom. bedr. Martin de Haan	Edisonweg 6-8	01859-3134/3443	KLOOSTERZANDE	Autobedrijf A. Buijsse	Hulsterweg 38	01148-383
ALKMAAR	Autom. bedrijf A. C. Boots	Vondelstraat 200-202	02200-20824	KRIMPEN	Garage Gebr. Broere	Lekdijk 73	01807-5055
ALMELO	Kempers Autom. Mij. Hengelo N.V. Filiaal Almelo	Haven N.Z. 13	05490-15000	a/d IJSSEL	Laren's Automobielbedrijf	Ruiterweg 10	02153-6500
AMERSFOORT	Garage F. Freede	Stationsstraat 15	03490-13535	LEEUWARDEN	Autobed. Duco Wiersma & Co.	Tesselschadestraat 1	05100-30857
AMSTELVEEN	Autobedrijf EYZINGA	Amsterdamseweg 73	020-419657/89	LEIDEN	Bakker's Automobielbedrijf N.V. Autom. bedr.	Herengracht 79	01710-33861
AMSTENRADE	Autom.- en Garagebedr. „Arets“	Hommerteweg 3	045-212271	LEIDEN	Van der Velde	Zoeterwoudweg 23A	01710-33741
AMSTERDAM-Z.	Citroën Nederland N.V.	Stadionplein 22	020-731181	LOOSDUINEN	Firma H. C. van Amstel	Vandenstraat 26-27	
AMSTERDAM-W.	Citroën Nederland N.V. Afd. Occasions	Amstelveenseweg 90	020-188515/128452	MAARSSSEN	Garage J. W. Broedelet	Straatweg 66	03465-1262
AMSTERDAM	H. C. L. Sieberg N.V.	Stadhouderskade 143 en 93	020-717944	MAARSSSEN	N.V. Van Roosmalen's	Fort Willemweg 37	04400-18848
AMSTERDAM-O.	A.R.B. - W. Maarsen & Zn	Weesperzijde 71	020-542961/57534	MEDEMBLIK	Automobielbedrijf	Nieuwstraat 41	02274-1367
AMSTERDAM-O.	N.V. Ringdijk Garage	Simon Stevinstraat 12a	020-54194	MEDEMBLIK	Garage Bood	Comm. de Vos	05220-2236
AMSTERDAM-W.	Gar. Fa. W. Maarsen & Co.	Overtoom 184-188	020-83788	MIDDELBURG	Garage A. J. Dijkwel	Veerseweg 104-106	01180-2724
AMSTERDAM-W.	Autom. bedr. J. A. Olthof N.V.	Bos en Lommerw. 379-381	020-124303	MIDDELBURG	Autobedrijf Brouwers	Hoofdstraat 125	05945-2024
AMSTERDAM-N.	Automobielbedrijf Brevé	Meeuwenlaan 112-112a	020-61524/60077	MUNTENDAM	Garage Boekhoudt	Kerkstraat 71	05994-2574
APeldoorn	Garage J. W. Schimmel	Kometensingel 102	020-265309	MUSSELKANAAL	Automobielbedrijf Rave	Sluisstraat 137	05191-2300
APeldoorn	Garage Volgers	Kanaal Noord 118	05760-15151	NES (AMELAND)	Garage „Ameland“	Reeweg 1	01114-1487
ARNHEM	Garage Carel Wolf	Hofstraat 119	05760-14377	NIEUWERKERK	Garage C. Wandel & Zn.	Kerking 43-45	01725-1102
ASSEN	„Arnhem“ N.V.	Steenstraat 58-58a	085-425255/6	NIEUWERKERK	Garage R. Braam	Industriepark 2	01725-1102
ASTEN	Garage R. Smit	Molenstraat 22-24	05920-12882	NIEUWLEUSEN	Autom. bedrijf E. A. Dylers	Oosteinde 11	05296-385
AUGUSTINUSGA	Garagebedr. F. Hoefnagels	Heesakkerweg 39-41	04936-1500	NIEUWLEUSEN	Smit Autobedrijf	Hatertseweg 594	08800-51026
BARNEVELD	Garage Broersma	Uterwei 20	05123-490	NIEUWLEUSEN	„Nijmegen“ N.V.	Rijssensestraat 61	05496-3016
BERGEN	Barnevelds Autom. bedr. N.V.	Thorbeckelaan 5	03420-3089	NIJVERDAL	Garage G. D. Rijnsburger	Molenkampstraat 30	05410-4138
