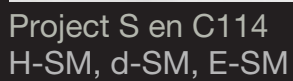


thema: Motorisatie



SM-art: Reginald Kruger
Sacré Métal: ELF versus CELESTE

Colofon :



Opgericht: 1993
Correspondentieadres: Halve Raak 22, 2771 AD Boskoop, Nederland
e-mail: suzannemirable@gmail.com
internet: www.citroensmclub.nl
KvK: Noordwest-Holland, nummer 40626199
IBAN: NL 86 INGB 0000533621; BIC INGBNL2A
aangesloten bij: Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).
Membre de coeur: Robert Opron (†)
Membre d'honneur: Peter Pijlman
Lid worden: aanmelden via het contactformulier op de site
Lidmaatschap: 80,00 euro per jaar voor 2024

BESTUUR

Jan van Ekris: voorzitter (jan@ekriswinkels.nl)
Tammo Brouwer: secretaris (tammos@planet.nl)
Jan Paul Klijntunte: penningmeester (penningmeester@smclub.conscribo.nl)
Peter Derks: technisch coördinator (peter.derks@gmail.com)
Henk Middelkoop: web-aangelegenheden en SublieM (h.middelkoop@kliksafe.nl)
Sietse Beckers: SublieM (sietsebeckers@outlook.com)
Vacature: evenementen

SUBLIEM

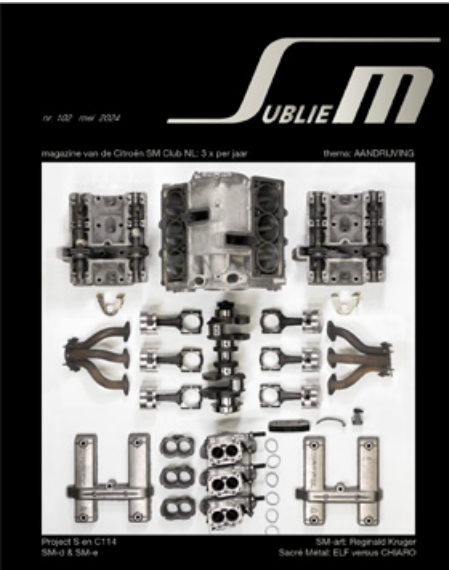
Redactie: Henk Middelkoop, hoofd- en beeldredacteur
Sietse Beckers, tekstredacteur
Corné Kwint, algemeen redacteur

Productie: BladNL - Utrecht

Oplage: 220

Adverteren: een jaar hele pagina full-color: € 300,00 (2024)
half jaar hele pagina full-color: € 150,00 (2024)
eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk;
prijzen op aanvraag bij de penningmeester

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



Coverbeelden:

voor:
Henk Middelkoop

achter:
BAT auction of SM
Chassis no. 00SB9302

Deadline copy
SublieM 103
1 september 2024

Van de voorzitter <i>Door Jan van Ekris</i>	4
Diva's & Motore <i>Van de redactie</i>	6
Project S, van Start tot SM <i>Door Peter Derks</i>	8
H-SM op Waterstof <i>Door Peter Valkenburgh</i>	19
En we dieseln deur...3 <i>Door Peter van Kouteren</i>	22
De E-SM <i>Door Paul Wensveen</i>	26
Kruger your Car <i>Door Corné Kwint</i>	32
In Memoriam: Marc Hopmans <i>Door Peter Derks</i>	38
Sacré Métal, Celeste Chiaro <i>Door Jan van Ekris</i>	40
Salut Membres <i>Door de redactie</i>	50
Interclassics Maastricht <i>Door Jan van Ekris</i>	56
ALV bij Visscher Classique <i>Door Jan van Ekris</i>	60
Eenmaal Andermaal <i>Door Sietse Beckers</i>	64

In dit nummer :

Beste Clubleden,

Na een oneindige natte winter beginnen de dagen weer langer te worden en de zon wat vaker te schijnen. Voorjaar! De natuur loopt uit en toont haar veelkleurige pracht. Onze Diva's staan dan ook weer te popelen om een mooie rit te kunnen maken.

Het nieuwe jaar hebben we, net als vorig jaar, kunnen inluiden op onze clubstand op de beurs Interclassics in Maastricht met een nieuwjaarsborrel. Ook dit jaar wist een 40-tal leden de weg naar deze fraaie autobeurs te vinden. Leuk om het nieuwe jaar op deze manier te kunnen beginnen met veel bekende, maar ook steeds meer nieuwe gezichten. We zijn blij dat we met Interclassics het eerste evenement van het jaar kunnen aanbieden. Elkaar vier tot vijf maanden niet kunnen ontmoeten vanwege de winterstop is toch wel heel erg lang.

Dit jaar hebben extra veel belangstellenden onze stand bezocht. Dit is het gevolg van nieuw beleid van de organisatie van Interclassics. Naast de merkenclubs in de foyer, kunnen particulieren hun klassieke voiture aanbieden en zijn er ook een aantal stands met onderdelen te vinden. Dat trekt extra veel aandacht en de bezoekers komen graag ook even bij ons langs.

Bijkomend voordeel is dat mede door het deelnemen aan niet specifiek Citroën-gerelateerde beurzen en evenementen, wij ons ledental significant zien stijgen. Hadden we in 2021 nog 'maar' 152 leden, per april van dit jaar hebben we er al 173! Dat zijn er alleen al dit jaar vijf meer dan in 2023. In 2006 telde onze club onder voorzitterschap van Peter Snoeker 175 leden. We gaan dit jaar zeker proberen dit ledental te overtreffen, alhoewel het geen doel op zich is. Je weet immers nooit hoeveel leden in een jaar om uiteenlopende redenen zullen opzeggen.

De op 6 april gehouden ALV was dit jaar in het fraaie museum 'Visscher Classique' in het pittoreske Buren. Dit voornamelijk Frans georiënteerde museum, eigendom van clublid en Citroën-adept Henk Visscher, was de perfecte plek voor onze jaarlijkse vergadering. Het was een constructieve en gezellige vergadering waar veel goede besluiten zijn

genomen, waarbij het vertrouwen in het bestuur werd uitgesproken en bevestigd. Dat doet ons als bestuur veel goeds: wij investeren op individuele basis als bestuursleden privé veel tijd en geld in de club. Dat doen wij met veel passie en het is dan ook leuk als je merkt dat onze inzet gewaardeerd wordt.

We gaan ons enthousiast werpen op het verder professionaliseren van de club en het nog meer onder de aandacht brengen van de SM. Onder meer door later dit jaar een Instagram-account te openen, en onze website en onze bestaande sociale media-activiteiten verder uit te breiden met filmpjes van evenementen, interviews en andere content. Maar ook door deel te nemen aan Cars&Coffee-evenementen en, op individuele basis door leden, aan externe classic car rally's.

Op de ALV is het programma voor de rest van 2024 gepresenteerd. U treft het verder in dit nummer alsook op de website aan. Wijzigingen zijn nog wel voorbehouden. Het is daarbij niet ondenkbaar dat er net voor de zomer nog een heel leuk en ronduit spectaculair evenement bijkomt. Wat dat is? We houden u graag nog even in spanning!

In 2026 zal ons land aan de beurt zijn voor het organiseren van het Internationale Evenement. Hiertoe is een organisatiecomité opgericht welke dit evenement, genaamd 'SMart'26', zal gaan vormgeven en coördineren. Als de naam 'Smart' u bekend voorkomt, dan klopt dat. In 1997 hadden wij ook de eer de internationale meeting te organiseren onder de naam 'Smart'97'.

Als u dit leest is Citro-Classica op 4 en 5 mei alweer gepasseerd. We staan hier uiteraard ook met een clubstand waar we verwachten weer veel van onze leden en belangstellenden te hebben mogen ontvangen.

Ik wens u veel leesplezier met deze eerste editie van SublieM, welke weer bomvol met leuke en interessante verhalen van en voor de leden staat. Geniet van uw SM en van elkaar. La vie est belle. Vive la vie; vive la Diva!

Jan van Ekris
Voorzitter

van de voorzitter



Jan
van
Ekris



Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed.

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 48,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP

DIVA's & MOTORE

Van de redactie

De redactie heeft weer heel veel medewerking van diverse leden gekregen, zodat er een mooi gevuld nummer van 72 pagina's gerealiseerd is: nr. 102. Het werken met een thema blijkt te functioneren, want er zijn diverse artikelen ingediend rond de motorisatie van de SM. En dan niet alleen middels onze oude, vertrouwde, geliefde en gehate C114 Maserati, maar we hebben de blik verruimd richting waterstof, diesel en elektra. Een artikel over een DS-motor in de SM had het verhaal compleet gemaakt, maar de ruimte was al vol. Dat houden we dus te goed.

Peter Derks trapt weer af met zijn grondige en doorwrochte stuk over de start van Project S. Middels oude foto's - flink nabewerkt en verbeterd met AI - kunnen we het technische ontwerpproces van de SM goed volgen. De DS en Panhard hebben veel bijgedragen aan de ontwikkeling van de SM door het rijdende chassis onder onopvallend plaatwerk te verhullen. Ook de komst van de C114 motoren wordt belicht. De motor zelf heeft Peter in een eerder nummer al via zijn interview met Alfieri behandeld. Benieuwd waar Peter de volgende keer over gaat schrijven.

Na het openingsartikel van Peter volgen meerdere thema-artikelen over de motorisatie. Peter Valkenburgh heeft ambities voor een H-SM en ontving reeds een opdracht voor de realisatie van een DS op waterstof. Geheel in de lijn van Opron die zijn Fulgur-ontwerp al in 1958 van uitneembare brandstofcellen voorzag.... Peter van Kouteren dieselt lekker door in zijn USA-SM en we gaan nog veel afleveringen van hem krijgen. Paul Wensveen beschrijft op een leuke manier zijn standpunt inzake puristen en rommelaars. Ondertussen heeft hij een van zijn SM's heel fraai van een elektrische aandrijving voorzien. Volgende keer schrijft hij daar meer over.

En dan komt u bij het artikel van Corné Kwint in de Rubriek SM-Art. Reginald Kruger vereeuwigde de SM 82-21-XV op een blanke aluminiumplaat. Met diepgang! Kijk in Subliem 9, (ja ja, ingescand!!) eens hoe zijn SM al eerder vereeuwigd werd.

Jan van Ekris schrijft voor ons de rubriek Sacré Métal. Op interim-basis, maar eerlijk gezegd is het zo'n mooi artikel geworden: dat smaakt naar meer!.

Als je het prettig lezende artikel over de Maserati Mexico doorgeraced hebt, dan volgt Salut Membres waarin de nieuwe leden Niels Debeij, Marnix Meijers en Marcel Tosserams zich voorstellen. En 'last but not least' Theo van der Laan. Overgehaald door zijn reeds SM-rijdende 17-jarige zoon is hij weer van de partij. Geniet van zijn persoonlijke verhaal en we zien uit naar ouderwets nieuws over de Hollandse SM's. Gaat weer interessant worden!

Vervolgens wat verslagwerk vanuit het clubleven. Uiteraard Interclassics, waar we beroemd zijn geworden met de kippiepan. De halve beurs kwam op de lekkere geur af en dat gaan we volgend jaar herhalen.

De ALV is voorbij, als je er niet bij was: we hebben er iets over geschreven. Een extra lang en compleet verslag van de nieuwe secretaris Tammo Brouwer komt via de mail te zijner tijd jullie kant op.

Het eerbetoon aan Marc Hopmans hebben we geheel in zijn stijl gedaan. Hij was een stille kracht die altijd van elk event foto's opstuurde naar de redactie. En daarmee hielp hij ons regelmatig uit de brand. Er zat altijd wel iets bruikbaar tusschen. We gaan hem missen, onze stille genierter.

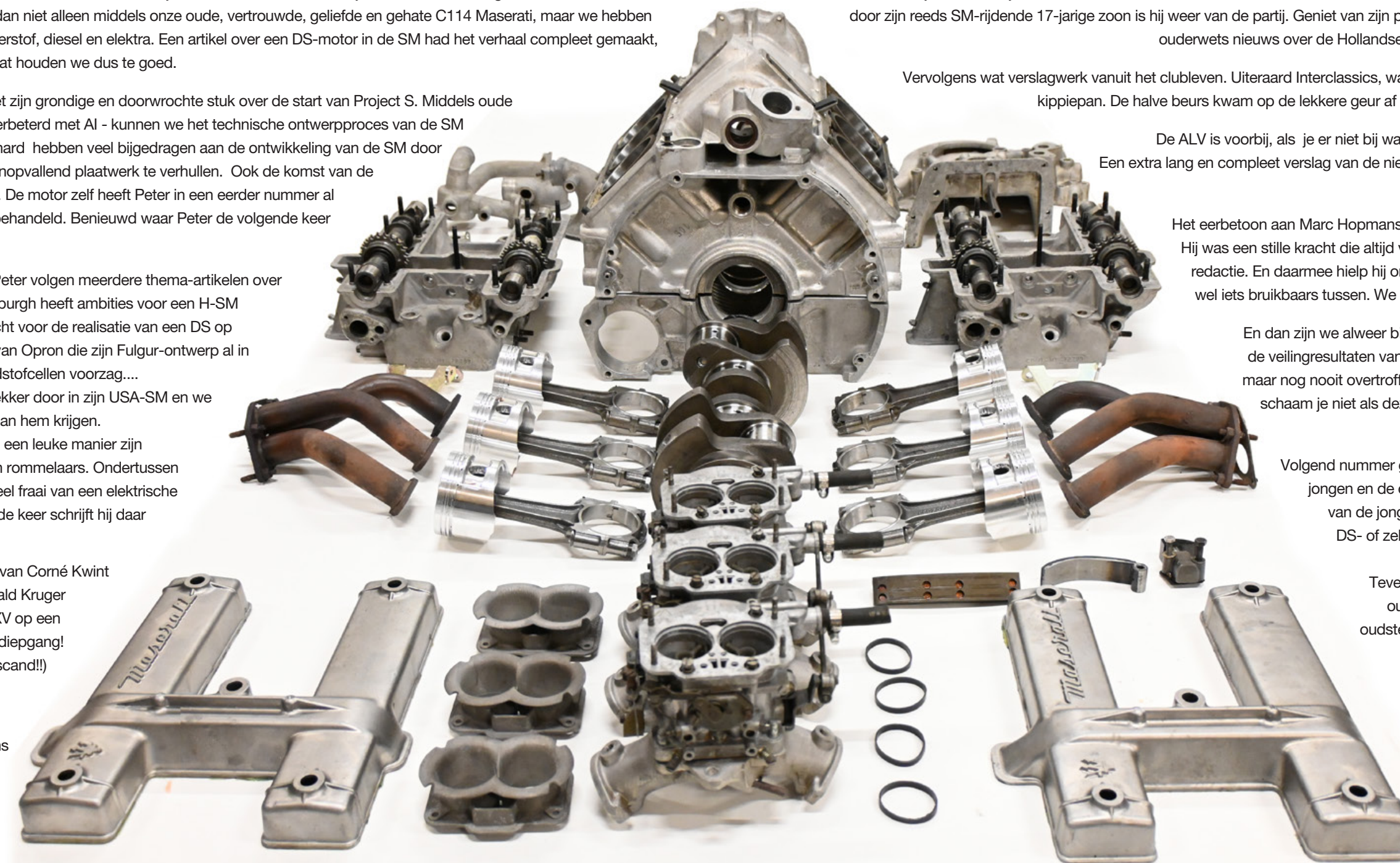
En dan zijn we alweer bij de befaamde rubriek van Sietse over de veilingresultaten van de SM. Nageaapt door andere clubs, maar nog nooit overtroffen. Veel lezers beginnen achterin, dus schaam je niet als deze Van de Redactie een van de laatste rubrieken is die je leest.

Volgend nummer gaat over "Les jeunes et les vieux". De jongen en de ouden. We gaan een meeting verslaan van de jongste SM-eigenaren, lid of geen lid, met DS- of zelfs zonder motor: we gaan ze bij elkaar brengen.

Tevens gaan we aandacht geven aan onze oudsten. Dat kan de oudste SM zijn, het oudst lid, het langste lid (qua tijd), vul maar in.

Als je ideeën hebt voor een artikel: mail of app de redactie even dan reserveren we ruimte in het volgende nummer dat in september naar de drukker gaat en begin oktober op de mat ligt.

Deadline: 1 september.



PROJECT S: van Start tot SM

door Peter Derks



Er is al heel veel geschreven en gezegd over het resultaat van 'Project S':

onze fantastische SM's.

Maar hoe is het begonnen.

Welke stappen zijn er gemaakt?

Wat is mythe?

Wat is realiteit?

Ik ben eens uitgebreid in de geschiedenis van Project S gedoken.

TIJDLIJN EERSTE FASE PROJECT S

1954: Eerste geschreven aanzet door Lefèbvre.

1962: Eerste plan van het bureau d'études voor de 'DS 200'.

1963: Plan E931.1138: uitwerking van een lage DS.

1964: Eerste cabriolet DS verlaagd en lichter gemaakt: DS 180.

1965: Montage van de nieuwe motor met dubbele bovenliggende nokkenassen.

1965: Extra gestroomlijnde carrosserie voor de DS met motor met twee bovenliggende nokkenassen: 190 km/uur. Voorruit opent met de motorkap.

1967: DS coupe, verlaagd en aerodynamisch geoptimaliseerd. De DS haalt ruim 200 km/uur.

TIJDLIJN PROJECT SM

Eind 1967: Eerste prototype SM/DS coupe. Lengte 4.58 meter, verkorte wielbasis, daar werd begin 1968 een Maserati-motor ingebouwd.

De bronnen? Vooral aan de hand van geschreven documenten in boeken en bladen vinden we zeker nog het nodige terug. Want de mensen die bij de belangrijkste beslissingen over Project S betrokken waren zijn er niet meer. De tijdlijn van Project S loopt van voor de introductie van de DS in 1955 tot de introductie van de SM in 1970. De eerste schets voor een 'Super DS' werd namelijk al in 1954 op papier gezet door Andre Lefèbvre, de chef ingenieur verantwoordelijk voor de DS en de 2CV. Maar eerst moest de DS nog gemaakt worden.

VOORWIELAANDRIJVING

Na de introductie van de DS in 1956 kwam de 'oude' kritiek op de keuze voor voorwielaandrijving van Citroën weer bovendrijven, vanuit de hoek van de 'klassieke' achterwielaandrijvers. Dat was ook al zo in de tijd van de Traction Avant. Die had een voor zijn tijd fabelachtige wegligging, maar was geen sportieve wagen. Ja, de 15 had wel 76 pk vermogen, maar was behoorlijk zwaarder dan een 11 met z'n 60 pk. Met een Traction kon je vaak sneller dan de concurrentie, de luxe limousines met hun grote 6-cilinder (of meer). Die hadden veel meer vermogen, maar als je dat vermogen niet op de weg kunt krijgen dan heb je er weinig aan. Toch was dat geen echte concurrentie, althans niet in dezelfde luxe- en prijsklasse. Daarnaast was een luxe auto met veel vermogen in de handen van een echt goede chauffeur zeker

sneller dan een Traction. Er waren in die tijd echter maar weinig chauffeurs die veilig konden rijden met zoveel vermogen, en de meeste eigenaren al zeker niet.

