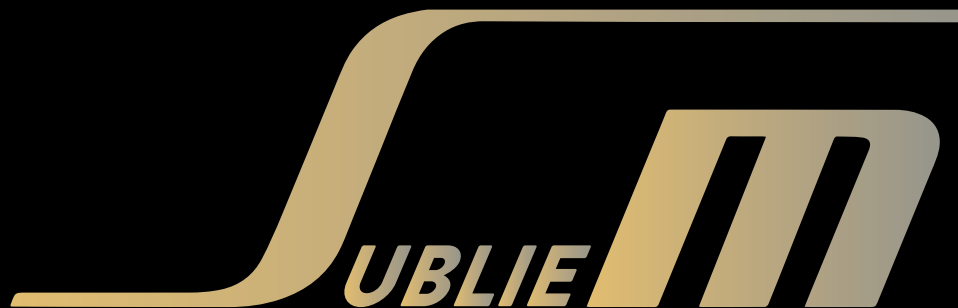


nr. 103 september 2024



magazine van de Citroën SM Club NL: 3 x per jaar

thema: Oud & Jong



C114, van oudste naar jongste
Citron Presse, Tulpenrally en Jongerenbraai

SM-art: Erwin Olaf
Sacré Métal: Roméo & Juliet

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 (tamos@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: 225
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 104

15 november 2024

Van de voorzitter <i>Door Jan van Ekris</i>	4
Oud & Jong <i>Van de redactie</i>	6
IL 90° V6 C114 <i>Door Peter Derks</i>	8
International Sweden <i>Door Corné Kwint</i>	19
Le Citron Pressé <i>Door Dirk Peter van 't Sant</i>	22
Citro Classica 2024 <i>Door Jan van Ekris</i>	30
SM'art: Erwin Olaf <i>Door Corné Kwint</i>	32
Keep the Spirit Alice <i>Door Willem Posthouwer</i>	38
Sacré Métal, Romeo & Juliet <i>Door Jan van Ekris</i>	40
Rulpen Rally 2024 <i>Door Nico Schakel</i>	50
JongerenBraai 2024 <i>Door Sietse Beckers</i>	56
Eenmaal Andermaal (29) <i>Door Sietse Beckers</i>	64

In dit nummer :

Beste Clubleden,

De zomer is nog in volle gang, alhoewel de dagen alweer korter en vooral de nachten kouder worden. Toch nog even genieten van uw Diva? Dan op naar de Oldtimer en Classicbeurs in Leek en de nog te houden Techcom, locatie en datum nog te bepalen (houd de mails van Suzanne in de gaten). Beide leuke evenementen, verdeeld over het land met voor elk wat wils.

Met een record van 177 leden gaan we de laatste maanden van dit jaar in. Dat is een mooi getal, maar het bestuur gaat niet op haar lauweren rusten. Integendeel! We blijven ons verder ontwikkelen en verbeteren, zowel op de voor- maar vooral op de achtergrond, teneinde onze leden nog beter te kunnen bedienen.

Inmiddels hebben wij ook ons eigen Instagram-account: @citroensclubnl. We hebben reeds 533 volgers (op het moment van schrijven) en dat aantal is groeiende. Instagram is sowieso voor de 'generation next', maar natuurlijk ook voor de leden die al wat meer op leeftijd zijn. Ga eens kijken en ons volgen: we gaan nog veel leuke content plaatsen. Kijk overigens ook eens op Instagram naar het fraaie account van @CitroenCulture van Wouter Lampe, zoon van één onzer leden. Meer dan de moeite waard!

CitroClassica was weer een ouderwets gezellig Citroën-feestje waar alle clubs van de grote Citroën-familie vertegenwoordigd waren. Uiteraard hadden wij ook weer een eigen stand waar onze leden en niet-leden bij elkaar konden komen voor informatie of gewoon een gezellig kletspraatje. De Internationale SM meeting in Zweden was goed bezocht met zo'n 55 auto's/equipes uit acht deelnemende landen. Het evenement was strak georganiseerd met een

gevarieerd programma. Het bezoek aan de geheel in Nederland ontwikkelde en gebouwde vliegende auto, de PAL-V, was een groot succes. Veel leden wisten de interessante bijeenkomst te vinden en kregen een inkijk in de wereld achter dit technisch innovatieve ondernemerschap.