BERGEN (L.)	Garagebedrijf Roos	Breelaan 3	02208-3844	OLDENZAAL	Autom. bedr. G. Peterman	't Oost 46	05160-2233
BERGEN OP ZOOM	Exp. Mij. Nieuw Bergen N.V.	Keulerstraat 30	08854-412	OLDENZAAL	N.V. i.o.	Berghemseweg 26-28	04120-23163
BEVERWIJK	Automobielbedrijf de Vos	Ravelstraat 10-12	01640-34173	OUDE BEIJERLAND	Autobedrijf H. v. d. Loop	Julianastraat	01890-2420
BLEISWIJK	Garage W. J. Admiraal	Alkmaarsweg 155	02510-24282	OUDE BEIJERLAND	Filiaal Oud Beijerland	Kade 5 en Kade 16	01652-2673
BLOKKER	Autom. bedr. v. d. Slik	Dorpstraat 31	01892-2464	OUDE BEIJERLAND	Garage A. van Beek		01652-2673
BOEKEL	Garage Van der Maat	Westerblokker 56-58	02292-1523	PEIZE	Letmaath's Autobedrijf	Roderweg 1-3	05908-2270
BOLSWARD	Autom. bedr. F. J. van Nuland	Wilhelminastraat 2	04922-365	PURMEREND	Garage Lanting & Zonen	Zuiderweg 114	02990-23615
BRANTGUM	Autobedrijf D. Boontje	Sneekerweg 8	05157-2224	PUTTEN	H. C. L. Sieberg N.V.	Dorpstraat 68-70	03518-1351
BREDA	Autobedrijf F. Smit	Hoofdweg 90	05197-510	RHOON	Nieuwenhuyze's	Kerkstraat 20	01897-2729
BRIELLE	Autom. bedr. „Valkenberg“	Valkenstraat 10-12	01060-22371	RHOON	Automobielbedrijf	Geerlaan 41	01804-3060
BRUMMEN	Automobielbedrijf Luvtio	Thoelavereeg 2	01885-2096/2709	RHOON	Autobedrijf Van Splunder	Hendrikslaan 2-4	01804-5203
BUSSUM	Garage De Groot N.V.	Arnhemsestraat 50	05756-1312	ROOSENDAAL	Autom. bedr. v. Wessum	Spoorstraat 27-31	01650-37299
CADZAND	Autom. bedrijf ROSIER	Hulzerweg 29	02159-13300	ROTTERDAM	N.V. Autom. bedr. Den Ouden	Kipstraat 27	010-144400
COCKSDORP (DE)	Garage J. Sonke	Mariastraat 40	01179-312	ROTTERDAM	Automobielbedrijf	Cooling 1-4 (showr.)	
COEVORDEN	Texel - Garage „Eierland“	Postweg E 70	02222-259	ROTTERDAM	„Auto Center“ N.V.	Bredestraat 3 en 13-19	
DALEM	Autom. bedr. H. C. J. Neep	Bentheimerstraat 23	05240-2766	ROTTERDAM	Borghstijn's Garagebedrijf	Bree 35	010-176700
DELFT	Autom. bedr. Aart Terlouw	Beatrixlaan 2	01830-3663	ROTTERDAM	Ruifstraat 19	Hofplein (serv. station) - (na 17.30 en op za. en zo.: 122763)	010-234690
DELFT	Garagebedrijf	W. A. van Oosten	01730-30943	ROTTERDAM	Hoofdstraat 133		02532-7421
DELFT	Delfzijl's Autogarage	Fa. Gebr. van Dijk	05961-3441	ROTTERDAM	Bakker's Autom. bedr. N.V.	Hoofdstraat 133	02532-7421
DEVENTER	Hardoon - Meelbrug N.V.	Noordenberg 1	05700-19888	ROTTERDAM	Autom. bedr. A. van Pernis	Visserenhavenweg 60b-61	010-556232
DIENEN	Automobielbedrijf Ordas	Volmerstraat 6-10	020-926612	ROTTERDAM	Autom. bedr. „Waldo“ N.V.	Bokelweg 88-90	010-153655
DIEPENVEEN	Autom. bedr. „Salland“	Olsterweg 21	05709-653	ROTTERDAM	Autom. bedr. „Waldo“ N.V.	Singel 41-45	010-262430