De Traction was ook op dat gebied baanbrekend. Het was veel gemakkelijker snel te rijden met een Traction dan met veel sportieve auto's. Bij de komst van de DS was de wereld echter veranderd. De oorlog had de grote limousinebouwers ongekend hard getroffen en de Traction had met name in Frankrijk nauwelijks concurrentie. Die was gekortwiekt door het 'plan Pons'. Kort gezegd had elke automobielfabrikant een segment in de markt toegewezen gekregen. Citroën kreeg het segment grote auto's met de Traction, maar die was tien jaar later verouderd en voor Citroën was een opvolger van levensbelang. Toen in 1955 de DS met zijn goede prestaties bij een relatief bescheiden 75 pk vermogen geïntroduceerd werd, wekte dat veel afgunst. De concurrentie stelde voorwielaandrijving nog steeds ter discussie voor grote familie-auto's en zeker voor limousines en auto's met meer vermogen. Citroën moest dus vooral voor de toekomst een verhaal te vertellen hebben. Al vanaf het begin van de DS werd gedacht aan krachtiger motoren, maar die waren niet productierijp bij de introductie van de DS op de Salon Automobile 1955 in Parijs. En zo werd terug gegrepen op een herontwerp door Becchia van de oude Traction-motor, met een nieuwe cilinderkop.

EERSTE STAPPEN

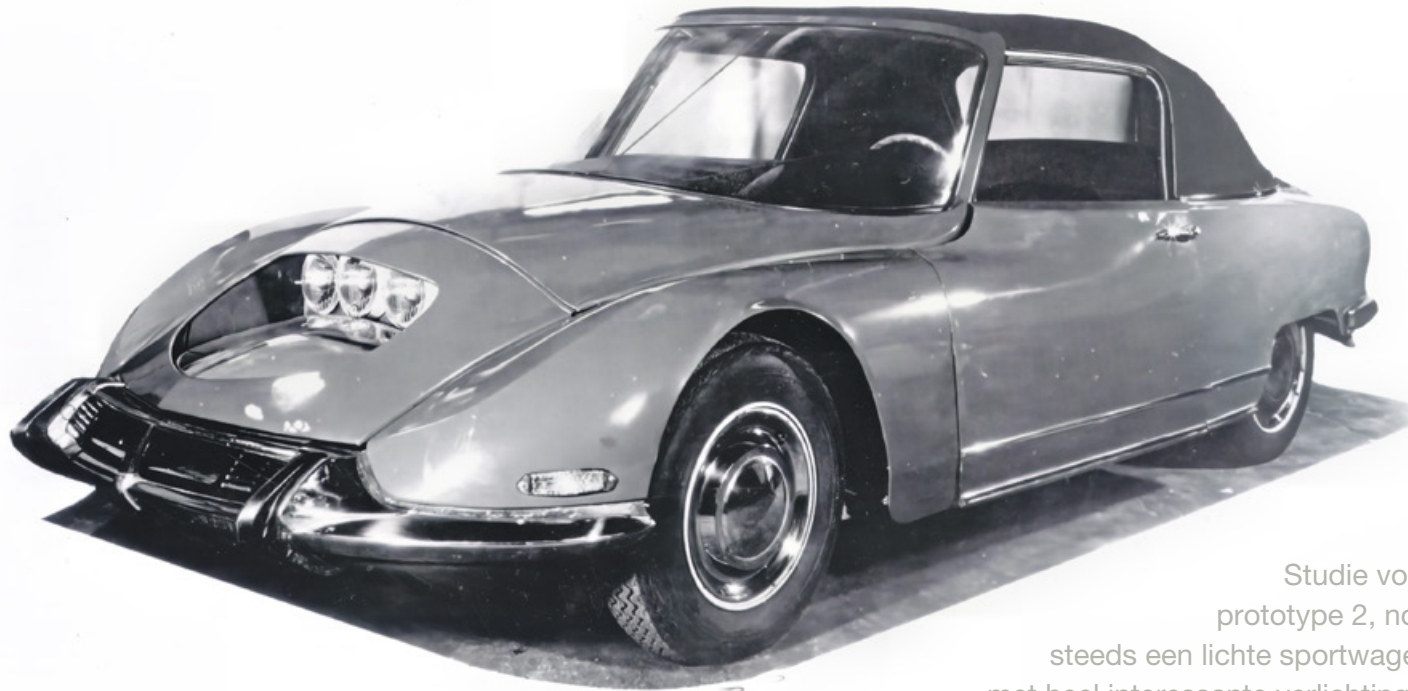
Na de introductie van de DS was iedereen bezig om de productie zo snel mogelijk op gang te krijgen en de kinderziekten weg te werken. Het duurde daardoor tot 1960 voordat de eerste concrete stappen in Project S werden gezet. Ter illustratie: Jacques Né was in het voorjaar van 1955 nog bezig met de eerste roadtests met alle nieuwe hydrauliek van een DS in een Traction 15. De DS die op 6 oktober 1955 aan het publiek getoond werd, was dus nog niet echt productierijp. De eerste leveringen begonnen pas in 1956 en de eerste jaren waren er talloze modificaties.

Walter Becchia, de motorenman van Citroën, ontwikkelde diverse nieuwe ideeën voor motoren voor de DS. Daaronder een 6-cilinder boxer die je in het conservatoire kunt zien, maar die niet gekozen werd. Het proefmodel overtuigde niet en de voortrein zou opnieuw ontworpen moeten worden, hetgeen Lefèbvre niet zinde. Citroën had haast met de DS, want het was duidelijk dat tien jaar na de oorlog de Traction zijn langste tijd gehad had. De nieuwe grote baas van Citroën sinds 1958, Pierre Bercot, voorheen adjunct-directeur en verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de DS, zag de zaken bovendien graag groots. Er kwam dus een klein team onder leiding van Jacques

Né om de grenzen van de voorwielaandrijving te verkennen. Dat was de echte start van Project S, gericht op een supersportieve DS.

In eerste instantie heette het 'DS 180 km/h' en later 'DS 200 km/h'. Met de speciale motor van Walter Becchia en een soort 'DS coupe' met verlaagd dak, werd die 180 in 1961 als topsnelheid gehaald. Een standaard 56'er DS haalde de 140 km/uur, dus dit was al een grote stap. Na die mijlpaal werd het doel verlegd naar 'DS 200 km/h'. Hiervoor ontwikkelde Becchia een DS-motor op basis van de nieuwe vijf keer gelagerde DS20-motor met twee bovenliggende nokkenassen. Daarmee werd rond 1965 die 200 km/uur bereikt in een nogmaals aangepaste DS coupe-carrosserie met kunststof panelen. De gebruikte auto's waren technisch nog vrijwel gelijk aan de DS, alleen met een krachtiger motor. Ze waren ook met opzet 'licht' gebouwd, omdat in de voorstelling van Jacques Né de auto die uit Project S moest voortkomen een kleinere en lichte coupe/cabriolet moest zijn.

Lefèbvre kreeg in 1958 een tia, raakte gedeeltelijk verlamd, maar werd nog regelmatig door zijn oud-collega's om advies gevraagd tot hij overleed in 1964. Hij werd als chef van het bureau d'études opgevolgd door Cadiou, maar die had zeker



Studie voor
prototype 2, nog
steeds een lichte sportwagen
met heel interessante verlichting...



De tweede
DS-carrosserie
in een donkere kleur,
die we kennen als prototype 2

niet hetzelfde gezag. In 1964 overleed ook Bertoni en werd Opron benoemd als hoofd 'styling'. In diezelfde periode werd eveneens het project C-60 van Lefèbvre stopgezet: een luxere variant van de in 1961 geïntroduceerde Ami, met 4-cilinder boxermotor, gemodificeerd onderstel en een 'rondere' koets. Dat was ten faveure van 'Project F', want de ontwikkelkosten van de C-60 werden vrijwel even hoog ingeschat als een compleet nieuwe auto. Dus waarom niet iets compleet nieuws? Die F moest een 'manus van alles' worden tussen de AMI en de DS. Maar zoals vaker: als je alles in één model wil stoppen, dan wordt het een model van niets omdat het nergens in uitblinkt. Uiteindelijk werd dat project in april 1967 definitief stopgezet en de GS in sneltreinvaart ontwikkeld. Citroën gebruikte toen de Panhard PL17 als model gepositioneerd onder de DS in de verkoop. De Citroën-dealers waren ook Panhard-verkoop gaan doen na de overname, maar dat werkte niet echt.

DOEL

In de tussentijd was al duidelijk geworden dat de rek uit het DS-onderstel was met de 200 km/h-versie. Dus werkte Né ook aan wijzigingen van dat onderstel.

Verder werd duidelijk dat de motor met twee bovenliggende nokkenassen niet betrouwbaar was bij de hoge vermogens die nodig waren voor project S en bovendien duur zou worden in de productie. Daarnaast werkte Né nog met het prototype

met de 'kleine' verkorte en verlaagde DS coupe, een lichte wendbare auto, terwijl Opron en later ook Bercot duidelijk een 'Grand Turismo' voor ogen stond. De mensen van Panhard hadden het onderstel van de DS coupe gebruikt voor een '24' met spierballen als toekomstig model, maar zij hadden op aanraden van Né de draagarmen voor al omgedraaid omdat dit beter paste in hun gemodificeerde chassis voor een Panhard-koets.

Mages was al bezig met de ontwikkeling van de Diravi, en de 200 km/h-DS werd later als proef met de Diravi uitgerust. Project S was dus nog steeds een ontwikkelproject, maar had geen duidelijk doel met een productierijpe auto. Ook al hadden individuele medewerkers daar al hun eigen ideeën over. Bercot was in eerste instantie tevreden met die 200 km/uur, want dat had men minder dan tien jaar daarvoor nog voor onmogelijk gehouden. Toch was hij er nog niet uit waarin Project S moest uitmonden. Een soort DS Coupe Sport was niet 'prestige' genoeg, ook al zou hij later laten doorschemeren dat hij ook fan was van een kleine sportwagen.

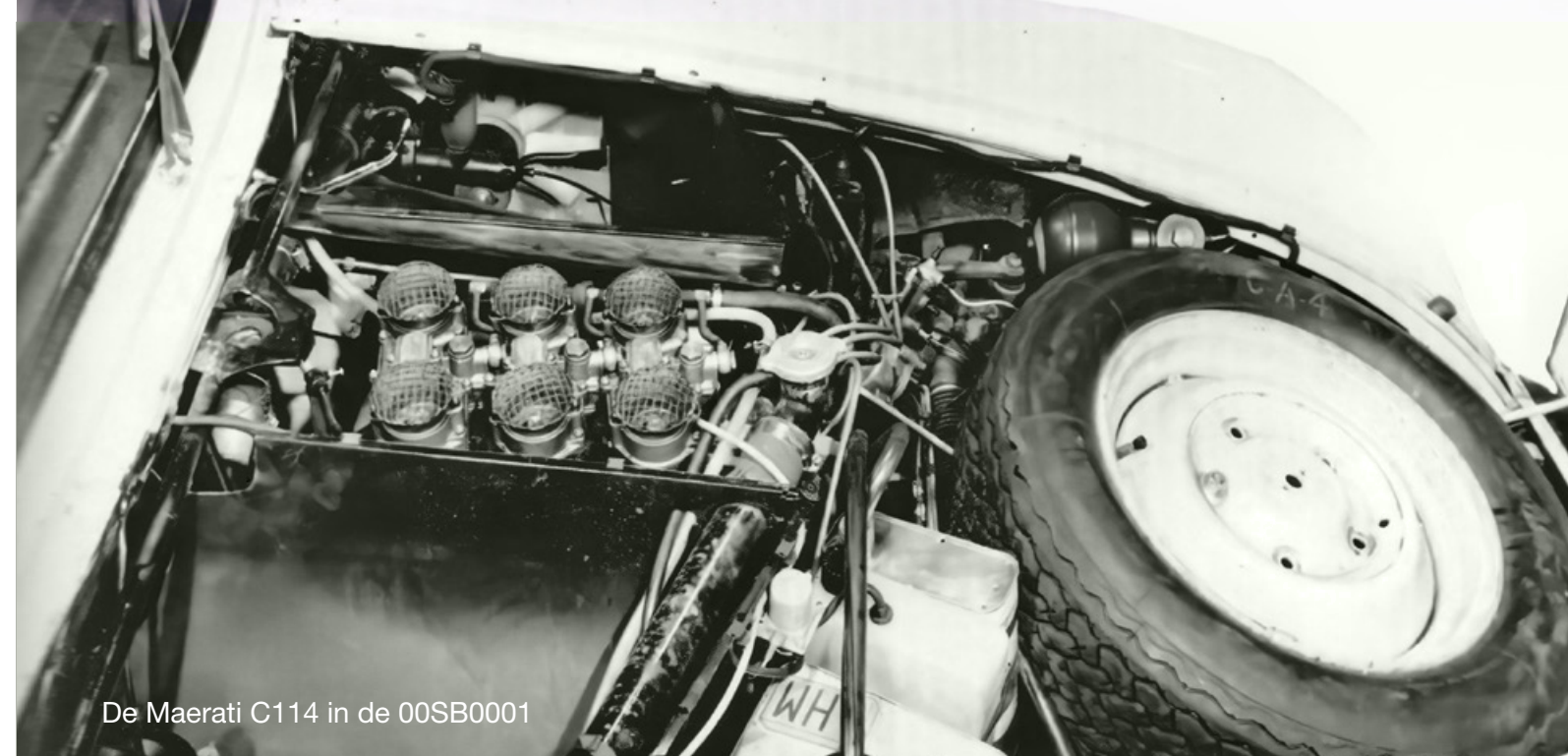
Er kon veel bij Citroën, er werd veel in gang gezet, maar er heerste ook een zekere wanorde. Er werden heel veel zaken ontwikkeld tot midden jaren 60 en zelfs nog daarna, terwijl de meeste van die ontwikkelingen nooit in nieuwe modellen werden toegepast of werden omgezet in nieuwe modellen. En dat begon financiële consequenties te krijgen.

OPRON

Waar er tot 1966 veel ideeën uitgewerkt werden zonder dat daar een model aan gekoppeld was, veranderde dat na april 1967 met het stoppen van project F. Dat project toonde aan dat een niet goed gedefinieerd doel leidde tot een onduidelijk resultaat dat niemand tevreden stelde. Bercot was bijzonder verbolgen over het echec van Project F en Cadiou kreeg als gevolg hiervan zijn congé. Beter gezegd: hij werd aangesteld als adviseur van de directie. Toen Bercot ook Opron ‘een veeg uit de pan’ gaf over project F, gaf Opron weerwoord omdat hij niet betrokken was bij de opzet en in de bijna drie jaar dat hij er aan werkte er nooit zijn stempel op had kunnen drukken omdat het doel niet duidelijk was. Als gevolg kreeg Opron de opdracht om project G te ontwikkelen tot een middenklasser die in 1970 gelanceerd kon worden. Plus veel zeggenschap over project S omdat zijn ideeën in lijn waren met die van Bercot. Bercot wilde nu een

‘GT de prestige’. Opron was daar voorstander van. Hij was al benoemd als opvolger van Bertoni in 1964, maar werd nu hoofd ‘style’ en belast met het complete design. Het plan van Bercot om de motor uit te besteden werd uitgevoerd en Maserati werd de gekozen partner. Cadiou werd onofficieel opgevolgd door Brueder, een vertrouweling en de rechterhand van Bercot, maar Mages en Allera (mechanique), Larousse/Estanques (carrosserie), Né (études special) en de andere ‘leiders’ van de teams, kregen meer eigen verantwoording. Het was ook duidelijk dat Opron als hoofd style veel meer zeggenschap kreeg over de ontwikkeling. We spreken hier over de leidinggevenden, maar we moeten niet vergeten dat er aan een auto minstens een tiental ingenieurs en nog tientallen andere technici werkten, die de details ontwierpen en de ideeën uitwerkten. Dat waren ook mensen die meewerkten aan de vernieuwing waar Citroën toen door gekenmerkt werd.

Het eerste chassis voor de Maserati C114 was voorzien van een carrosserie die sterk leek op een Panhard 24, en werd alleen op 'La Ferte Vidame' het eigen testterrein gebruikt.



TESTEN

We kunnen dus wel zeggen dat Project S twee fasen kent. Tot 1966 was het een oefening om een snellere voorwiel aangedreven afgeleide van de DS te maken. Vanaf 1966 werd het een project om een baanbrekende ‘Grand Turismo’ te maken. Vorm volgt functie kun je wel zeggen: Opron wilde een goed gestroomlijnde koets en er werd serieus gekeken naar het weggedrag op hoge snelheid. Dat was toen nog een novum voor een productiemodel. Er was al besloten dat Chausson de carrosserie zou gaan maken, zoals ze al deden voor Panhard. Ook omdat er op Quai de Javel geen ruimte was. En zo werden er dus als ontwikkeling drie chassis klaargemaakt op basis van het laatste werk van Né en het werk van de Panhard-ingenieurs. Twee daarvan werden voorzien van DS-plaatwerk, om ongestoord te kunnen testen. Toen de eerste prototypen van de C114-motor van Maserati beschikbaar kwamen, werden die in twee chassis geplaatst. De eerste voorzien van een verkorte en verlaagde 2-deurs DS-carrosserie in een lichte kleur, die we kennen als de 00SB0001 of als kenteken 4285VH75. De tweede had een langere 2-deurs DS-carrosserie in een donkere kleur, die we kennen als de 00SB0002. Pas later werd er ook een Maserati-motor in het derde chassis gehangen, want dat chassis werd voorheen gebruikt om een 4-cilindermotor in te testen: de motor uit het DS 200 km/h-project. Dat chassis was voorzien van een carrosserie die sterk leek op een Panhard 24, maar werd nooit op de openbare weg gebruikt en had dus geen chassisnummer. Dat was geen probleem, aangezien Citroën met ‘La Ferte Vidame’ een eigen afgesloten testterrein had.