De eerste Techcom van dit jaar stond in het teken van een 'ouderwetse' brugdag. Door ons technisch duo Peter & Peter is veel uitleg gegeven over het wel en wee van onze Diva's. Vooral voor de niet-technenuten en nieuwe leden onder ons een bijzondere dag met veel wetenswaardigheden.

Onder het motto 'de jeugd heeft de toekomst' zijn door ons op 28 juni de jonge leden (in spé) uitgenodigd voor een BBQ bij de voorzitter thuis. Het was een supergezellig samenzijn waarbij de jongeren (tot 35 jaar) elkaar beter konden leren kennen en onderling contact konden maken en houden. Als bestuur hebben wij besloten om het lidmaatschapsgeld voor 2025 voor leden tot en met 35 jaar op een bedrag van 45 euro te stellen, daar waar het vanaf 1 januari voor een regulier lidmaatschap 90 euro bedraagt. En nee, we gaan geen seniorenlidmaatschap (boven de 60) invoeren. Dan zal ongeveer 75 procent van alle leden hiervoor in aanmerking komen. Onze Diva zal volgend jaar 55 jaar jong blijven. Dat zullen we niet ongemerkt voorbij laten gaan. Hoe gaan we nog bepalen, maar het wordt weer een leuk clubjaar!

"Une journée sans Citroën SM est comme une journée sans soleil, laissez le soleil briller dans votre vie!"

Jan van Ekris
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

oud &

En weer is het gelukt: het vullen van ons club-magazine met 72 pagina's aan interessante tekst en dito foto's. Het is wederom een mooie klus geweest, die gemakkelijk gemaakt werd dankzij het enorme enthousiasme van degenen die de toetsen zijn gaan beroeren om een mooi stuk over de gedeelde vreugde via het scherm aan het papier toe te vertrouwen. En Al dat mooie foto's met een druk op de knop binnen bereik brengt.

We zijn eigenlijk best een bijzondere groep mensen. We vinden elkaar in een gezamenlijk enthousiasme voor een creatie van metaal, kunststof, leder en glas. Een elegante kunstmatige machine met een mechanisch hart. Gecreëerd door een Fransman en een Italiaan. Die verbonden waren door het salaris van een gezamenlijke werkgever: Citroën. En die hun creatie zien voortleven in de passie van een niet heel grote, maar wel blijvend gefascineerde schare aanhangers. Meest mannen, onbegrepen door (hun) vrouwen, en geneigd om behoorlijke sommen van het aardse slijk op te laten slokken door het onderhoud aan de SM. Eigenlijk een afgod, een gezamenlijke totempaal. Een cabine om de werkelijkheid te ontvluchten. Filosofen denken na over dit soort zaken die volgens hen de werkelijkheid betreffen. Harari bijvoorbeeld stelt dat een groep van ongeveer 150 mensen een collectief verbindend element nodig hebben., Om een coherente groep te kunnen zijn. Met eigen mores, met ongeschreven regels, met een gezamenlijke focus of aanbidding zoals ze vroeger zeiden.

In die zin is onze club misschien wel de voortzetting van een clan in de oude wildernis. We komen regelmatig samen om eenheid te voelen, in een warrig en divers bestaan. Om verbinding te maken met gelijkgestemden. Die begrijpen dat er een revisie van een motor aankomt. Een pijnlijk offer op het altaar van het voortbewegen. Of een stuurhuis dat zijn kracht en precisie verliest aan lekkages. Komt onvermijdelijk op je pad als je een automobiel van 50 jaar of ouder bezit. We ondergaan het. We steunen elkaar in matig verlichte garages, waar we Total-borden en Michelins aan de muren ontwaren. Tempeltjes waar we onze centjes aan de priesters in overall offeren. Om te kunnen blijven zweven in een voertuig dat gemaakt was voor andere tijden met hobbelige wegen. En een benzineprijs waar we nu alleen maar van kunnen dromen. We ondergaan het. We begrijpen elkaar. We geven elkaar de espace, de ruimte. En we genieten!

Terug naar ons mooie clubblaadje. Wie hebben zich weer van hun schrijverskant laten zien?

Peter Derks, oftewel Dr. P., voert ons langs de oudste en de jongste exemplaren van de C114, codewoord voor de V6-Maseratie die in ons aller vooronder ligt. Hij beschrijft tot in de finesses welke verbeteringen de Italianen (constant) doorvoerden. Om uiteindelijk de beste versie van hun inspanningen in de Merak SS te laten landen. Wordt vervolgd!