DIRKSLAND	Garage P. Hesselink	Bosdreef	01877-1357	ROTTERDAM	Autom. bedr. Schinveld N.V.	Kan. van Nuytsstraat 25a	045-252330
DOETINCHEM	Sevink's Auto- en Motorenbedrijf	Dr. Huber Noodtstr. 44	08340-3286	ROTTERDAM	Garage L. Nizet	Rijksweg Nrd. 188	04490-2455
DORDRECHT	N.V. Dorvo	Nieuweheidsstraat 91	01850-41458	ROTTERDAM	Automobielbedrijf	Chr. Huygensstraat 26	01840-2100
DORDRECHT	Garage U. Bijma	Zuid 31	05120-2297	ROTTERDAM	„Auto Center“ N.V.	Sophiastraat 1	01804-2335
DRIEBERGEN	Van Ede's Garagebedrijf	Traail 170	03438-2260	ROTTERDAM	Borghstijn's Garagebedrijf	Korte Brinkweg 36	02155-6215
EDE	Autom. bedr. Vonk-Ede N.V.	Veenderweg 31	08380-10397	ROTTERDAM	Hoofdstraat 133	Hoogwerfingel 1a	01880-5830
EINDHOVEN	Gar. Janus v. d. Meulen	Arnhemseweg 118	08380-10004	ROTTERDAM	Autom. bedr. R. Vonk N.V.	Mr. F. J. Haarmannweg 55	01150-4300
EMMELOORD	Garage S. Dijkstra	Boschdijk 263	040-69250	ROTTERDAM	Autom. bedr. F. Verhoeks		02222-259
EMMEN	Automobielbedr. De Jong	Noordzijde 4	05270-2778	ROTTERDAM	Autom. bedr. Verhoeks	Fabriekslaantje 14	03440-2544
ENSCHDEDE	Kolenaar's Autom. bedrijf	Statenweg 5-7	05210-22330	ROTTERDAM	C.V. i.o.		
FOOMBOSSCH	E.E.T.O. N.V.	Deurningerstraat 28	05420-17575	ROTTERDAM	Automobielbedrijf	Veldhovenring 69	04250-23030
GELEEN	Aut. bedrijf „De Woldstreek“	Hoofdweg 52	05980-3339	ROTTERDAM	„A. van der Schoot N.V.“	L. Vrouwenplein 11-13	04132-2400
GENDEREN	Garage L. Nizet	Op de Vey 47	04494-7725	ROTTERDAM	v. Eldonk's Autom. bedrijf	Wiegervanlaan 73	02975-2055
GOES	Garage Moutaen	Genderenseweg 11	04165-105	ROTTERDAM	Autom. bedr. Eyzinga N.V.	Bejgnekade 19-20	030-13971
GOIRLE	Autom. bedr. v. Fraassen	Voorstad 79	01100-7353	ROTTERDAM	Auto-Palace „Utrecht“ N.V.	Amster. straatweg 909	030-441912
GOUDA	Autom. bedr. Van Oosterwijk	Weth. de Brouwerstr. 33	04247-1540	ROTTERDAM	Garage Boll	Balijslaan 54a	030-862993
's-GRAVENZANDE	Autom. bedr. N.V.	Raam 184	01820-17795	ROTTERDAM	Autom. bedr. R. Vonk N.V.	Industrielaan 8	030-862993
GRONINGEN	Autobedrijf Van Schie	Sand Ambachtstraat 119	01748-4160	ROTTERDAM	J. van Gorp N.V.	Parallelweg 3-5	030-862993
GRIPSKERK	Garage Imex N.V.	Duinkerkenstraat 38	050-26241	ROTTERDAM	Garagebedr. F. Plantinga	Ferd. Bolstraat 10	04700-16752
GULPEN	Oosterhof N.V.	Laagweg 8	05947-2382	ROTTERDAM	Garage Gebr. Zuidgeest	v. Hogendorpstraat 139	010-341044
DEN HAAG	N.V. v. Roosmalen's	Rijksweg 113	04450-450	ROTTERDAM	Garage „Nieuw Voorburg“	Kethelweg 54	010-344268
DEN HAAG	Autom. bedr. Filiaal Gulpen	Waldorpsstraat 158-164	070-180000/60192/2	ROTTERDAM	(P. J. Klein & Zonen)	Van Naeltijkstr. 219-221	070-859792
DEN HAAG	ATAM	Zeestraat 52	070-180063	ROTTERDAM	Garage W. Ottenger	Helvoirtseweg 132-136	04100-35910