4-CILINDER

Er was dus ook wel degelijk gekeken naar een 4-cilinder voor de SM, die werd ingebouwd in de gecamoufleerde Panhard. Maar toen er geld voor de verdere ontwikkeling van die 4-cilinder met dubbele bovenliggende nokkenassen uitgetrokken moest worden, werd dat door Bercot niet doorgezet. Immers, Michelin, eigenaar van Citroën, vond dat geen geschikte keuze voor een prestigieus project zoals de SM nu moest worden. Ook voor de CX is dat project nooit meer van stal gehaald. De 2500, een vergrote DS23-motor, leverde al ruim 130 pk, en voor nog meer kwam de turbo. Toen Project F in april 1967 definitief gestopt werd, kreeg Opron zoals gezegd vrijwel direct opdracht Project G te starten. In de wetenschap dat de beoogde auto in het voorjaar van 1970 klaar moest zijn, vrijwel gelijktijdig met de SM. Tegen de tijd dat deze beide projecten productierijp waren, werd gestart met project L, de toekomstige CX. Daarnaast opende in 1968 het nieuwe ontwikkelcentrum in Velizy en werden de diverse ontwikkelingsafdelingen geleidelijk daarnaar overgeplaatst van Rue du Theatre, waar ze gehuisvest waren in oude industriële panden van Citroën.

PROJECT G

Vanaf 1966 krijgt Project S zijn doel: de SM. Ook al werd die naam pas later ingevoerd. Alle ontwikkelingen werden afgestemd op het presenteren van de SM op de Salon Automobile van Genève in 1970. Destijds dé plaats om prestigieuze auto's te lanceren. De GS zou voor het publiek gelanceerd worden op de Salon Automobile de Paris in 1970,

en in augustus 1970 voor de pers, na de SM, want het was ook iedereen duidelijk dat Project G van zeer groot belang was voor Citroën.

De hoofdlijnen van Project G stonden vast en er werd veel ‘geleend’ van project F, zoals de nieuwe 4-cilinder luchtgekoelde boxer waarvan al prototypes bestonden, en de hydraulische vering die het topmodel van Project F zou gebruiken (het eenvoudige model zou origineel een torsiestaafvering krijgen). Opron moest de carrosserie nog ontwerpen en de productie kreeg ook veel aandacht. Omdat Project G een volumemodel was, werd natuurlijk ook naar de kosten gekeken.

ALFIERI

Bij Project S was de situatie anders. Men had 2,5 jaar om een compleet nieuwe auto af te leveren. De eerste pre-serie exemplaren van de Maserati-motor kwamen pas begin 1968 naar Parijs om getest te worden, en Né en zijn team kregen eind 1967 het eerste contact met Maserati. Zij wilden heel

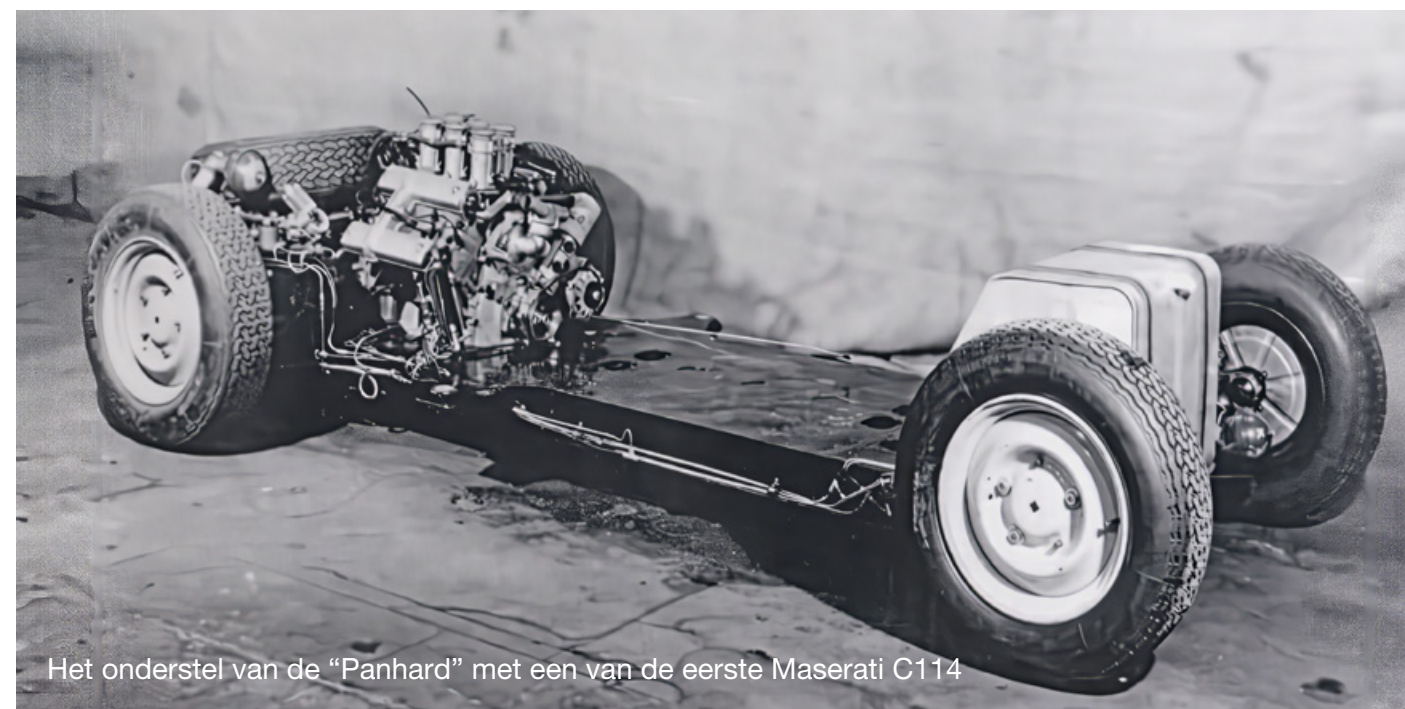
graag gebruik maken van de kennis en ervaring die Alfieri had met auto's met veel vermogen die ook makkelijk hogere snelheden haalden. Hoewel Alfieri nooit een voorwielaangedreven auto ontwikkeld had, was hij zeer open minded en het contact met Né en zijn team verliep heel goed. Van Né was bekend dat hij graag naar Maserati ging om ideeën uit te wisselen met Alfieri en gretig gebruikmaakte van de ervaring van Alfieri met hoge prestaties en dito snelheden. Alfieri kwam vanaf midden 1968 ook eens per maand naar Parijs voor de gang van zaken bij Maserati en de ontwikkeling van Project S in het bijzonder. Voor Project S braken spannende tijden aan, want er werden veel zaken parallel ontwikkeld. Het team rond Giret werkte aan de koets en het interieur en Opron zelf werkte aan de aerodynamica en het gedrag van de koets bij hoge snelheden, lees: de windtunneltest met schaalmodellen. Omdat Becchia voor Project S, zowel vanwege zijn naderende pensioen als zijn slechte relatie met Alfieri (waar het

generatieverschil ook een rol speelde, Becchia was 28 jaar ouder dan Alfieri en van de ‘vooorlogse’ school) minder betrokken was, werd Né de man die de implementatie van de Maserati-motor voor Project S in Parijs voor zijn rekening nam. De echte engineering van de motor lag immers bij Alfieri.

MALLERET

De tijdslijn voor Project S was met de beoogde introductie op de Salon van Genève behoorlijk krap, want het was duidelijk dat er begin 1967 nog weinig concreet was. Er was geen koets, geen prototype van de motor en ook het onderstel met de techniek was er nog niet. Er moest dus hard gewerkt worden, en dat is ook gebeurd.

Begin 1968 kwamen de eerste vijf motoren vanuit Modena. Een werd er naar Renold gestuurd voor de kettingen, twee kwamen in prototypes terecht, een was voor test (die kwam later in de Panhard) en een motor was voor het ‘Bureau Methode’ voor de productievoorbereiding. De productie



Het onderstel van de “Panhard” met een van de eerste Maserati C114



Toen de eerste prototypes van de C114-motor van Maserati beschikbaar kwamen, werden die in twee chassis geplaatst. De eerste voorzien van een verkorte en verlaagde 2-deurs DS-carrosserie in een lichte kleur, die we kennen als de 00SB0001

van de motoren was gepland op 5000 per jaar. Dat mag je omzetten in tussen de 110 en 120 per week, en ook daar werd in Modena hard aan gewerkt. Toen Citroën begin 1968 zestig procent van Maserati kocht van de Orsi-familie, werd Guy Malleret, voorheen directeur productie motoren voor de 4-cilinders (zeg maar de DS-motoren), door Bercot naar Maserati gestuurd om de productie van de SM-motoren te managen. Hij was toen adjunct-directeur. In 1969 werd Malleret algemeen directeur toen de Orsi's een stap terug deden, en vormde hij samen met Alfieri en de financieel directeur die door Citroën aangesteld

werd de nieuwe directie. Alfieri had verwacht algemeen directeur te worden, maar Bercot vond hem daarvoor (terecht) niet de juiste man. Dat leverde in het begin wat frictie op, maar Malleret was een excellente people manager die Alfieri weer blij maakte met zijn rol als technisch directeur. Malleret was de juiste man op de juiste plaats. Het aantal werknemers van Maserati verviervoudigde in een jaar en de motorproductie was klaar begin 1970. Toen Citroën de samenwerking met Ligier begon voor Le Mans en later voor de productie van de SM, werd Malleret ook nog gebombardeed tot algemeen directeur van Ligier.

KOETS

De koets: toen Opron het finale ontwerp van de koets af had en Bercot dat goedgekeurd had, kon Chausson beginnen aan de productievoorbereiding. De productie moest in maart 1970 beginnen. Maar al in 1968 werd er een kunststof koets gemaakt om te testen. Bij Chausson was men door de ervaring met Panhard gewend in relatief kleine serie koetsen te bouwen, maar aan de SM werden als prestigemodel hoge eisen gesteld. De eindmontage van de SM was gepland in de fabriek aan Quai de Javel, maar het echte werk werd gedaan door het Bureau de Methode,



Jacques Né bouwde de witte 300km/h SM met de 24-kleppermotor die tot 380 pk kon leveren.



Ook werkte Jacques Né aan de verkorte Rally SM met de 280pk 3-litermotor

zeg maar de productievoorbereiding. Zij moesten uitzoeken hoe onderdelen geproduceerd moesten worden en hoe de SM opgebouwd moest worden. Op Quai de Javel had men voldoende goedgeschoold montagepersoneel van de DS, dus dat vormde geen bottleneck. Toch liep niet alles van een leien dakje. Op de Salon van Genève en voor de publiciteits-SM werden voorserie/prototype-exemplaren gebruikt. De eerste koetsen van de SM die in de lente van 1970 arriveerden op Javel voor de montage, werden teruggestuurd omdat er vliegroeist op zat door het vervoer op open wagens. Dus werd inderhaast een dompelbad geïnstalleerd met grondverf voor de kale koetsen. Daaraan dankt de SM zijn redelijk goede roestbestendigheid in vergelijking met andere auto's uit die tijd. Er waren ook problemen met de aanloop van de productie daarna. De eerste 100 of 150 SM's werden voor de fabrieksvakantie gebouwd, maar daar moesten nogal wat wijzigingen aan doorgevoerd worden. Ze kwamen niet door de kwaliteitscontrole en werden pas in september 1970 definitief afgebouwd. Voor de Franse markt was dat op tijd. De Salon Automobile 1970 werd geopend op 1 oktober en daarmee werd de verkoop in Frankrijk gestart.

EINDE

Het einde van Project S, laten we maar zeggen toen de eerste SM's van de band rolden in september 1970, was het begin van het tijdperk SM. Voor Jacques Né was Project S echter niet ten einde. Hij gebruikte dat nog jaren voor zijn werk aan de sportieve versies van de SM: de rally-auto's en de auto's voor de 24-uursraces van Le Mans en Spa. Zijn eigen witte SM gebruikte hij om nieuwe zaken te testen. Ook werkte hij aan de verkorte Rally SM met de 280pk 3-litermotor, en de witte 300km/h SM met de 24-kleppermotor die tot 380 pk kon leveren. Noem dat maar de derde fase van Project S. Wie weet wat daar nog uitgekomen was als Citroën niet zijn hand financieel overspeeld had en virtueel failliet was in oktober 1974 en gered moest worden. Te veel geïnvesteerd en niet genoeg gelet op de cash-flow was later het verdict, maar achteraf is iedereen wijzer.



II SM OP WA TER STOF

Door Peter Valkenburgh

Een klassieker
op waterstof
of electriciteit:
schrijf er iets
over op een
forum
danwel
Facebook,
of heb het
er over
tijdens een
evenement,
en de
meningen
lopen sterk
uiteen.

Van brakende
emoji's tot
klappende
handjes:
je hebt direct
twee kampen.

Stof tot
nadenken zeg
maar...

Waterstof als brandstof is een idee dat ontstond toen we ons afvroegen wat te doen met onze donor DS en SM. Beide met kapotte motor, zonder interieur en inmiddels van de nodige onderdelen ontdaan, waardoor al snel zichtbaar werd dat beide koetswerken zo slecht nog niet waren... Slopen zou echt zonde zijn. Bovendien komt de SM uit de USA en is een automaat. Niet de meest populaire uitvoering dus. Voldoende redenen om te kijken of we deze fraaie wagens een tweede leven kunnen geven. Op waterstof!

WEEKENDTAS

Een paar jaar geleden al wordt onze interesse in deze manier van aandrijven gewekt als Holthausen Clean technology zijn Hesla presenteert: een Tesla met het originele accupakket en een brandstofcel die de auto een actieradius van ruim 1000km geeft. Terwijl wij al bezig zijn met de carrossierestauroatie van de SM, want dat besluit hadden we al genomen, wil een geïnteresseerde klant met ons het avontuur aan gaan om een DS te elektrificeren. Ook heeft hij wel oren naar de optie om de

benodigde elektriciteit niet alleen uit accu's te halen, maar de elektriciteit ook in een brandstofcel met waterstof te produceren. Want voor een beetje actieradius heb je een flink, zwaar accupakket nodig. Het verliezen van binnenruimte is ook wel een dingetje bij de meeste oldtimers die omgebouwd worden. In sommige kan er nog net een weekendtas mee en dan is de beschikbare ruimte al vol.

INPASSEN

Het ontwerp en de uitstraling van zowel DS als SM is wel bij uitstek geschikt voor het toepassen van elektrische aandrijving. Zeker als je bedenkt dat de DS het eigenlijk al vanaf haar introductie moest doen met een verouderde motor, het ontwerp had de al ontwikkelde 6-cilinder-boxer motor goed kunnen hebben. Bij beide modellen zijn accupakketten en/of waterstoftank goed op de plaats van de benzinetank en/of onder de achterbank en het diepe deel van de kofferruimte te plaatsen zodat er genoeg bagageruimte overblijft. Wel gaan we ervoor om het reservewiel van de SM, net als bij de DS



in de motorruimte een plek te geven om dan uiteindelijk een kofferruimte van formaat te creëren. We zijn er absoluut niet voor om op grote schaal (zeldzame) klassiekers te gaan ombouwen, zeker als het een perfect gerestaureerd of nog origineel exemplaar betreft. Maar die paar kevers, 2cv's of Volvo Amazons ombouwen? Wij hebben er geen moeite mee. Er blijven genoeg originele toppers over.

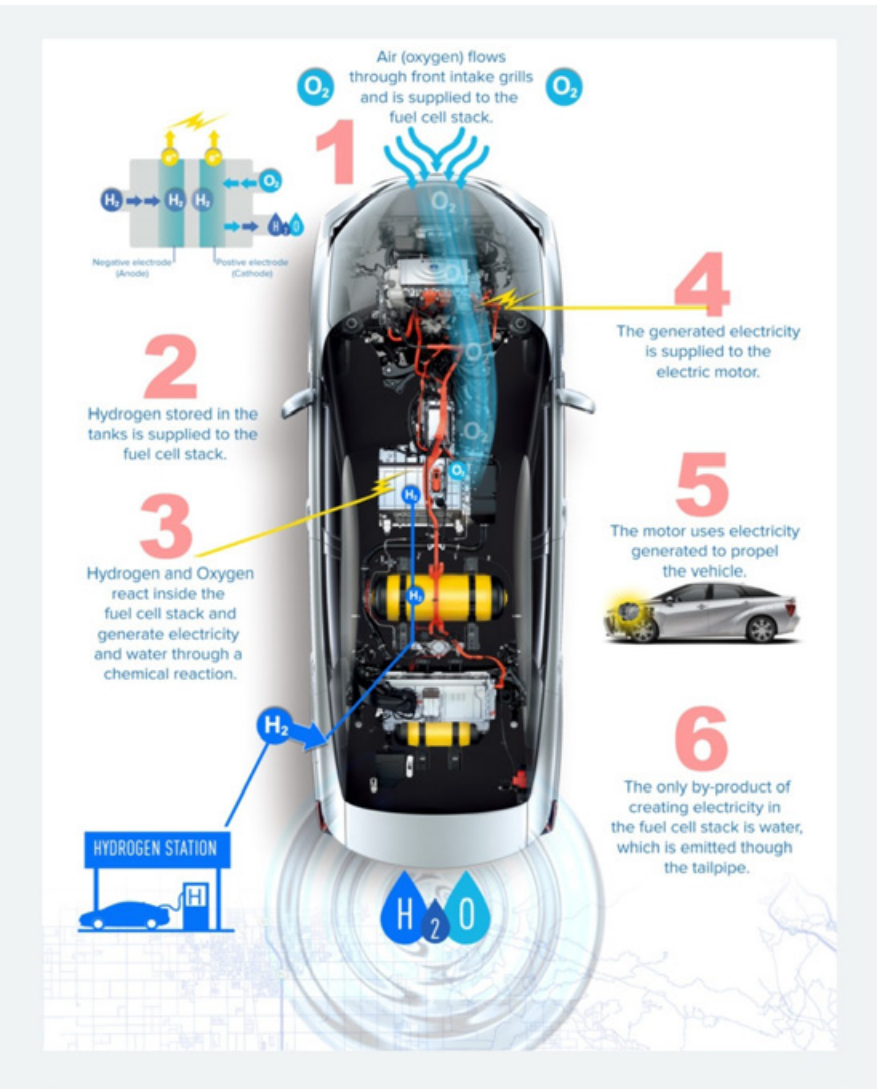
ZWEVEN
AI is het wel bijzonder dat er kennelijk genoeg mensen zijn die er bij deze auto's tijdens de al kostbare restauratie ook nog eens 25 á 30k tegenaan gooien voor ombouw naar elektrisch. Want zonder restauratie weet je niet wat zo'n oud koetswerk, met ongetwijfeld ook roest op onzichtbare plaatsen, gaat doen met al dat extra gewicht. En mede door de extra accubelading wordt hooguit een actieradius van pakweg 250 kilometer verkregen. En dat is gewoon te weinig om een auto goed te kunnen gebruiken. Een goede reden voor ons om de mogelijkheden van een brandstofcel te onderzoeken en er minstens 400km ver mee te komen. De tankstations

waar je waterstof kunt tanken hebben inmiddels zo'n dekkingsgraad in Nederland dat je binnen de 75km overal kunt bijvullen. Nu Europa nog om met je elektrische SM in stilte naar de Cote d'Azur te kunnen zweven!

INHALEN
Aangezien Holthausen naast de Hesla ook een 2CV voorzag van een brandstofcel en daarna van de gemeente Groningen de opdracht kreeg om de gemeentelijke voertuigen te voorzien van een brandstofcel, was een nieuw bedrijf geboren. Helaas is het qua klassiekers bij de 2CV gebleven en heeft het bedrijf besloten om te gaan voor ombouw van grote wagenparken en niet mee te werken aan enkelstuks. Daarom starten wij met elektrificeren van de SM en de DS en hopen we gaandeweg de restauraties ingehaald te worden door de met grotere snelheden ontwikkeling van de brandstofceltechniek.

TECHNIEK
Verwacht van ons op dit moment geen volledig dichtgetimmerd technisch onderbouwd verhaal, of een berekening. Daar staat het internet vol mee en is er op bijv. duurzaammba.nl/waterstof, waterstofauto.nl

Als ik de motor van mijn Jensen Interceptor aan de pomp zou laten draaien krijg ik de tank nooit vol..



of op waterstof.nl goed uitgelegd hoe e.e.a. werkt. Beide projecten bevinden zich echt nog in de onderzoeksfase. Wel is het streven om niet een tjokvolle motorruimte te zien bij het openen van de motorkap, waarbij er een accupakket bovenop de motor is geplaatst. Al willen we wel rond het originele gewicht op de voor- en achteras uitkomen.

MODIFICEREN
Bij beide auto's moeten we sowieso de aandrijving en plaats van diverse hydraulische componenten wijzigen, aangezien bijv. de HD-pomp nu niet meer via een poelie op de motor aangedreven kan worden. Het is voorlopig niet te verwachten dat ie betaalbaarder gaat rijden zoals op LPG. De productie van waterstof, zeker als het met groene stroom gedaan wordt, is duur. AI is het tanken van 98 of hoger ook niet heel leuk meer. Als ik de motor van mijn Jensen Interceptor aan de pomp zou laten draaien krijg ik de tank nooit vol.. Wij zien het dus vooral als een mooie technische uitdaging waarbij twee slopers toch weer asfalt onder de banden gaan krijgen.



EN WE DIE – SEIN DEUR...3

Door Peter van Kouteren

[instagram.com/mariushillerislammers](https://www.instagram.com/mariushillerislammers)

In SublieM 98
hebben jullie
deel 2 kunnen
lezen over mijn
werkzaamheden
aan Nederlands
enige
geregistreerde
SM diesel.
Zoals eerder
genoemd blijft het
een rijdend project.

Wie overkomt het niet: je wilt wegrijden en ja hoor, een lekke achterband. Blijft toch altijd wel weer heel spannend om met het standaard in de auto aanwezige gereedschap een wiel te wisselen. Bij mijn eerste DS was de kokerbalk niet in orde en zakte de auto door de kriksteun heen. Was ff wat prutsen om de reserveband achter de voorstoel te halen, want ik heb natuurlijk een open laadvloer.

Ben wel geschrokken van de snelle uitdroging van mijn achterbanden. Bij de vorige APK niet opgemerkt, gelukkig andere banden voorhanden en gemonteerd.



KOELVLOEISTOF

Ik vond het vreemd dat ik zoveel koelvloeistof aan het verliezen was en uiteindelijk een druktest van 1,0 bar op het systeem gezet. En ja hoor, de vloeistof stroomde rijkelijk aan de binnenkant voor het gaspedaal. Nu werd het toch eens tijd om de kachelkraan ook na te kijken omdat zomers rijden met de kachel op volle stand open niet erg prettig is.

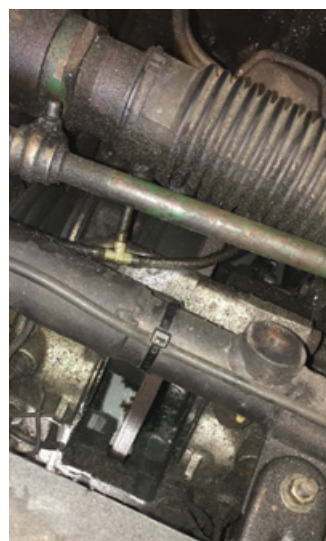
Ik had al eens een kachelkraan door de legendarische Wim van der Laan laten reviseren, dus deze uit mijn groene SM gedemonteerd en uit elkaar gehaald om te zien wat voor truc Wim hiervoor bedacht had. Gelukkig kon ik dit reproduceren (ik vraag mij toch af of het niet beter is om een elektrische klep te monteren: alleen maar open en dicht want de kachel is toch moeilijk te doseren). Uiteindelijk met de druktest kwam er nog meer narigheid naar boven: de kleine verbindingskachelslang en de aansluiting kraan en kachelradiator lek. Uiteindelijk bleef de druk op 1 bar staan dus alles weer afgemonteerd.

RADIO

Het volgende dat aan de beurt was, was het radiosysteem. Bij de SM diesel hoort geen Continental Edison radio maar een Ome Alie retro-look-ding. Maar ja hoe krijgen we die in de originele plaats? Bij de 3D-winkel een passende console laten maken en deurpanelen opgezocht met speakergaten erin. Bijbehorende speakers uit een XM en hoppa, nu horen we wat minder diesegeluid.

APK

En dan de laatste APK!! Best wel spannend natuurlijk en helaas afgekeurd. Afgekeurd op remopbrengstverschil voorkant, lezzak achter en de remlichten niet rood genoeg. Het remverschil kwam raar over omdat ik een half jaar geleden gereviseerde remklauwen en nieuwe remblokken gemonteerd had. Na enig speurwerk bleken de nieuwe remblokken aan een kant heel erg onder de motorolie te zitten. Uiteindelijk besloten om weer nieuwe remblokken te monteren en de oorzaak van de motorolielekkage op te zoeken. Bleek dus dat beide krukaskeerringen het begeven hebben na 50 jaar dienst. De lezzak was snel vervangen (als je een aantal rijdende SM's bezit is het wel handig om lezzakken op voorraad te leggen) en de witte leds van de remverlichting vervangen door rode leds. Blijft dus het urgente probleem van de motorolielekkage, want wanneer dit ten koste gaat van het remvermogen rijdt dit niet fijn. Natuurlijk kan de motor eruit en gereviseerd worden, maar dan ben ik mijn hefbrug maanden kwijt voordat ik de motor weer terug heb. Ik kan me best voorstellen dat onderdelen voor deze oude B22-dieselmotor best wel moeilijk te vinden zijn en dat kost allemaal tijd.



Het meest voor de hand liggende is een vervangende motor zoeken en deze te reviseren. Mijn oog viel op een advertentie van een gereviseerde B22-motor op Marktplaats. Opgehaald achter Nijmegen en eerst maar eens uittesten wat er loos is met deze motor.

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



DE E-SM

Door Paul Wensveen

elk onderdeel heb zijn voordeel

Het idee was om
de auto elektrisch
te maken onder
het motto:
*whatever you
want, whatever
you like* (popgroep
Status Quo).

Ik doe deze hobby
vanuit een passie,
maar in ieder
geval met liefde
voor de mooie en
technisch briljante
Citroën SM.

Als je met het restaureren van auto's bezig bent als hobby, in mijn geval zo'n 50 jaar, kies je onbewust tijdens de restauraties voor iets wat jij leuk vindt en denkt te kunnen. Maar nog leuker is om te ontdekken wat je niet kan. En dan ga je op zoek naar mensen die dat voor jou kunnen oplossen en waar je iets van kan leren. Het leukste is dat al die mensen die je ontmoet tijdens het restauratietraject je kunnen helpen bij hetgeen waar jij niet goed in bent, en hun kennis en eigen plezier en passie voor het restaureren van auto's willen delen met jou.

ORIGINALITEIT

Mijn gereserveerdheid richting clubs in het algemeen, maar zeker richting autoclubs, is dat veel leden vinden dat alles origineel moet zijn. Als je daar niet aan voldoet, ben je aan het vloeken in de kerk. En juist die kerk daar heb ik zo'n hekel aan: je moet het doen zoals het in de Bijbel staat. In ons geval zijn dat de onderdelenhandboeken. Ik heb bij de presentatie van deze elektrische Citroën SM aan de SM-club het verhaal verteld dat er een miljoen nieuwe mini's door BMW gebouwd zijn en dat er niet een hetzelfde is. Dus wat is origineel? Nadat de auto de fabriek verlaat, gaat deze een heel eigen leven leiden. Dan wordt het voor mij pas interessant. En daar gaat dit artikel over: de elektrische SM.

DE WEG ER NAARTOE

Wat mij betreft is de weg er naartoe de leukste. Waarbij vragen langskomen als: wanneer is ze gebouwd? Hoeveel eigenaren heeft zij gehad? Wat is er aan veranderd? Welke reparaties zijn er gedaan? Welke kleur had zij? Is het interieur of de motor gerestaureerd? Ga zo maar door.

Het begon in mijn geval met een advertentie op Marktplaats. Daar stond onder een afdak een half gesloopt SM-chassis te verpieteren. Voor mij op zich geen enkel probleem, want ik weet wel hoe je zo iets aanpakt. Ik ben in het trotse bezit van meerdere SM's, die ik met veel plezier heb gerestaureerd. Ik heb de betreffende adverteerder gebeld en die kwam met de spannende opmerking: "Je moet langskomen want door de telefoon ga ik je niet alles vertellen." Ik kwam in contact met een aardige man die als tussenpersoon de auto aanbood in opdracht van de eigenaar.

Het bleek te gaan om een auto die al 20 jaar stil stond (een gestrand project) en al was voorbereid om gespoten te worden. Ook de motor was al volledig gereviseerd. Die zat er nog wel in, maar voor de rest was de koets incompleet. De deuren en voor- en achterklep ontbraken. Als je zelf al SM's



hebt gerestaureerd, heb je gelukkig genoeg onderdelen om die auto compleet te maken.

COMPLEX

Bij nadere inspectie bleek het allemaal nog gecompliceerder te zijn. Zo was er aan het chassisnummer gerommeld. Dat maakt het wat minder aantrekkelijk, vooral als je naar de RDW moet voor de keuringen en het invoeren. Ze kwam uit Italië, dus dat moest nog gebeuren. Wat bleek, de auto was 20 jaar geleden onder handen genomen door een restaurateur die de motor had gereviseerd en zijn compagnon die het plaatwerk en de voorbereiding had gedaan. Die twee restaurateurs kregen onenigheid met de eigenaar van de auto, en tot overmaat van ramp kregen de restaurateurs het daarna ook nog onderling met elkaar aan de stok. De drie partijen waren niet bij machte om hun geschillen bij te leggen.

Na 20 jaar heeft de eigenaar uiteindelijk via de rechter zijn rechtmatige bezit

teruggevorderd. De eigenaar kreeg gelijk van de rechter en mocht zijn bezit komen ophalen. Dat laat natuurlijk onverlet dat er wel betaald moest worden aan de twee restaurateurs waar de auto nog stond gestald. Die wilden terecht geld zien, plus een bedrag voor 20 jaar stalling. De rechtmatige eigenaar had een gerechtelijk bevel (grosse) gekregen van de rechter en die gaf de deurwaarder opdracht om de auto op te halen. Dat ging niet geheel zonder slag of stoot. Deze soap kwam in geuren en kleuren voorbij op de televisie bij een programma over deurwaarders. Het was nog een hele uitzoekertje om de juiste uitzending te vinden voor de dossiervorming. Mijn vrouw heeft 50 uitzendingen moeten uitzitten (echte liefde) om deze beelden te vinden.

Zoals ik al vertelde, is de weg er naartoe het leukste. Zo bleek de deurwaarder ook een heel bijzondere man te zijn, die zelfs een helikopter had en deze ook gebruikte om olietankers in beslag te

nemen die hij vanuit de lucht kon spotten. Na al het speurwerk kwam ik ook de plaatwerker op het spoor. Ik wilde zien of hij mij nog kon helpen aan de ontbrekende plaatwerkdelen, zoals de typeplaatjes die in de motorruimte zitten. Tenslotte had hij deze niet voor niets achtergehouden. Gelukkig kon ik hem tevredenstellen, zo eind goed al goed.

OORSPRONG IDEE

Ondertussen kwam bij mij het idee op om van deze auto de eerste elektrische SM te maken. Tenslotte had ik er al diversen met een verbrandingsmotor. Deze motoren heb ik ook zelf gereviseerd, wat ontstellend leuk is om te doen maar wel een uitdaging. Ik was weer toe aan een nieuwe uitdaging dus waarom niet elektrisch?

Ik kwam terecht bij Menno Schilder in Limmen. En dan krijg je weer de weg er naartoe, wat een leuke en vakkundig mensen daar. Ik werd dan ook meteen goed voorgelicht wat er allemaal bij komt kijken om van een brandstofauto een elektrische te maken en ook wat voor eisen de RDW daaraan stelt. Gelukkig zaten de invoerpapieren van de auto erbij, dat was in ieder geval wat.



KEURING

De carrosserie die uit Italië kwam en 20 jaar stil had gestaan bij de restaurateurs, was absoluut top. Dat had ik al bij aankoop wel gezien. Bij de meeste auto's moet altijd nog wel het een en ander gebeuren aan de carrosserie. Deze hoefde alleen nog maar gespoten te worden. Op goed geluk heb ik de carrosserie naar de spuitspecialist gebracht, in de hoop dat ik het probleem van het chassisnummer zou kunnen tackelen. Ik had natuurlijk genoeg indicatoren dat het inderdaad ging om de auto die op de papieren stond. Maar toch, het blijft een groot risico. Ik hoorde later een grapje van een RDW-medewerker dat er ook speciale kentekens zijn met de beginletters PB. Dat staat voor plantenbak: dan kan je hem in de tuin zetten en afstorten met tuinaarde om er plantjes in te doen.

Bij de eerste schouwing twijfelde de desbetreffende RDW-medewerker ook of er niet gerommeld was met het chassisnummer. Hij vroeg voor de zekerheid of ik een certificaat van fabricage in Frankrijk kon opvragen. Na een maand of drie kreeg ik het getekende certificaat uit Frankrijk (met hulp van Peter Derks, want ik spreek en schrijf geen woord Frans). En nu was de RDW er ook van overtuigd dat het inderdaad ging om de auto die op de papieren stond. Niet





om stroop te smeren, maar mijn dank gaat in deze ook uit naar de RDW die zeer welwillend, volgens het boekje, heeft meegewerkt om deze auto weer op de weg te krijgen.

UITGANGSPUNT

Het uitgangspunt van de restauratie was nog steeds: wat wil je? Wil je een verbrandingsmotor of wil je een andere motor erin, bijvoorbeeld een elektrische? Als ik de elektrische motor eruit haal en deze wil vervangen door de Maserati-motor, is dit hooguit drie dagen werk. Het was voor mij van belang om niet een gaatje in de koets te hoeven boren of iets te veranderen: zij kan gewoon weer teruggebouwd worden naar 'origineel'. In hoeverre dat na 50 jaar nog het geval kan zijn.

HERHALING GESCHIEDENIS

Bij het ontwerp en het bedenken van de Citroën SM was het uitgangspunt om een Gran Turismo te maken die in het hogere segment mee kon doen met de gevestigde merken

als Mercedes en Jaguar. Tenslotte had Citroën met de DS natuurlijk enorm veel geld en prestige verdiend en dat wilde het merk met de SM nog een keer duidelijk bevestigen. Toen de Fransen voor een appel en een ei Maserati konden kopen, was het ook belangrijk om bij de koop onze lieve heer op het gebied van motoren (Giulio Alfieri) in te lijven. Daardoor lag er een uitgelezen kans om een heel snelle auto te maken. Citroën was immers geen motorbouwer die racemotoren kon maken. Lees ook het artikel in het vorige clubblad van Peter Derks. Het leuke is dat je daarin leest dat het allemaal op mensenwerk is gebaseerd, en op kennis en liefde.

Wat ik mooi aan mijn project vind, is dat er een elektrische motor in zit die precies die power heeft die men toen voor ogen had. De Maserati-motor was een openbaring in zijn tijd en deze elektrische motor zorgt voor exact dezelfde ervaring. Waanzinnig.

PLEZIER

Het mooie dat deze geschiedenis ons vertelt, is dat - ongeacht wat je uit deze hobby wilt halen - iedereen gewoon moet doen wat hij zelf leuk vindt. Of je nou je auto laat afspuiten in de spuitcabine of het zelf doet met een verrollertje: als je het maar naar je zin hebt. Ieder op zijn eigen manier. Dus niet alleen de puriteinen, maar ook de gewone rommelaars. Het is allemaal maar spelen, en een keus.

Belangrijk is dat deze bijzonder mooie auto in stand wordt gehouden en dat er door iedereen veel plezier aan beleefd wordt. Door zowel de berijders als al die mensen die je tegenkomt op straat. Die een duim opsteken en een praatje willen maken. Dat heeft overigens ook wel een negatieve kant, namelijk dat je constant dezelfde kappersbabbel moet doen. Maar ja, een beroemd Citroën SM-bezitter zei ooit: "Elk voordeel heb zijn nadeel."



Kruger Your Car

rubriek: SM-art

tekst en foto's: Corné Kwint

Paint Real Life

Een paar jaar geleden ontmoetten we Reginald Kruger in zijn stand 'Reginald Art' op de MECC Interclassics te Maastricht.

Ik liep voorbij zijn tentoonstelling en wat mij direct opviel waren de prachtige driedimensionale kunstwerken van klassieke auto's. Toen nog voornamelijk van het merk Porsche. Prachtige kunstwerken!



Ik ging met hemin gesprek en ik raakte onder de indruk... Wat zou het mooi zijn om van mijn Citroën een surrealistisch kunstwerk te maken. Reginald kende de Citroën SM niet en ik liet hem graag foto's van mijn auto zien. Hij was echt verrast... Toch wel een bijzondere vormgeving en wat anders dan een Porsche! Bovendien vond hij de kleur Bleu Delta prachtig.

WIE IS REGINALD KRUGER?

Kruger is een beeldend kunstenaar en heeft zijn bedrijf Reginald Art in Elst (Gelderland).
“Als beeldend kunstenaar maak ik kunstwerken van auto's, vrouwen, dieren, natuur en andere thema's op aluminium met speciale 3D- en lichteffecten. Ik maak gebruik van speciale stroboscopische fotografie/lightpainting. In een donkere ruimte worden foto's gemaakt met een lange sluitertijd en een externe flitslamp.
Elk maatwerkkunstwerk begint met een fotosessie bij de opdrachtgever in de buurt. Van elke auto worden meer dan 200 shots gemaakt met verschillende belichtingen. Deze foto's worden op elkaar geplaatst om een 3D-beeld te maken. Het artwork wordt vervolgens met zeefdruk op het aluminium aangebracht en de hele plaat wordt afgewerkt met airbrush. Hierdoor ontstaat een heel bijzonder 3D-effect

met lichtspelingen die je alleen met je eigen ogen kunt zien... Elk kunstwerk dat ik maak is uniek en wordt voorzien van een certificaat van echtheid, genummerd en voorzien van mijn handtekening.”