DEN HAAG	N.V. Autohandel Le Vélo	Hoge Nieuwstraat 28	070-180063	ROTTERDAM	Autobedrijf Dereumaux	Willibrorduslaan 7-9	04904-2020
DEN HAAG	Autobedrijf Herweijer	Bazarlaan 37	070-180063	ROTTERDAM	Zanddonk Autobedrijf		
HAARLEM	Autom. bedr. G. Hoozevee	Sinaasappelstraat 125	070-885252	ROTTERDAM	(A. en J. Mulders)	Zanddonkweg 2	04160-33321
HAARLEM	H. C. L. Sieberg N.V.	Mr. Cornelisstraat 50-58	023-258041	ROTTERDAM	Garage Willig	D. Rouwenhofstraat 3	08370-2320
HAPERT	Hapertse Autom. Mij.	Zijweg 26	023-17296	ROTTERDAM	N.V. Automobielbedrijf	Van Z. v. Nijelveltstr.	01751-3013
HARDENBERG	Garage Gebr. Renkema	Schipholweg 5	023-314840	ROTTERDAM	Van der Velde	Oudenakkerstraat 59	04950-5194
HARDERWIJK	Garage J. W. Smit	Loonseweg 22	04977-1525	ROTTERDAM	Roosmalen „MEURO“ N.V.	Hogeweyselaan 215-217	02940-3514
HEEMSTED	Hoozevee's Autom. bedrijf	Markt 6-7	05232-1834	ROTTERDAM	Garage H. J. Groenewoud	Dorpstraat 183	02244-314
HEERENVEEN	Garage Kruisheer	Scheepssingel 4-8	03410-5000	ROTTERDAM	N.V. Winschoten	Venne 100-104	05370-3550
HEERHUGO	Autom. bedr. Piet Zijk	Raadhuisstraat 21	023-280080	ROTTERDAM	Fa. J. D. Hannink & Zn.	Groenloseweg 10	05430-4103
HEERLEN	Autogar. M. Claessens N.V.	Nieuwstraat 31	05130-4455	ROTTERDAM	Fa. H. J. Blonk	Leidsestraatweg 52	03480-2416
DEN HELDER	Fa. Peeman-Slot	Middenweg 521	02264-1312	ROTTERDAM	Garage Kruisheer	Nijverheidsstraat 5	05610-3106
HELMOND	Autom. bedr. Van Gorp N.V.	Looierstraat 19-21	045-711339/711345	ROTTERDAM	Garage J. Giesberts	Tussenbeekseweg 7	02550-14156
HENGLO	Kempers Automobiel Mij. Hengelo N.V.	Loosgracht 21-23	02230-14700	ROTTERDAM	Garage Bakker-Zaandam	Oostzijde 390-392	02980-64223
's-HERTOGEN	Autom. bedr. Van Gorp N.V.	Zuidst. 36 (showroom)	04920-22823	ROTTERDAM	N.V.	Vellingweg 28	05953-504
BOSCH	Garage Janus v. d. Meulen	Kanaaldijk 57	04749-1292	ROTTERDAM	Garage E. J. Norden	Bergweg 57	03404-10621
HEIJTHUIJSEN	Garage W. J. W. Jansen	Bornsestraat 1	05400-18461	ROTTERDAM	N.V. Automobielbedrijf		03404-10621
HILVERSUM	Citroën Hilversum	Rietveldendweg	04100-36310	ROTTERDAM	„Kerckebosch“		03404-10621
HOOFDDORP	N.V. Gar. bedr.	Walk 13	04749-1292	ROTTERDAM			03404-10621
HOOGVEEN	G. W. van Driel	Zuiderweg 1-5	02150-13484	ROTTERDAM			03404-10621
HORST	Autom. bedr. van Driel	Beresteinseweg 36	02150-44651	ROTTERDAM			03404-10621
KATWIJK AAN ZEE	Autom. bedr. R. Klok	Marktolein 13	02503-7147	ROTTERDAM			03404-10621
KERKRADE	Service Garage „Horst“	Schutstraat 187-191	05280-3811	ROTTERDAM			03404-10621
	Garage Modern	Venrayseweg 8-10	04709-1214	ROTTERDAM			03404-10621
	Autom. bedr. H. J. Kousen	Willy Sluiterstraat 31	01718-13941	ROTTERDAM			03404-10621
		Nullanderstraat 131	04445-7065	ROTTERDAM			03404-10621



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