SURREALISTISCH

Ik maakte een aantal maanden na de beurs een afspraak met Reginald in Elst. Ik gaf hem een vrije opdracht een surrealistisch kunstwerk van mijn auto te maken in de sfeer van Salvador Dali, een kunstenaar die ik heel erg bewonder. Interieur en exterieur moesten samen een opvallende rol spelen.
Reginald was erg enthousiast en in zijn nopjes om een surrealistisch kunstwerk als een vrije opdracht te mogen maken. In ieder geval een mooie uitdaging!
Na enkele weken mailde Reginald het eerste ontwerp om er vervolgens samen verder aan te werken. Na een aantal keren overleg was het ontwerp naar ieders smaak klaar. Reginald vond en vindt het heel belangrijk om steeds goed overleg te hebben. Hij wil echt dat je er helemaal blij mee bent!
Als het ontwerp klaar is begint het pas echt. Want alles moet nog gefotografeerd worden.

FOTOSHOOT

We maakten een afspraak bij een fotostudio in Nijmegen.
Voor deze afspraak heb ik mijn auto professioneel laten poetsen om alle lakkrasjes eruit te laten halen, omdat krasjes op de foto enorm opvallen en dat is niet mooi.
Wat zag mijn SM er mooi uit (als nieuw!) hetgeen bevestigd werd door Reginald toen ik de fotostudio inreed. Acht uur duurde de fotosessie. Ongelofelijk veel tijd kost het om elk detail te fotograferen. Van verschillende afstanden worden de lampen gepositioneerd t.o.v. de auto, de camera blijft op dezelfde plek. Reginald fotografeert dan met een sluitertijd van 15 seconden terwijl hij een lamp boven en naast de auto verplaatst in de geheel donkere ruimte (zie foto's). Daarna worden de afzonderlijke delen van de carrosserie gefotografeerd met een kortere sluitertijd met externe flitser. Telkens controleert Reginald zijn gemaakte foto's op zijn laptop. Ook het fotograferen van de interieurdetails kost veel tijd. Elk onderdeel wordt uitgebreid gefotografeerd (zie foto).

HANDWERK

Na een dag fotograferen begint het mooie handwerk voor Reginald pas echt!
Eerst selecties van de foto's maken en dan de goede foto's op elkaar plaatsen om een fraai 3D-effect te krijgen. Reginald vertelde mij dat hij wel 200 lagen gebruikte om een mooi warm en 3D-effect te krijgen van de Bleu Delta-kleur.
Eerst wordt het ontwerp met een zeefdruk op het aluminium geplaatst.

Vervolgens wordt het kunstwerk met airbrush afgewerkt.

Het resultaat is een prachtig kunstwerk in de maat 120cm x 200cm.
Heel groot dus!!
Je kunt het wel of niet mooi vinden maar bijzonder is het zeker wel. Voor mij is het een prachtig, apart en mooi kunstwerk van mijn auto geworden.
Hoe de interieurdelen van mijn auto mooi gedetailleerd door de hele omgeving zijn gepositioneerd.
Hoe de logo's van de motorkap in de lucht verwerkt zijn.
Hoe de voorwielen naar rechts in rust staan om toch wat dynamiek uit te stralen. Dit detail is tot stand gekomen door de auto in de laagste stand stationair te laten lopen en het stuurwiel naar rechts te draaien, anders kan dit natuurlijk niet.
Op de toren van het kasteel staat het etiket afgebeeld van één van de wijnen uit mijn wijnkelder die ik graag drink.

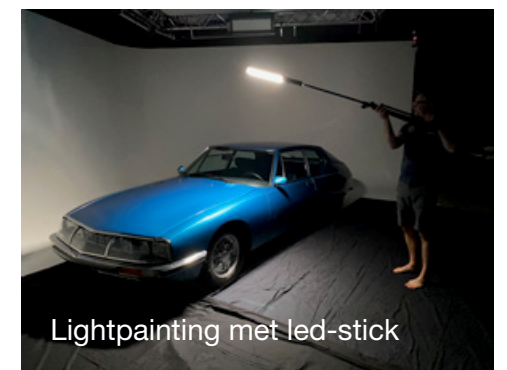
Ik ben erg blij met het resultaat en ik kan elke dag weer genieten van het kunstwerk van mijn Citroën SM als ik er langsloop.

Bedankt Reginald!

zie website www.reginaldart.nl



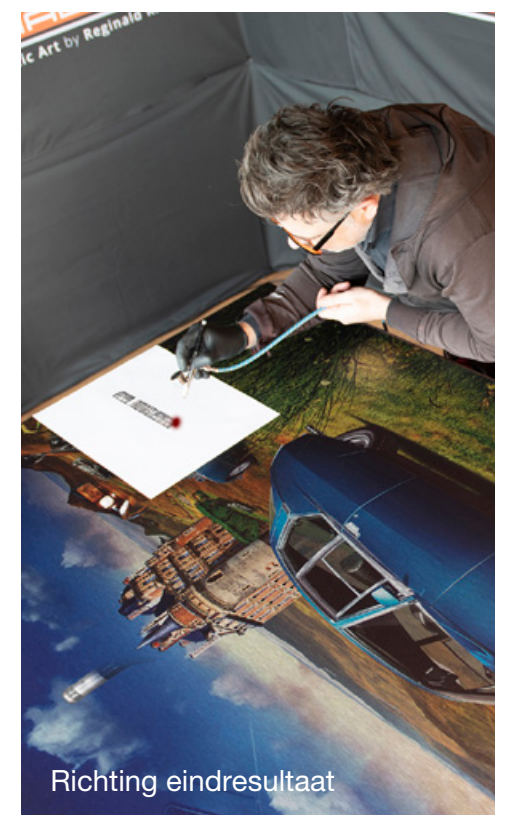
De studio



Lightpainting met led-stick



Reginald in actie met airbrush



Richting eindresultaat





tekst: Peter Derks

foto's: Jeroen Klijntunc

bewerking: Henk Middelkoop

16 11 1954
29 01 2024

Marc hopmans



29 januari jongstleden is ons clublid Marc Hopmans plotseling overleden.

Marc was lid van onze club sinds juli 2007, hij had kort daarvoor in de Var in Zuid-Frankrijk een Citroën SM Injectie uit 1973 gekocht en zocht naast kennis en ervaring ook mede-clubleden om gezamenlijk activiteiten te ondernemen. Zo werd hij al snel een gewaardeerd en actief clublid die in de beginjaren '10' nog bestuurslid activiteiten is geweest. Die SM was een ware passie voor hem, waar hij ook zelf aan sleutelde. Op een meeting zag je Marc vrijwel altijd met zijn SM, weer of geen weer. Niet te missen door de speciale kleur die leek op Rouge Dragon van een CX. De vorige eigenaar had hem laten spuiten in die kleur en Marc kon daar ondanks de niet-originaliteit heel goed mee leven.

Marc had nog een passie, fotografie en film, en zo zag je hem altijd met de camera in de aanslag.

Naast de SM was Marc docent aan een middelbare technische opleiding, zelfs nog na zijn pensionering werkte hij deeltijds door. En hij was film-fanaat. Dat ging zelfs zo ver dat hij zijn eigen 35mm-filmprojector had. De laatste grote bijdrage van Marc voor de club was de speciale clubvoorstelling van de film 'Project S' in zijn favoriete filmhuis. Ik heb hem voor het laatst ontmoet op de olieballen dag bij Cyril, camera in de aanslag, gemoedelijk zoals altijd. We bespraken kort het plan om de carrosserie van zijn SM aan te pakken. Niets gaf aan dat we hem snel zouden moeten missen.

Marc, rust in vrede!



Ereronde van club-SM's



Marc's SM, centraal met afscheid



Clubleden tijdens Marc's dienst

CELESTE

Sacré Métal :

tekst: Jan van Ekris

CHIARO

Maserati Mexico

foto's: Jan van Ekris, Henk Stolp
bewerking: Henk Middelkoop



Als het vier wielen, een stuur, een motor, deuren, een motorkap en kofferdeksel heeft, dan zal het wel een auto zijn.

Helemaal waar, maar alles daartussen kan veel kleur en karakter aan dat begrip geven.



Celeste Chiaro oftewel Hemelsblauw versus Blanc Meije

Het is het eerste waar ik aan denk als de prachtig gerestaureerde Maserati Mexico en mijn SM naast elkaar staan voor de fotosessie van deze eerste ‘Sacré Métal’, een voortzetting van de door clublid Robin Visser geïntroduceerde ‘Soortgelijke Magie’ reeks. Beide auto’s hebben twee deuren, vier zitplaatsen en een motor in het vooronder. Daar houdt iedere vergelijking meteen op. Dat is best apart, omdat ze allebei ontworpen zijn met de filosofie om de inzittenden op hoge snelheid zo comfortabel mogelijk te vervoeren. Het zijn dan ook echte Gran Turismo’s: grote automobielen, volgepakt met alle beschikbare luxe uit die tijd om de vaak lange reis zo plezierig mogelijk te laten verlopen.

Dat definieert dan ook gelijk dat zowel de SM als de Maserati Mexico geen sportwagens zijn. Pure sportwagens zijn allesbehalve comfortabel en ontberen veel luxe, teneinde het gewicht zo laag mogelijk te houden om de prestaties te optimaliseren. Oké, met beide auto’s kan je hard gaan, maar het hoge gewicht van zowel de SM als de Mexico - respectievelijk 1470 kg en 1550 kg - houden een ‘scherp op de

snede’ weggedrag tegen. Geen agile Alfa Romeo GTV of Renault Alpine dus, om het over tijdgenoten van Lamborghini en Ferrari maar helemaal niet te hebben.

CLIENTÈLE

Nee, de SM en de Mexico waren voor een heel andere clientèle. Vaak wat oudere, meer gedistingeerde mannen of vrouwen met een dikke tot hele dikke portemonnee. Maar wel met een goede smaak die de geneugten des levens zich lieten welgevalen. ‘Savoir Vivre’, zoals de Fransen dit noemen.

De Maserati Mexico 4700 kostte in 1970 in Nederland maar liefst FL. 69.000,- terwijl een SM in het jaar van de introductie (1970) 38.675 keiharde florijnen kostte. Bedenk hierbij dat de gemiddelde huizenprijs in dat jaar 52.000 gulden bedroeg en een 12-cilinder Ferrari 365 GTB (beter bekend als de Daytona) met een nieuwprijs van FL. 61.000,- maar liefst 8000 gulden goedkoper was dan een Mexico. Een Maserati was dus toen ook al voor de ‘happy few’. Het is om die reden dat er van de Mexico in totaal maar 485 exemplaren gebouwd zijn.

STUDIEMODEL

In 1965 werd het eerste prototype van de Mexico geïntroduceerd op de Auto Salon van Turijn, maar pas op de Auto Salon van Parijs in 1966 vond de officiële presentatie/introductie van het uiteindelijke productiemodel plaats.

Het studiemodel uit 1965 was ontworpen door Virginio Vairo, werkzaam bij designstudio en carrosseriebouwer Carrozzeria Alfredo Vignale in Turijn. Het was gebouwd op het chassis van een zeer exclusieve Maserati 5000 GT, eigendom van de Mexicaanse president Adolfo López Mateos. Het verhaal gaat dat Mateos zijn 5000 GT na een ongeval zwaar beschadigd naar Maserati in Modena, Italië had gezonden voor herstel. Dit herstel zou echter te duur zijn geweest naar de zin van de president, waarna Maserati voorstelde de carrosserie van het studiemodel op het chassis van de 5000 GT te monteren. President Mateos was zeer gecharmeerd van het Mexico-studiemodel en aldus geschiedde. Teneinde hoge

invoerrechten te voorkomen werd hetzelfde chassisnummer van de 5000 GT gebruikt. Ook toen al vierde corruptie en belastingontduiking hoogtij in Zuid-Amerikaanse landen.

GRAN TURISMO

De Mexico moest het gat opvullen na het geplande beëindigen van de productie van zowel de Maserati’s Sebring in 1968 alsook de Mistral in 1969. Ook dit waren 4-persoons coupémodellen, maar voorzien van inmiddels toch wel verouderde 6-cilinderlijnmotoren. De in 1963 geïntroduceerde Maserati Quattroporte I had al een uit de racerij afgeleide V8 met (bijna) 4200 cc en een variant met 4700 cc beschikbaar. De laatste werd ook in de in 1967 geïntroduceerde 2-persoons sportcoupe, de Ghibli, gemonteerd. Krachtige motoren met respectievelijk 260 en 290 pk met een fors motorkoppel, wat beter bij het karakter van deze modellen van Maserati paste. Het maakte het rijden met de Mexico heel aangenaam: veel vermogen onderin wat een comfortabele

en relaxte rijbeleving geeft, maar ook een sportief rijgedrag niet in de weg stond. Je kon dus heel hard gaan zonder moe te worden. Heel anders dan het karakter van de concurrerende modellen als de Ferrari Daytona of de Lamborghini Miura met hun nerveuze motoren en dito rijgedrag wat bij een echte sportwagen hoort. Maserati wilde nog meer de focus leggen op het begrip Gran Turismo en is daar met deze filosofie zeer goed in geslaagd. Het waren ook auto’s die bedoeld waren voor dagelijks gebruik. Het is niet vreemd om Maserati’s uit deze tijd tegen te komen met relatief hoge kilometerstanden van 100.000 km of (veel) meer.

Zaken als lederen bekleding, getint glas, elektrische ramen, airconditioning, een versnellingsbak met 5 verzetten, schijfremmen rondom en drie asbakken(!), waren op de meeste Maserati-modellen al standaard. Ondenkbaar in 1970 voor de meeste auto’s. Zelfs bij een SM of dure Mercedes moest voor deze opties



De magistrale hemelsblauwe Mexico van Henk Stolp

bijbetaald worden. Tegenwoordig lachen we hierom: een Dacia van nog geen 15.000 euro heeft dit allemaal en nog veel meer. Behalve die asbakken dan, die zijn er in de laatste 30 jaar wel zo’n beetje uit geëvolueerd. Vroeger rookten we ons nog lekker te pletter: overal en altijd en dus ook in de auto met de kinderen op de achterbank zonder gordel! En ja, ook een SM heeft drie fraai gestileerde asbakken.

MULTICULTUREEL

Een Mexico is feitelijk een halve Engelse auto. Het leer van de auto is afkomstig van Connely (ook de leerleverancier van Rolls Royce en Bentley in die tijd), het tapijt van Wilton, grote delen van de elektrische installatie van Lucas, de remmenrij van Girling en het differentieel van Salisbury. Zelfs de zeven dashboardklokken en meters waren afkomstig van Smith en het zal mij niet verbazen als het houten dashboard ook ‘Made in England’ was. Behalve de versnellingsbak en stuurbekrachtiging van het Duitse ZF en de schokdempers van het Nederlandse Koni, kwam de rest wel op het conto van de Italiaanse maakindustrie. Italianen zijn ware kunstenaars als het gaat om het ontwerpen en het met de hand bouwen van carrosserieën. Het zijn eerder kunstzinnige sculpturen dan functionele vervoerdozen. Italianen hebben vanuit hun cultuur de drang alles mooi te moeten maken. De functionaliteit is daar altijd ondergeschikt aan. Zelfs een Fiat 500 uit die tijd is een mooi en tijdloos ontwerp.

V8-racemonsters

De voor de Mexico gebruikte motoren waren, zoals eerder gezegd, een doorontwikkeling van de V8-racemotoren zoals gebruikt in de Tipo 450S race/circuitmonsters uit de latere

jaren 50. Met een gewicht van nog geen 800 kg, maar wel met 400 pk bij 7.000 tpm waren dit supersnelle en tevens zeer gevaarlijke alsook matig handelbare racewagens. Ze konden met gemak een snelheid van 320 km/u aantikken. Als racewagens waren ze echter niet succesvol: de zware motoren drukten te veel op de vooras waardoor het besturen ervan, vooral in bochten, een enorme opgave was voor de coureurs. Daarnaast veranderde de FIA de reglementen, waardoor de gebruikte motoren uitsluitend een meer beperkte cilinderinhoud mochten hebben. Maserati is hierin meegegaan en heeft om die reden nadien alleen nog maar superlichte racewagens met kleine 6-cilindermotoren gebouwd.

De V8-racemonsters werden letterlijk aan de kant geschopt en afgeschreven door de fabriek. Totdat op een dag Maserati-adept Reza Pahlavi Sr., de sjah van Iran, op de Maserati-fabriek rondliep en een aantal V8-racemotoren in een hoekje zag liggen. De sjah was gek op supersnelle auto’s en Maserati was zijn favoriete automerk. Zou het mogelijk zijn om de racemotoren in een luxe coupé te hangen die qua exclusiviteit en luxe ver boven alles wat Maserati reeds produceerde uit zou stijgen?

5000 GT

Maserati is altijd een merk geweest van ‘U vraagt en wij draaien’. Alles was mogelijk, zolang je maar een hele dikke portefeuille met chequeboek of een koffer met miljoenen lires meenam. Op deze wijze is de superexclusieve 5000 GT-serie ontstaan. Slechts 34 exemplaren zijn er vervaardigd, door maar liefst acht verschillende carrosserieontwerpers. Geen een is er hetzelfde qua uitvoering. Allemaal maatwerk voor

Italianen zijn ware kunstenaars als het gaat om het ontwerpen en het met de hand bouwen van carrosserieën. Het zijn eerder kunstzinnige sculpturen dan functionele vervoerdozen. Italianen hebben vanuit hun cultuur de drang alles mooi te maken. Functionaliteit is ondergeschikt.

Het fluwelen veercomfort en de voorwielaandrijving zitten niet te wachten op een hoog vermogen en koppel. Het past eenvoudigweg niet bij de SM. Nee, Citroën heeft de juiste keuze gemaakt voor de SM met deze Maserati-motor.

Als je nog eens wil lachen, ga dan op een circuit rijden met een SM. De protesten van de vering, wielophanging en besturing zijn niet van de lucht.



De Elf, een maagdelijk witte SM van Jan van Ekris in de kleur Blanc Meije



De Maserati Mexico van Henk Stolp in de kleur Celeste Chiaro



Een Borsalino hoort erbij

een aantal aanzienlijke personen zoals o.a. de sjah van Perzië (keizer van Iran), Giovanni Agnelli (eigenaar Fiat-concern), Ferdinando Innocenti (fabrikant van Lambretta-scooters), Briggs Cunningham (ondernemer, coureur en gevierd sportman in Amerika), prins Majid Bin-Saud van Saudi Arabië, president Lopez Mateos van Mexico en de religieuze moslimleider Karim Aga Khan. Een prijs voor een 5000 GT is nooit bekend gemaakt. Enerzijds door de exclusiviteit van het model, anderzijds omdat deze schandalig hoog was. Volgens zeggen drie keer de prijs van een Maserati 3500 GTi ofwel zo'n FL. 150.000,-. En dat in 1957! Geen enkele Ferrari uit die tijd kwam qua prijs maar in de buurt van deze Maserati 5000 GT-serie!

De racemotoren van de 5000 GT-modellen waren voor de Mexico al niet meer beschikbaar en dat was maar goed ook. Ze waren technisch feitelijk veel te complex met een dubbele ontsteking en een mechanisch brandstofinjectiesysteem van Lucas. Er waren om de haverklap problemen mee, reden voor Maserati om de laatste twee 5000 GT-modellen dan ook uit te voeren met de technisch meer eenvoudige en daardoor meer betrouwbare V8-motoren met gewone Weber-carburateurs en maar een bougie per cilinder uit de Quattroporte I. Dat had natuurlijk wel consequenties voor het aantal pk's. Aanvankelijk hadden de 5000 GT-modellen tussen de 340 en 400 pk. Feitelijk ook veel te veel: nergens kon je in Europa snelheden van 300 km/u rijden tenzij je een flinke dosis levensmoeheid had. Volgens Maserati waren snelheden voor de Mexico van 250 km/u voor de 4200 en 260 km/u voor de 4700 cc variant wel genoeg. Je was immers sowieso veel sneller dan al het andere verkeer uit die tijd.

SPIERBALLEN

Het rijden in een Mexico is net als in een SM een belevenis op zich, maar wel van een heel andere orde. Een Mexico laat zich alleen voortbewegen met de nodige spierkracht. De koppeling en (niet bekrachtigde) besturing zijn ronduit zwaar. De Duitse ZF-versnellingsbak schakelt precies maar ook niet bepaald met twee vingers. Nee, een Mexico wil aangepakt worden.

Het is geen allemansvriend en zeker geen vrouwvriendelijke automobiel. Eenmaal op snelheid gaat alles veel beter. de Mexico is duidelijk in z'n element op de snelweg of op een bochtige bergweg. Daar komen de racegenen van Maserati duidelijk naar voren: de besturing is uiterst precies en de wegligging is als op rails. Juist op snelheid is de Mexico in z'n element. Bij kruissnelheden van 160 à 180 km/u brabbelt de krachtige V8 er lustig op los. Dit kan je uren volhouden, alhoewel het geluidsniveau wel even wat anders is als heden ten dage. Wellicht toch maar gewoon 130-140 km/u rijden daar waar dat toegestaan is? De bekrachtigde remmen van Girling (schijfremmen met 4-pods remklauwen en dubbele rembooster) werken goed/afdoende, maar een noodstop maak ik toch liever met een SM.

WEGGEDRAG

Aan alles voel je bij de Mexico dat het geheel met een beperkt budget is ontworpen en beproefd. Dat kan ook niet anders met de zeer lage productieaantallen. Er is dan ook weinig financiële ruimte om eens uitgebreid te gaan testen en wijzigingen aan te brengen. Ook met 'old school' techniek als een starre achteras met bladveren is Maserati zeer lang doorgegaan. Pas bij de Maserati Khamsin in 1975 is het begrip onafhankelijke wielophanging geïntroduceerd. Citroën maakte er in 1955 al gebruik van op de DS.

Een auto met een starre achteras zal zelfs tot op hoge snelheden in een bocht volgen. Als het echter fout gaat en de achterkant begint te glijden, berg je dan maar. Het is dan alleen voor snel reagerende en zeer ervaren chauffeurs te corrigeren: de rest belandt in een boom of sloot of - zoals ik - ergens anders. Ik heb zelf zeven jaar een Mexico gehad en er op circuits als Zandvoort en Assen mee gereden. Op Assen ging het na vijf ronden in de dubbele S-bocht vlak voor de pitstraat fout: de achterkant begon te glijden. De tweede bocht heb ik nooit gehaald, met als resultaat een vernederende kennismaking met de grindbak.

Aan alles voel je bij de Mexico dat het geheel met een beperkt budget is ontworpen en beproefd. Dat kan ook niet anders met de zeer lage productieaantallen.

Hoe dan ook: een Mexico is meer in zijn element op een circuit dan een SM. Als je nog eens wil lachen, ga dan op een circuit rijden met een SM. De protesten van de vering, wielophanging en besturing zijn niet van de lucht. Zelf word je in de stoelen zonder enige zijdelingse steun heen en weer gegooid en heb je het gevoel ieder moment op de zijkant te zullen belanden. Nee, een SM is niet voor een circuit gebouwd!

De vering en demping van een Mexico zijn best wel comfortabel op lange wegoneffenheden. Korte hobbels en gaten in het wegdek worden beantwoord met een korte, stugge klap van de achteras. Op de vooras, die natuurlijk wel onafhankelijk geveerd is, heb je dat effect niet, mede door het hoge motorgewicht dat op de vooras drukt. Mijn Mexico had in eerste instantie geen stuurbekrachtiging toen ik haar kocht. Dan krijg je op lage snelheden in de stad en helemaal bij het inparkeren een vrachtwagengevoel uit de jaren 50. Niet echt lekker. Later een originele ZF-stuurbekrachtigingset kunnen bemachtigen. Dat was een hele verademing.

CULTUURSCHOK

Als de eigenaar van de Mexico, Henk Stolp, in de SM stapt, ondergaat hij een cultuurschok. De stoelen in de SM zitten heel anders, het stuur is dikker met maar een spaak, de glimmende schakelconsole ziet eruit als bij een auto met een automatische transmissie, het dashboard met de ovale klokken oogt zoveel moderner. Niets is te vergelijken met de 'old school' Mexico en dan heeft Henk er nog geen meter mee gereden! De motor wordt gestart en de SM reageert direct door haar fraaie koetswerk enkele centimeters extra boven het wegdek te verheffen. Ik waarschuw Henk voor de besturing

en de remmen van de SM. Dat geeft de eerste paar honderd meter altijd een komisch beeld. Alsof er een dronken bestuurder achter het stuur zit. Henk heeft echter veel gevoel voor auto's in het algemeen en rijdt verrassend snel met de SM alsof hij niet anders gewend is. "Wat rijdt dit comfortabel zeg," roept hij uit. Hij begrijpt het enthousiasme voor de SM heel goed: een SM ziet er niet alleen fantastisch uit, het rijdt ook nog eens heel aangenaam met een flinke dosis karakter. Auto's met karakter, daar houdt Henk wel van. Naast diverse oudere en nieuwere Porsche's, Alfa Romeo's, Ferrari's, een Jaguar E-type alsook een Morgan +8, is de Mexico ook een en al karakter. In dat rijtje past de SM overigens naadloos thuis...

De relatief kleine V6-Maserati van de SM moet wel flink aangespoord worden om prestaties te leveren. Met maar 170 pk en ca. 230 nm heeft de SM geen potente krachtbron onder de lange motorkap. Toch past deze motor prima bij het karakter van de SM. Het fluwelen veercomfort en de voorwielaandrijving zitten niet te wachten op een hoog vermogen en koppel. Het past eenvoudigweg niet bij de SM. Nee, Citroën heeft de juiste keuze gemaakt voor de SM met deze Maserati-motor.

NOSTALGIE

Het rijden in een Mexico roept nostalgische en romantische beelden op uit lang vervlogen tijden. Het Italië van de jaren 60. Elegante dames met een Chanel-mantelpak en handschoenen die naast hun chique echtgenoot in een double breasted maatpak plaatsnemen met de Borsalino vilthoed van meneer op de hoedenplank. De Mexico is een echte 'Gentlemen Express' met een overigens hoog Engels 'feel good' karakter zoals hierboven al beschreven.



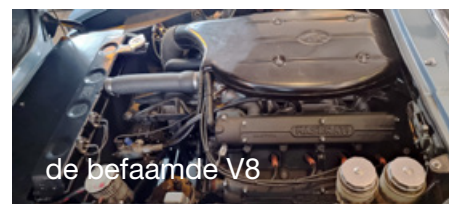
overal leer



en hout



lekker kuipstoelen



de befaamde V8



Niet vreemd natuurlijk als je inmiddels weet dat veel onderdelen en materialen uit Engeland afkomstig zijn.

Het motorkarakter van de Mexico versterkt het imago van echte Gran Turismo alleen maar verder. Het gigantische motorkoppel van ruim 400 nm en de bijna 300 pk zorgen voor een zeer vlotte acceleratie. Zelden hoeft je de motor tot het maximale toerental van 5.500 tpm door te trekken: het maximale koppel wordt immers al bij zo'n 4.000 tpm bereikt. Het maakt het rijden in de Mexico tot een ontspannen bezigheid. Ik fantaseer dat de rit van het kantoor in Milaan naar het buitenhuis in Toscane al het begin van een plezierig weekend moet zijn geweest in die tijd! De fraaie aluminium spaakwielen met verchromde spaken van Borrani onderstrepen nog meer de klassieke uitstraling van de Mexico. Heel anders dan de rvs wielodoppen op stalen velgen van de SM.

UNIEK

De Maserati Mexico bestond al toen Citroën het merk in 1968 overnam. Bij de introductie van de SM in 1970 kan het niet anders dan dat de directie van Maserati van haar stoel is gevallen bij het zien van het eerste exemplaar. Het heeft er in ieder geval voor gezorgd dat de SM een groot verkoopssucces was in Italië. Er zijn daar maar liefst 2.000 exemplaren verkocht, uiteraard mede door het Italiaanse 'Cuore Sportivo' onder de motorkap.

Zoals ik in het begin van dit verhaal al constateerde zijn er maar weinig overeenkomsten tussen de SM en de Mexico behoudens dan hun Gran Turismo karakter. Het is dan ook heel opmerkelijk dat het tijdgenoten waren. Gelukkig leefden ze beide in een andere belevingswereld en dat maakt ze, zelfs nu nog, uniek in het autolandschap van de jaren 70.

De vering en demping van een Mexico zijn best wel comfortabel op lange wegoneffenheden. Korte hobbels en gaten in het wegdek worden beantwoord met een korte, stugge klap van de achteras.



De Sixties en de Seventies naast elkaar

In deze rubriek noemen we de nieuwe leden en geven we ze de gelegenheid zich aan ons voor te stellen. De vereniging groeit verder! Enorm verheugd zijn we met het feit dat oud-leden de weg naar de club terug weten te vinden. Speciaal welkom aan Theo, lid nr. 1

Niels Debeij

In het hart van het mooie Breda woon ik, Niels Debeij, die een diepe passie heeft voor klassieke Citroëns. Samen met mijn geliefde Claudia en mijn twee opgroeiende kinderen, die de leeftijden van 18 en bijna 20 jaar hebben bereikt.

Voor mij gaat het niet alleen om de auto's zelf, maar om de verhalen die ze vertellen, de grenzen die ze verlegden en de visie die ze belichaamden. Bij een SM en DS wordt ik aangetrokken door de gracieuze vormgeving, de gedurfde toepassing van materialen en vooral door het pionierswerk

dat aan de basis lag van deze unieke creaties. Voor mij zijn de SM en de DS meer dan alleen auto's; het zijn symfonieën van innovatie en verbeelding, tijdloos vastgelegd in staal en chroom.

Hoewel ik op dit moment geen SM bezit, heb ik onlangs de kans gehad om mee te rijden in een van deze zeldzame schoonheden. De ervaring was niets minder dan betoverend, een reis terug in de tijd naar een periode waarin auto's nog werden geboren uit dromen en durf.

Om mijn liefde voor deze

klassiekers te voeden, heb ik mezelf gewijd aan een missie van verzamelen. Met een collectie van meer dan 600 DS- en SM-brochures en vastberaden om elk stukje kennis en elke glimp van inspiratie vast te leggen.

En mocht de behoefte er zijn, dan zal ik met enige regelmaat mijn schat aan kennis en ervaring delen. Hopelijk zullen mijn bijdragen niet alleen liefhebbers van klassieke auto's verrijken, maar ook een eerbetoon zijn aan de tijdloze schoonheid en innovatie die de SM en de DS belichamen.



Salut Membres

Theo van der Laan, lid nr 1

Mijn naam is Theo van der Laan, 57 jaar, getrouwd met Kiek en samen hebben we een zoon van 17 jaar, Noël.

Tja, waar zal ik beginnen? De Citroën SM is inmiddels 51 jaar een passie van mij. Al vanaf het moment dat ik als 7 jaar oud jochie de eerste tegenkwam bij ons in het dorp: een Vert Tropiques-blauwe met een kapotte uitlaat. Schitterend geluid natuurlijk! Ik er achteraan op mijn fietsje: “Waar zou hij toch heen gaan?”

In een straat achter mijn ouderlijk huis parkeerde deze blauwe SM op het garagepad van een villa. Naderhand bleek de eigenaar daar op bezoek te zijn bij zijn moeder. Waarschijnlijk heb ik denk ik wel een half uur naar die ufo staan kijken, wat een auto! Thuisgekomen probeerde ik tevergeefs uit te zoeken wat voor een auto dat was. Uiteindelijk heb ik mijn vader een paar weken later meegesleept om aan hem te vragen of hij een idee had.

VADER

Mijn pa was toen al Citroën-enthousiast, gek op Tractions, en wist mij meteen te vertellen dat het om een SM ging. En met een Maserati-motor. Van dat laatste wist ik grappig genoeg wel wat dat betekende. Enfin, ik heb wat voor dat huis staan dromen als de eigenaar van de SM weer bij zijn moeder op bezoek was. Onuitwisbaar zijn die beelden. Mijn vader hielp mij wel uit de droom toen ik opperde om zijn BMW 2800 in te ruilen op een nieuwe SM. Helaas, de SM bleek onbereikbaar en alleen voor de happy few te betalen. Daarbij ook niet onbelangrijk: we waren thuis met zijn vijven, plus een Duitse herder. Mijn vader vroeg mij hoe ik dat eigenlijk voor me zag.

DROOM

Kennelijk moest het bij een droom blijven! En ik volhardde in die droom, ook al werd ik vaak op de proef gesteld. De broer van mijn vader handelde in die tijd in sportwagens en was vaak op circuit Zandvoort te vinden. Hij nam mij vaak mee daar naartoe in de meest fantastische auto's. Bijvoorbeeld een BMW 3.0 CSL in knalgeel, een Ford Capri 2600 RS in race livery blauw met wit, een Porsche 911 Carrera RS in wit met groene striping, en ook nog Ferrari's waar ik de types van vergeten ben. Oompje probeerde mij iedere keer te overtuigen dat een SM

geen echte auto was vergeleken bij zijn geweldenaren. Ik bleef ondertussen standvastig over een SM dromen en had het soms best wel lastig als we vol gas helemaal dwars door een bocht gingen met zo'n BMW. Dat was stiekem toch ook wel heel gaaf. Op dat moment had ik er nog geen weet van dat mijn oom zich later positief zou revancheren. Mondjesmaat kreeg ik steeds meer info over de SM. Autobladen werden uitgepluisd en steevast ontdaan van de SM-plaatjes die weer in een plakboek gingen. Een vriend van mijn pa kwam met de bekende introductiemap met foto's aan. Wat een mooi behang voor in mijn kamer!

TRACTION

Onvoorstelbaar genoeg had ik nog nooit een tweede SM gespot totdat ik in 1974 met mijn pa meeding naar een Traction Avant clubmeeting. De Citroën-importeur stelde het hele gamma tentoon waaronder een Bleu Bregançon SM. Mijn vader regelde dat ik er in mocht gaan zitten. Ik wist niet waar ik moest kijken; het was allemaal zo anders dan wat ik eerder aan auto's had gezien. Dat stuur, die radio, die chromen pook! Op dat moment heb ik mijzelf voorgenomen zelf ooit ook zo'n SM te kopen. Het geinige is dat ik precies die SM later heb gekocht, maar dat is een ander verhaal. Op dat Traction evenement werden films vertoond van Citroën Parijs waar de SM vaak in voorkwam. Die knaloranje SM van PR-man Wolgensinger, de witte op de testbaan bij la Ferté Vidame, de Bleu Platine met de remmentest, de SM met airbags. Ik heb deze films wel vier keer gekeken die dag. Het SM-virus was na dat evenement wel voorgoed doorgebroken bij mij.

MOTOR

Onvermoeibaar bleef ik bij ons thuis de SM promoten en zag de dalende prijzen in de autobladen en kranten. Dat legde ik dan voor aan mijn vader, die er warempel niet afwijzend op reageerde. Ha, ik rook mijn kans! Oompje bewerkt en verdomd, die vond een SM met een kapotte motor. Om een te lang verhaal wat korter te maken: dit werd de eerste SM van mijn vader: de 20-00-TS (foto 1). De motor heeft hij samen met een andere oom gereviseerd. De onderdelen waren in die tijd nog niet zo'n groot probleem als we later zouden zien. Erg belangrijk was de trekhaak. Die moest er nog onder omdat de hond in een aanhangertje mee moest kunnen als we naar ons vakantiehuisje op de Veluwe gingen. Met drie kinderen achterin was niet zo'n probleem. Mijn

zus in het midden van de achterbank met haar benen op de middenconsole. De radioknoppen waren vaak het slachtoffer... Ik vond het allemaal prachtig en ook pa genoot van iedere rit. Zo erg zelfs dat de recordtijd die nodig was om naar mijn familie in Innsbruck te rijden (1050 km) nog steeds op naam van deze SM staat. Pa raffelde dat in 1978 af in een kloeke 6,5 uur (161 km per uur gemiddeld). Nu ondenkbaar en onhaalbaar. Andere SM's volgden maar daar zal ik in de toekomst wel wat over schrijven.

Later gingen we oude Tractionen en DS-en ophalen in Frankrijk met de autotrailer achter de SM. Het bleek echt een heel fijne trekauto te zijn. Het leuke was dat je gelijk entree had bij de Fransen als je met een SM plus aanhanger verscheen. Tot 1987 heeft mijn pa dagelijks met een SM gereden. Daarna werd het een hobbyauto.

EERSTE SM

Toen ik 16 was, kocht ik mijn eerste SM bij autobedrijf Van der Laan (geen familie) en Van Leeuwen in Buitenkaag. Een fantastisch frame zonder de voorkant en helaas met een ID19-motor. Gelukkig wel met een schitterend zwart lederen interieur. Hij moest even van de sloperij over het dak worden getild maar eindelijk was ook ik nu de eigenaar van een SM. (foto 2)

Een jaar later kocht ik een compleet maar totaal verrot exemplaar waardoor ik er van twee SM's een kon maken. Twee jaar verder was mijn droom uiteindelijk rijdend. Net op dat moment struikelde mijn vader over een Bleu Bregançon SM bij een handelaar die er erg graag van af wilde. (foto 3)

TWEEDE SM

Hij smeekte mijn pa bijna om hem van zijn winkeldochter te verlossen. En - je raadt het al - dat werd mijn tweede SM. (foto 4) Om deze blauwe SM te kunnen kopen, heb ik zowel mijn eerste SM als mijn CX GTI (toen mijn pride and joy) verkocht. Met de opbrengst van de verkoop van die twee auto's en al mijn spaarcentjes, heb ik de deal kunnen sluiten. Ik moest deze kans niet laten liggen, vond ik toen. Voor 50 gulden heb ik gelijk een GS Pallas gekocht want ik moest natuurlijk wel dagelijks vervoer hebben. Het positieve neveneffect was in ieder geval dat ik goed heb leren sleutelen aan een brakke GS. Ach, wat was ik jong en nog vol jeugdige enthousiasme!

CLUBS

In 1979 werd de DS club opgericht en de SM vond daar onderdak. Wel als een koekoeksjong want de SM werd in die club niet echt voor vol aangezien. Dat had ook te maken met

het imago van de SM in die jaren; je kreeg hem bijna gratis bij een rol drop en de onderdelen werden steeds lastiger te verkrijgen. Bovendien was de SM ook bij de penoze erg in trek. Mijn vader en ik hebben nog een aantal jaar de belangen van de SM in die club behartigd totdat Jan van Ekris het stokje van ons overnam. In 1986 heb ik nog met Jan en Huub Manders het internationale Citroën SM evenement georganiseerd in Geldrop. 125 SM's bij elkaar zien te krijgen (en vooral bij elkaar houden) in een weekend kostte 2 jaar van mijn leven. Maar wat was het een bijzondere belevenis.

In de jaren daarna heb ik vaak mijn heil gezocht bij de Franse Citroën SM club. Geweldige bijeenkomsten waar het eten natuurlijk centraal stond. Daarnaast ging ik vaak met mijn SM naar klassieke-auto-gerelateerde beurzen. Daar keken ze je toch nog steeds meewarig aan. Net alsof er een roze olifant in de kamer stond.

SM CLUB

In het jaar 1993 kwam daar eindelijk verandering in. Han Wandel, een SM-reparateur en leverancier van onderdelen, riep door middel van een advertentie op of er soms animo was om een Citroën SM club op te richten. Zeven man (waaronder ikzelf) gaven hieraan gehoor. In een wegrestaurant in de Meern hebben we de Citroën SM club Nederland opgericht. We waren eindelijk onder de vleugels van de DS-club uit! Het was een geweldige tijd. We hebben alle zeven geld gedoneerd en daar een clubblad mee gefinancierd. Dit blad stuurden we aan alle SM-eigenaren in Nederland, samen met een aanmeldingsformulier. Het ledenaantal groeide gestaag. Mede door de tomeloze inzet van Peter I. Pijlman werd de Citroën SM club Nederland een succes.

Naast het clubwerk gingen Peter en ik op pad om de geschiedenis van de SM vast te leggen. Alle medewerkers van de Citroën-organisatie en eerste eigenaren van een SM uit die tijd waren inmiddels 60 à 70 jaar oud. We moesten dus wel wat haast maken. Het plan was om er een boek aan te wijden maar de beoogde uitgever zag dat op het laatste moment niet zitten. Toen heeft Peter er een andere draai aan gegeven en kwam het boek Citroën SM de Diva op de markt. Een heerlijk boek vol verhalen waar uiteindelijk maar een deel van het materiaal dat we hadden vergaard in terecht kwam. We hebben toen met een SM behoorlijk wat kilometers gereden om dealers en agenten te interviewen. Bij elk bezoek kwamen mooie herinneringen, anekdotes en foto's naar boven. Zo hebben we ook nog de eerste SM van Johan Cruijff teruggevonden in Muntendam. Toen bleek dat deze SM op de markt zou komen, hebben we hem aan medebestuurslid D.J. van der Velde gegund. Maar ik dwaal af.

CLUBLESS

Zoals zo vaak bij clubs, welke dan ook, is de begintijd geweldig. Maar na een tijdje heb je alles gedaan, gezien, verzonnen, georganiseerd en komt er met nieuwe leden ook een andere dynamiek. De sfeer veranderde behoorlijk en maakte dat ik mij niet meer thuis voelde bij de club. Al was het alleen maar omdat ik een bestuur zag dat kwistig ging declareren voor werkzaamheden die wij in 'onze' tijd allemaal pro bono deden. Het is maar een klein voorbeeld.

ZOON

Een flink aantal jaren verder kon mijn 17-jarige zoon het niet verkroppen dat ik een 'project-SM' ging verkopen. Ik had jarenlang de illusie daar wat bijzonders mee te gaan doen maar de realiteit liet al een paar jaar zien dat daar niets van terecht ging komen. Ik stond wel vreemd naar mijn spruit te kijken, want ik had de indruk dat een SM hem niet zo aansprak. Hij was altijd gek van dikke Amerikanen met het machtige V8-geluid. Geregeld gingen wij samen met de SM naar dragraces of American Car shows met auto's die even opzichtig waren als hun eigenaars. De SM werd daar altijd weggehoond. Behalve dan die ene keer waarop ik met een SM toch zomaar bijna bij een besloten American Cruise night in Den Haag werd toegelaten. Toegegeven, de bewuste SM was met zijn two tone lakwerk, sidemarkers en whitewall banden misschien wel lastig als SM te herkennen. Na 5 minuten werd ik door een bijdehandje ontmaskerd en moest ik alsnog spoorsslags het terrein verlaten. Na lang onderhandelen kocht mijn zoon uiteindelijk de 'project-SM' van mij. Een Amerikaanse uitvoering met automaat. Daarnaast zat er nog een wrak bij met een Europese neus en een NL-kenteken. Dat wordt dus flink puzzelen voor meneer, ik ben benieuwd...

TERUG

Tegelijk offerde hij ook dat het misschien leuk zou zijn als ik weer lid zou worden van de club die ik mede heb opgericht. Hij ging al de oude Citroën SM clubbladen weer bekijken en aan mij laten zien. Het vuurtje werd weer opgestookt en Jan van Ekris gaf het laatste duwtje. Dus na 17 jaar ben ik weer back in town. Hopelijk kan ik jullie verblijden met verhalen uit de oude doos. Misschien kunnen jullie mij helpen met aanvullen van mijn Citroën SM register waarin ik al ongeveer 4000 SM chassisnummers heb verzameld met van iedere auto een foto.



Marnix Meijer

Marnix Meijer, 51 jaar, niet getrouwd, wel al bijna 28 jaar met dezelfde vriendin. 2 dochters van 13 en 12 waarvan de jongste ook autogek is. Verder 3 honden en 3 katten. Woonachtig in Peize, kop van Drenthe.

Sinds december 2016 ben ik in bezit van de SM welke ik toen van mijn vader heb overgenomen. Ik heb altijd tegen hem gezegd dat als hij de SM wilde verkopen hij mij moest bellen. Mijn vader heeft de auto in 2008 gekocht bij Jaap van den Broek in Nieuwleusen, wat nu Classic Job in Dalfsen is geworden. Mijn broer heeft begin 2000 ook bij Classic Jaap een SM gekocht welke hij nog steeds in bezit heeft.

De SM is van bouwjaar 1971, kleur grijs (Gris nacré) met



Marnix zijn SM

een zwart lederen interieur. Bijzonder is de vormgeving en natuurlijk het comfort en de motor. In 2018 ben ik met de SM naar Classic Le Mans geweest, zonder slag of stoot aangekomen op de bestemming. Onderweg zeer veel bekijks gehad en altijd aanspraak bij een tussenstop. Al met al een heerlijke reisauto.

Waarom lid van de club? Ik vond het wel tijd worden.

Tevens is het een handige vraagbaak voor allerlei zaken m.b.t. de SM.

Van kleins af aan opgegroeid met klassieke auto's en vooral Citroën CX'en en later met Land Rovers. Ik heb verder nog een Porsche 911 cabrio van 1998, model serie 996, wat in mijn ogen een zeer ondergewaardeerd model is. Rijdt ook heerlijk, maar heeft een totaal ander karakter dan de SM.



Marcel en zijn DS

Marcel Tosserams

Als kleine jongen stond ik naast de DS van mijn oom en was zo onder de indruk van deze buitenaardse verschijning dat ik dacht: "Zo'n auto wil ik ook hebben als ik later groot ben." De droom heeft me nooit losgelaten en vele jaren later kocht ik mijn eerste DS. Of eigenlijk een ID, namelijk een DS Super 5.

Hoi, mijn naam is Marcel Tosserams. In 2010 ben ik naar Duitsland verhuisd en woon sindsdien samen met mijn vrouw Sabine in Düsseldorf. De eerste DS heb ik een paar jaren gereden en met tussenkomst van twee CX'en, heb ik mijn huidige DS21 Pallas uit 1969 aangeschaft in 2002. Over de jaren heb ik deze auto volledig onder handen genomen en in concoursstaat gebracht. Het mooiste is als er een goede balans is tussen sleutelen en rijden. Ofschoon voor mij rijden en het daarbij behorende genieten steeds

belangrijker wordt. En daar kom ik uit bij de SM, toch voor velen de overtreffende trap van de DS. De meeste kilometers (ook met de DS) maak ik op de 'Autobahn' en wat is er dan mooier om dit te kunnen doen in een SM? Net als de DS, een auto met vooruitstrevende techniek, geweldige lijnen, maar dan met power. Mijn zoektocht is pas gestart en afgelopen oktober heb ik voor het eerst mogen rijden in een SM, natuurlijk was ik direct enthousiast.... Ik ben lid geworden van de club om me te oriënteren, kennis te maken met de auto en de mensen achter de auto. Hoe lang mijn zoektocht gaat duren en wanneer ik daadwerkelijk een SM kan aanschaffen weet ik nog niet, maar het begin is gemaakt. Graag tot ziens bij een evenement of clubbijeenkomst!

Harry Martens Limmen



www.ds-vitesse.com

LOTUS MASERATI CITROËN

Mobile: 0031 (0) 62 546 3721
Mail: hml@ds-vitesse.com

HML
TRANSMISSION REPAIR

CASA CITRO

de garagist die uw SM gesmeerd laat lopen

Michiel 06 -12433496 Dirk-Peter 06 -18639025 www.casacitro.nl Linschoten



2021 INTER CLASSICS MAASTRICHT

door Jan van Ekris

Het begint een
traditie te worden!

Het is reeds de
2e keer dat we
een clubstand op
de fantastische
klassiekerbeurs
'Interclassics' in
Maastricht hebben
gehad.

Evenals vorig jaar hebben we weer flink uitgepakt met een tweetal fraaie SM's waarvan één een zeldzame cabriolet was. Dat trok veel belangstelling en niet alleen van Citroën-geïnteresseerden. Dit jaar hebben extra veel belangstellenden onze stand bezocht. Dit is het gevolg van nieuw beleid van de organisatie van Interclassics. Naast de merkenclubs in de foyer kunnen particulieren hun klassieke voiture aanbieden en zijn er ook een aantal stands met onderdelen te vinden. Dat trekt extra veel aandacht en de bezoekers komen graag bij ons langs. De schitterende SM cabriolet was beschikbaar gesteld door clublid *Hidde van der Wal*. Daar waren we erg blij mee. Het heeft iets unieks zo'n cabriolet: het doet je verlangen naar een lange zomer aan de kust van Knokke of Cannes. Uiteraard is het ook een geweldige publiekstrekker. Een SM in het wild spotten is al heel bijzonder, laat staan een cabriolet!

NIEUWJAARSBORREL

Op zaterdag 13 januari organiseerden we wederom een club-/Nieuwjaarsborrel voor onze leden. Deze was met een 40-tal personen goed bezocht. De catering was ook dit jaar weer in handen van onze Nico Schakel. Als je het aan Nico vraagt, dan weet je dat het uitstekend georganiseerd wordt.

INFORMEREN EN WERVEN

We merken dat de SM meer en meer in de belangstelling komt te staan van een grotere groep klassieke autoliefhebbers. Tussen al de aangeboden Porsches, BMW's, Alfa Romeo's, Jaguars en Mercedes Benz-modellen is er een alternatieve keuze: een Citroën SM! De merknaam Citroën roept niet

dezelfde associaties op als Ferrari, Porsche of Maserati. Toch waren verschillende modellen van deze merken de rechtstreekse concurrenten van de SM in de jaren 70. Een SM 'verkoopt' zich dus niet zo makkelijk als de sexy merken uit Italië of Duitsland. Het helpt natuurlijk wel dat het hart van onze Diva van Maserati afkomstig is, alhoewel de reputatie daarvan de SM lange tijd negatief achtervolgd heeft. Het is aan ons als club om te informeren en te motiveren om voor een SM te kiezen in plaats van 'die andere merken' door ervaringen te delen, te wijzen op de unieke rijeigenschappen en de nodige ondersteuning vanuit de club en in de SM gespecialiseerde garages. Of het uitsluitend aan onze aanwezigheid op Interclassics te danken is weet ik niet, maar in het eerste kwartaal van dit jaar hebben we er alweer vijf nieuwe leden bij! Missie geslaagd wat ons betreft. De bijgaande fotoimpressie geeft goed weer hoe onze clubstand op alle beursdagen bezocht is. We gaan volgend jaar zeker weer meedoen. In 2025 is het 55 jaar geleden dat de SM in Genève geïntroduceerd werd. We willen dit heugelijke feit niet ongemerkt voorbij laten gaan en hebben reeds nu al een spectaculaire beursstand in voorbereiding. Speciale dank gaat uit naar al diegene die meegewerkt hebben aan het tot stand komen van deze clubstand: Henk Middelkoop, Corné Kwint, Jan-Paul Klijntunte, Peter Derks, Mathieu van Lindt (Belgische eigenaar goudkleurige SM), Nico Schakel, Sietse Beckers, Hans Wortman, Hidde van der Wal en Tammo Brouwer. Zien wij u volgend jaar ook in Maastricht? *A l'année prochaine!*



Peter loodst de Mylord naar beneden



Nieuw clublid ?



Trekker in de stand: de SM Mylord



Standopzet met open motorkap (zeldzaam op Interclassics)



Hidde & Nicolette van der Wal, achter hun Mylord



De clubborrel met lekkere poulets



Druk op de stand



Massa's mensen in Maastricht

AVL 2021 BUREN

tekst: Jan van Ekris

foto's: Henk Middelkoop, Michiel Rautenberg, Roelof Buffinga

LEES de NOTULEN



Op de warmste 6 april ooit gemeten was het dit jaar rond een zomerse 25 graden. Reden voor onze clubleden om de SM weer tevoorschijn te halen en vanuit alle windrichtingen naar het pittoreske Buren in Gelderland te komen. Maar liefst 18 SM's waaronder zelfs 2 cabrioletversies, stonden te blinken in de vroege voorjaarszon. In het aldaar gevestigde museum heeft clublid en Citroën-adept Henk Visscher een zeer fraaie collectie van ons favoriete automobielerk staan. En dan niet alleen Citroëns, ook diverse Alpine's en Renault Sport modellen, Matra's, Peugeot's, Simca's en Opels sieren de collectie van maar liefst zo'n 90 auto's. De Opels zijn niet van Henk, maar vinden er wel onderdak. Het zij hem vergeven: tegenwoordig zijn o.a. Peugeot, Citroën en Opel verenigd in één grote familie: de Stellantis-groep. Was er gelukkig vroeger een geheel eigen filosofie en stijl bij de verschillende autofabrikanten, tegenwoordig wordt bijvoorbeeld een Maserati schaamteloos voorzien van een diesel- of elektromotor of maakt men gebruik van het onderstel van een Jeep! En oh ja: Maserati en Jeep behoren ook tot diezelfde Stellantis-groep!

Hoe de toekomst er ook uit moge zien; het museum toont pareltjes uit de historie van de grote Franse automerken met uiteraard (zelfs) twee SM's en andere zeer begeerlijke 'voitures'.

De leden en meegekomen aanhang worden door het personeel van Henk vriendelijk onthaald met koffie of thee en appeltaart met slagroom. Henk viert een feestje die dag: later op de middag en avond zal er met familie en vrienden nog zijn (verlate vanwege corona), 65e verjaardag en

het 45-jarig huwelijksfeest van Henk en zijn echtgenote gevierd gaan worden. De appeltaart met slagroom is een cadeautje van Henk aan onze leden en aanhang. Een zeer gewaardeerde en smakelijke geste!

Om even over 11.00 uur opent de voorzitter de vergadering en heet de aanwezige leden van harte welkom.

Er is een primeur: dit jaar wordt de ALV ondersteund door een fraaie PowerPoint-presentatie, verzorgd door de bestuursleden Tammo Brouwer en Henk Middelkoop. Het maakt de ALV beter te volgen voor de leden en meer levendig door visualisatie. Chapeau heren! Op deze toer gaan wij de komende jaren zeker verder.

Er is een flink gevulde agenda te bespreken en zo probeert de voorzitter de vergadering te beperken tot 90 minuten. Het worden echter ca. 100 minuten. Gelukkig vallen er geen leden in slaap, integendeel; de leden nemen actief deel aan de vergadering en stellen hier en daar kritische vragen.

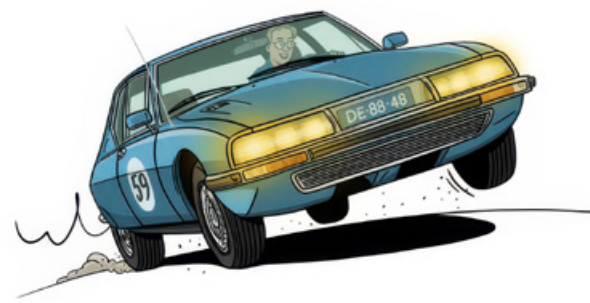
Een verslag van de ALV treft u hierbij aan. Het is (nog) niet definitief: de vaststelling ervan zal plaatshebben op de ALV van 2025 zoals vastgelegd in onze statuten en derhalve traditioneel te doen gebruikelijk is.

Een paar aangelegenheden zijn echter vermeldenswaardig: helaas hebben wij in het afgelopen clubjaar een tweetal leden verloren als gevolg van overlijden. Eric Bruinsma, oud-penningmeester van onze club, alsook clublid Mac Hopmans welke als fotograaf en actief clublid zeer betrokken was bij onze club. Zij worden door de voorzitter en secretaris, herdacht. De aftredende bestuursleden, Hans Wortman, langjarig onze secretaris en Peter van

Geest, algemeen bestuurslid, worden door de voorzitter in het zonnetje gezet en hartelijk bedankt voor hun inzet. Beide heden ontvangen een fraaie, gepersonaliseerde pentekening met hun eigen SM als dank. Met algemene instemming van de vergadering is Tammo Brouwer benoemd als nieuwe secretaris, van onze club.

Reeds jarenlang wordt een contributieverhoging onderwerp van gesprek op de ALV. Als gevolg van de exorbitant gestegen kosten in de afgelopen jaren ontkomen ook wij er niet meer aan om de contributie met een bescheiden bedrag te verhogen. Deze wordt in 2025 een bedrag van € 90. — per jaar. Wat meehelpt om de contributie niet verder te hoeven verhogen is het huidige ledenaantal: per eind maart 2024 telt onze club maar liefst 173 leden. Dat is bijna een record in het bestaan van onze club. Alleen in 2006 waren er 175 leden. Daarna is het snel bergafwaarts gegaan naar uiteindelijk 155 leden. De laatste twee jaar zien we het ledental, ondanks diverse opzeggingen, weer significant stijgen. Een mooie en gewenste ontwikkeling!

Naar aanleiding van de vragen van clublid Robin Visser over de wenselijkheid van het deelnemen aan evenementen welke niet specifiek clubgerelateerd dan wel Citroën-gerelateerd zijn, heeft het bestuur zich gebogen over een adequaat antwoord. Dat is een tweeledig antwoord geworden. Enerzijds een direct antwoord op de e-mail van 19 januari van dit jaar van Robin aan hem zelf, anderszijds een beleidsnota ledenwerving waarin de ideeën en doelstellingen van het bestuur zijn geformuleerd voor het benaderen/aantrekken van nieuwe, potentiële leden. Ruim voor de ALV heeft iedereen kennis kunnen nemen van deze stukken doordat ze meegezonden waren met de andere onderliggende stukken voor deze Algemene ledenvergadering. De vergadering geeft het bestuur mandaat en goedkeuring om op de ingeslagen weg door te gaan met het uitvoeren van haar beleid



Bedanktcartoons van Fabriekshuys voor Peter van Geest en Hans Wortman

dienaangaande.

Clublid Willem Posthouwer ventileert in de rondvraag een idee voor het uitgeven van een boek over onze club, door en voor onze leden. Dit boek zal, als het wordt uitgegeven/ gepubliceerd, alsdan (tweetalig Nederlands/Engels) gepresenteerd kunnen worden op de door onze club in 2026 te organiseren Internationale meeting in Nederland. Het idee wordt enthousiast ontvangen en zal in samenspraak met bestuurslid Henk Middelkoop, samen met Willem nader worden uitgewerkt.

Er ligt (te veel) organisatiedruk voor evenementen op de bestuursleden Jan-Paul Klijntunte, Henk Middelkoop en Jan van Ekris. Er wordt om die reden dan ook gezocht naar een nieuw bestuurslid met de functie "evenementencoördinator" welke het bestuur kan komen versterken. Er zijn geen specifieke eisen hieraan gesteld, maar organisatorische vaardigheden en voldoende tijd om evenementen op de juiste wijze in overleg met het bestuur te organiseren en te coördineren strekt uiteraard wel tot aanbeveling. Lijkt het u leuk om het bestuur te komen versterken? Stuur dan snel een e-mail aan SuzanneMirable@gmail.com.

Lees voor de overige besproken punten de notulen van deze vergadering aandachtig door en indien u nog vragen en/ of opmerkingen mocht hebben, stuur dan een e-mail aan SuzanneMirable@gmail.com. Wij zullen u dan graag van een antwoord voorzien.

Om ca. 12.45 sluit de voorzitter de vergadering. Het is lunchtijd: de broodjes kroket worden koud. Dat kunnen we natuurlijk niet laten gebeuren!

We kunnen terugkijken op een zeer gezellige en constructieve jaarvergadering op een mooie locatie.



Mooie opkomst



Bedankt Henk Visscher!



Ontspannen vergadering



Peter met cartoon van Koen de Vreeze



Peter wordt nog gekiekt op de A4 door Roelof Buffinga

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

Eenmaal andermaal: SM's onder de HAMMER (28)

Eind vorig jaar leek de fut er even uit op de veilingen, maar in de eerste maanden van 2024 vlogen de SM's weer als warme broodjes over de toonbank.

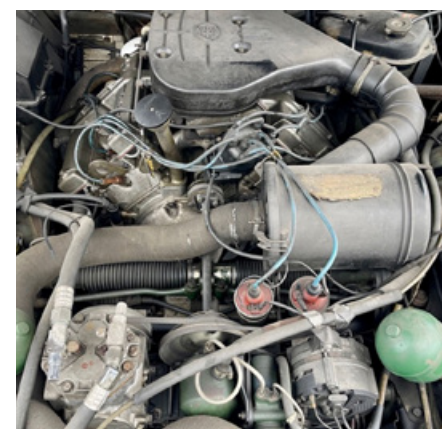
Door: Sietse Beckers



Datum: 7 december 2023
Plaats: Sandared, Zweden
Veilinghuis: Bilweb Auctions
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6603, motor no. 109.527

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, trekhaak, wit met blauw stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 77463 kilometers.

Hoewel ze in 1972 al van de band rolde, werd deze diva volgens veilinghuis Bilweb pas op 15 december 1976 officieel geregistreerd. Dat gebeurde in Zweden, waar ze zeven jaar als bedrijfsauto doorbracht. In 1983 kreeg ze een nieuwe eigenaar, die haar uiteindelijk maar liefst veertig jaar in bezit hield. Veel van de Zweedse wegen heeft ze desondanks niet gezien, want de afgelopen 23 jaar stond ze binnen. Die 77463 kilometers op de teller zouden dus zomaar eens kloppend kunnen zijn. Wie het klokje (voor het eerst?) rond wil laten gaan, zal wel eerst wat werk uit moeten voeren. Het laatste bekende onderhoud aan de motor vond plaats in de jaren 80 in Italië. Bilweb draait niet om de hete brij heen en benadrukt dat specialistische kennis nodig is om de techniek weer op orde te krijgen. De auto starten durven de Zweden in de huidige staat niet aan. En met de techniek alleen ben je er nog niet. Het blauwe stoffen interieur begint sleets te ogen en het 40 jaar oude spuitwerk heeft ingeboet aan glans. Kijk je door je oogharen heen, dan zou je daar ook nog even mee kunnen wachten. Het is misschien niet heel fraai, maar met de techniek op orde kan je zeker wel de weg al op. Een rijdend project dus en zo waardeerden de bidders haar ook. Geveild voor 198.000 Zweedse kronen (17.200 euro).



Datum: 10 januari 2024
Plaats: Fort Lauderdale, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0843

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, moderne airco, wit met zwart/rood halflederen interieur, afgelezen tellerstand: 52689 mijlen.

Nog een witte SM die voor een zacht prijsje van de hand is gegaan. En net als haar Zweedse zus kan ze wel wat liefde gebruiken. Om te beginnen in het interieur. Over smaak valt niet te twisten, maar zwart leer en rood stof op de stoelen is wel echt een acquired taste. Zelfs voor een Citrofiel. Van binnen oogt het verder groezelig, waarbij vooral het open zicht op een dichtgelast schuifdak opvalt. Niemand voelde kennelijk de behoefte om dat netjes weg te werken. Wel was het dichtlassen, ergens begin deze eeuw, aanleiding om de auto volledig te spuiten. Dat ook dat inmiddels alweer twintig jaar geleden is, is duidelijk zichtbaar. Rondom groeien de bloemkolen zachtjes en met name op de plek waar het schuifdak vroeger zat, zitten flinke blazen. Dat tezamen met de summiere info over de techniek (los van nieuwe veerbollen en een gereviseerd stuurhuis), maakte de bidders terughoudend. Verkocht voor 13.280 dollar (12.300 euro) en daarmee aan de onderkant van de markt. Hopelijk houdt de koper daardoor voldoende over om de auto weer in mooie staat terug te brengen.





Datum: 17 januari 2024

Plaats: Thousand Oaks, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1298

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 74728 mijlen.

Het is alweer 2,5 jaar geleden dat Jerry Hathaway er tussenuit kneep. Gelukkig leeft zijn naam voort en nog regelmatig komt zijn werk voorbij. Neem deze blauwe dame, die ooit in zijn eigen garage stond. Dat geeft toch vertrouwen. Desondanks mocht ze begin dit jaar, na slechts een jaar eigenaarschap, door naar een nieuw adres. Een mooie kans voor geïnteresseerden om een instapklare SM te kopen. Een strak exterieur met minimale gebruikssporen? Check. Fraai zwart leer en een originele radio? Check. Door een specialist onderhouden techniek met recent onderhoud? Check. En uiteraard de begerenswaardige combinatie van een handgeschakelde 3.0 liter. Is de auto dan helemaal foutloos? Nee, met name binnenin vallen de openstaande naden in de stoelen op. Maar dan zitten we al op detailniveau. In de basis lijkt hier gewoon een strakke SM te staan. Misschien nog wel het best geïllustreerd door de kaarsrechte bodem. Daar is nooit een krik bij in de buurt geweest. De verkopende partij durfde het aan om geen reserve in te stellen en dat bleek terecht. Verkocht voor een hele nette 53.500 dollar (49.600 euro).



Plaats: Oceanside, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 01SB0090

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 64731 mijlen.

Als je na 20 jaar eigenaarschap je SM besluit te verkopen, wil je daar natuurlijk wel een goede prijs voor vangen. Begrijpelijk. De lastigheid is het bepalen van een reëel bedrag. Neem deze diva. De geïnteresseerden boden tot 20.000 dollar (18.500 euro), de verkoper ging daar niet in mee. Het is ook niet bijster veel voor een SM, maar kijkend naar de schijnbare staat van de auto is het misschien nog niet eens zo'n heel verkeerd bod. Het exterieur smeekt in ieder geval om wat aandacht. Blaasjes, krassen en deukjes ontsieren de panelen en het geheel oogt slordig. Het antennedopje mist, het glaasje van het rechterachterlicht is aan gruzelementen en de stootrubbers zijn gescheurd. Binnenin valt allereerst de nieuwe bekleding op. Helaas niet in positieve zin, zoals wel vaker zijn alle vlakken veel te bol. Het lijkt wel of er een pak rookworsten in de stoelen ligt. Dat nieuwe interieur kan je dus maar beperkt bij de waarde optellen. Vooral omdat er verder weer de nodige slordigheden opvallen, zoals een enorm gat in het dashboard en de plastic dennenappel als schakelpookknop. En dan is er nog de techniek. In 2008 vond er groot werk plaats aan de motor, inclusief ombouw van automaat naar handbak. Maar dat is inmiddels dus alweer 16 jaar geleden. Alles bij elkaar opgeteld is de voorzichtigheid bij de bieders wel te verklaren. Wie weet of er later een nieuwe poging volgt of dat de eigenaar heeft besloten toch maar lekker zelf te blijven rijden.



Plaats: Thousand Oaks, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9302

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 70840 mijlen.

Nog een ex van Jerry Hathaway,

eentje die we nog kennen uit Subliem 99. Bij de vorige veiling viel ze vooral op door het flinke kleurverschil op haar rechterflank. Het gevolg van een onfortuinlijke aanrijding. De koper van destijds liet iets aan het kleurverschil doen en dat blijkt een lucratieve zet te zijn geweest. Betaalde hij vorig jaar nog 27.750 dollar (25.700 euro), nu ontving hij zonder verder veel in de auto te investeren 43.000 dollar (39.900 euro).



Datum: 1 maart 2024
Plaats: Amelia Island, Verenigde Staten
Veilinghuis: Gooding & Company
Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. 00SD0764

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen stand: 37314 mijlen.

Toen Citroën de SM niet langer in Amerika mocht verkopen, is een flink deel van de voor de Amerikaanse markt bestemde diva's in Japan beland. Een



Datum: 24 januari 2024
Plaats: San Marcos, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0513

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, wit met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 55598 mijlen.

Misgegrepen bij de vorige SM? Dan kon je een week later in de herkansing. Ook deze diva is voorzien van een handbak gekoppeld aan drie pakken melk en qua staat doet ze niet of nauwelijks onder



groepje enthousiastelingen houdt ze daar ook nog steeds rijdend. Dit exemplaar maakte uiteindelijk echter alsnog de oversteek naar de USA, waar ze in de collectie van een verwoed verzamelaar van unieke automobielen belandde. Die investeerde onder meer in 2022 zo'n 20.000 euro in de auto, hoofdzakelijk in de techniek. Ik vraag me af of daar ook de installatie van de Ansa-pijpen bij hoorde. Gezien de extreme moeite die Japanners doen om anderen niet tot last te zijn, kan ik me haast niet voorstellen dat die pijpen er in het land



voor de Hathaway-SM. Getooid in introductietrim en voorzien van Europese neus en kentekenverlichting. Daarmee heeft ze stiekem al een streepje voor. Kijken we naar de foto's, dan straalt ieder beeld uit dat er goed voor deze dame is gezorgd. Bijna twintig jaar geleden verschoot ze van goud naar wit en sindsdien lijkt ze amper verouderd. Ook binnenin zijn nog weinig tekenen van veroudering te bespeuren. Dan maar de motor eruit. Het blok werd zo'n tien jaar geleden opnieuw opgebouwd, waarbij de nodige modificaties plaatsvonden. Met de techniek zou het dus wel snor moeten zitten. Het vertrouwen in de



van de rijzende zon al onder zaten. Afijn. Waar collectie-auto's nog wel eens een ingekakte indruk maken, lijkt hier toch een fris exemplaar te staan. Vooral de staat van het bruine leer is jaloersmakend. De motorruimte oogt droog en schoon en de buitenhuid lijkt gaaf. Eigenlijk is hier vrij weinig op aan te merken, los van het feit dat een automaat en Amerikaanse neus de prijs altijd wel iets drukken. Zo ook ditmaal: verkocht voor 47.040 dollar (43.600 euro). Net iets onder de schatting van 50.000-70.000 dollar.



auto was in ieder geval dusdanig dat ook hier de reserve achterwege werd gelaten. Spannend, twee vergelijkbare auto's zo dicht op elkaar bij hetzelfde online veilinghuis. Volledig overgeleverd aan wat de markt bereid is te betalen. In dit geval bleek dat 46.250 dollar (42.900 euro). Gevoelsmatig is dat wat aan de lage kant. Anderzijds is het goed nieuws dat twee vergelijkbare SM's kort achter elkaar voor een redelijk bedrag van de hand gaan. Aan interesse voor onze diva's in ieder geval geen gebrek.



Datum: 25 maart 2024
Plaats: Fontainebleau, Frankrijk
Veilinghuis: Osenat
Kavel: Citroën SM 1970, chassis no. 00SB0761

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, blauw met grijs stoffen interieur, tellerstand: onbekend.



Datum: 28 maart 2024
Plaats: Muiderberg
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, LPG, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 28383 kilometers.

Dan nog een SM van eigen bodem. Helaas wordt het beeld van de zuinige Hollander gelijk weer bevestigd door de enorme LPG-tank achterin. Mocht je daar geen fan van zijn, dan heb je dus



Een vroege SM, volgens Osenat de 761e die de fabriek uit rolde. Gespoten in periodecorrect Vert des tropiques en voorzien van grijs stof. Die stof zou gezien de staat zomaar nog origineel kunnen zijn. Het zit in ieder geval tegen het einde van de houdbaarheidsdatum aan. Niet origineel is de lak, die werd in 2014 opnieuw aangebracht. Links mag dat helaas deels opnieuw als gevolg van



even een werkje om al het LPG-spul eruit te trekken. Dat valt overigens in het niet bij het werk dat je aan de carrosserie kan verwachten. Het roestmonster heeft daar al aardig toegeslagen. Met name de rechterzijde heeft het zwaar. Gelukkig is het binnenin iets minder dramatisch. Ja, de achterbank is goed versleten. En nee, een ontglipte roze Cadillac die met dit tapijt in aanraking is geweest zou ik niet meer in mijn mond stoppen. Maar de voorstoelen lijken nog oké en de kunststof delen tonen weinig beschadigingen. Volgens de begeleidende tekst op Catawiki loopt de



een onhandige parkeermanoeuvre. Het meest recente werk vond in 2021 plaats. Nadat de motor plof deed, bouwde SM2A een vers gereviseerd exemplaar in en vernieuwde onder meer de elektra. Daarmee lijkt dit een hele mooie basis voor een rijdend project. Afgehamerd op 30.600 euro, net iets boven de verwachte opbrengst.



motor mooi en schakelt de bak soepel. Maar in hetzelfde stukje staat ook dat er maar 1012 SM's zijn geproduceerd en wordt de auto ineens tot injectie gebombardeerd. Daar valt dus niet blind op te varen. Wat wel duidelijk is, is dat -alles bij elkaar opgeteld- dit een project-SM betreft. Met dat in het achterhoofd was de schatting van Catawiki (28.000-31.000 euro) weer eens aan de erg optimistische kant. Helaas geeft het veilinghuis geen openheid over resultaten, maar het lijkt erop dat er ditmaal in ieder geval nog geen koper werd gevonden.



Datum: 28 maart 2024

Plaats: Pembroke Park, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC1765

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, grijs met zwart lederen interieur, aluminium RR-replica's, afgelezen tellerstand: 28726 mijlen.

Een creatie van SM-specialist John Titus waar we in SublieM 88 ook al eens aandacht aan schonken. John redde de diva van een wisse dood, nadat een vriend haar weg had zien kwijnen onder een carport in Florida. Daarbij leverde hij geen half werk. Plaat- en spuitwerk, interieur, techniek: alles pakte hij aan. Met de nodige moderne aanpassingen, daar staat John immers om bekend. Denk Megasquirt motormanagement, aluminium Roues Résines, moderne airco en radio etc. Onnodig om te zeggen dat hier een echt plaatje staat. Sinds de verkoop vijf jaar geleden kwam er slechts 1000 mijl bij op de teller, dus de staat van de auto is vrijwel onveranderd. Voor de paar plekje die worden benoemd heb je echt een vergrootglas nodig. Ondanks dat moet je net die ene persoon treffen die bereid is de portemonnee te trekken. In 2019 ging de auto voor 83.000 dollar (77.300 euro) van de hand en in dat segment zijn de kopers dun gezaaid. Ditmaal stopte het bieden bij 62.500 dollar (58.200 euro). Nog steeds een respectabel bedrag, maar onvoldoende voor een verkoop.



KLASSIEKE CITROËNS TOT BOUWJAAR 1990

Renard Automobiles is gespecialiseerd in klassieke Citroëns met de voorkeur voor de modellen uit de jaren 60, 70 en 80. Renard Automobiles voert niet alleen gedeeltelijke en gehele restauraties uit, maar ook reparaties en onderhoud. Renard Automobiles is in 1996 opgericht en in 2023 overgenomen door Jeroen van Tongeren.



CONTACT

 www.renard.nl

 +31 6 49 72 40 44

 info@renard.nl

VOLG ONS

 [Renard_Automobiles](https://www.instagram.com/Renard_Automobiles)

 [RenardAutomobiles](https://www.facebook.com/RenardAutomobiles)

CITROËN



Maserati