Redactielid Corné Kwint schrijft over de reis naar het evenwichtige en gelijkmatige Zweden. Waar we een perfect georganiseerd SM-International mochten meemaken. Veel ging goed, behalve een benzineslang die het tijd vond om te gaan scheuren. We kijken echt terug op een prachtig event, Ikea-stijl, Ikea-prijs. Het inspireert ons voor SM'art 2026.

Het onafscheidelijke duo Dirk-Peter en Michiel van Casacitro hebben zich uit laten persen tijdens de Citron Presse. En zijn trots op de in de wacht gesleepte prijs als meest enthousiaste hekkensluiters ooit. Lees hun verslag! Dirk schrijft heerlijk.

Citro Classica is de reïncarnatie van het nog steeds geliefde Citromobile. Aangepast aan de tijdgeest van vandaag, waar nostalgie en vintage met elkaar om voorrang strijden. En elk



R & JONG

jaar wordt het event nog beter. We zien daarom met schrijver Jan van Ekris al weer uit naar volgend jaar.

SM'art is deze keer wederom ingevuld door Corné Kwint. Hij ging langs bij Henk Visscher en werd helemaal bijgepraat hoe Erwin Olaf en Henk 5 jaar geleden de spraakmakende serie "100 jaar Citroën" tot stand brachten. Olaf was 1 van de 7 geselecteerde topfotografen die mee mochten werken aan dit initiatief van Citroën. Een topidee, want Citroën sluit daarmee aan bij een lange eigen traditie rond het inhuren van de beroemdste fotografen. Denk aan Sarah Moon, Helmut Newton, André Martin en vele anderen.

Willem Posthouwer praat ons bij over het initiatief om weer een boek uit te brengen over de SM. Hij is daarvoor al naar Frankrijk getogen en ervoer een steigende interesse bij Citroën Stellantis in de SM. Dit zou verband houden met de introductie van een nieuwe wagen in de DS-lijn (we weigeren het een eigen merk te noemen), die geïnspireerd zou zijn op onze Diva op 15 september. Bij het uitkomen van dit blad is het nieuws als bekend, we zullen er de volgende keer uitgebreid over schrijven en blijven hoopvol dat Citroën de weg naar comfort, stijl en technische klasse weer weet te vinden. Na 50 jaar zijn Maserati en Citroën opnieuw bij eenzelfde eigenaar. Onze droom is een fantastisch gelijnde comfortabele coupe met de Nettone V6 uit Modena. Vanwege de tegenvallende verkoopcijfers bij Maserati hebben ze er vast wel wat over. Het kan verkeren.... de geschiedenis zou zich kunnen herhalen.

Jan van Ekris schreef weer een fantastische *Sacré Métal*. Dit keer over de Alfa Romeo Montreal van Igor Maas versus de perfecte SM van Tammo Brouwer en Peter de Haan. Aangevuld met fotowerk van onze beeldredacteur is het verhaal van *Romeo & Juliet* uitgebeeld met plaatjes van een balkonscène, fontein-scène en verleidelijk donkere bosscène als inscenering. Geniet van de uitvoering!

Nico Schakel neemt ons mee naar de Tulpenrally. Een stevige tocht naar en door Zuid-Europa is daarbij het uitgangspunt. Zijn SM was vakkundig geprepareerd door Casacitrò en doorstond deze uitputtingsslag glansrijk. Voor herhaling vatbaar!

Bij het artikel van Sietse Beckers over de JongerenBraai, een nieuw initiatief van het bestuur, gaat u kennis maken met onze jongere garde. We leggen de lijn ongeveer bij 40 jaar en zijn echt verrast over de nieuwe generatie. Ze zijn er gewoon, ze sleutelen, ze bestormen de social media. Laten we ze steunen en helpen zodat onze Diva's de toekomst hebben. Geen geklaag meer van of over bejaarde boomers en hun bedagde SM's. Het gaat gewoon goed.

De veilingrubriek van Sietse Beckers heeft u natuurlijk al gelezen. Bijna iedereen begint achterin. De prijzen blijven een vlakke lijn vertonen ondanks de stevige inflatie. Laten we het positief zien: het geeft jongeren de kans om ook aan te haken. Waarvan acte!

Wil je schrijven voor het volgende nummer, geef het nu vast door dan reserveren we pagina's in nummer 104, deadline half november. Tot december! In dat nummer rectificeren we ook een foutje uit nummer 103. Spoor hem gerust alvast op....

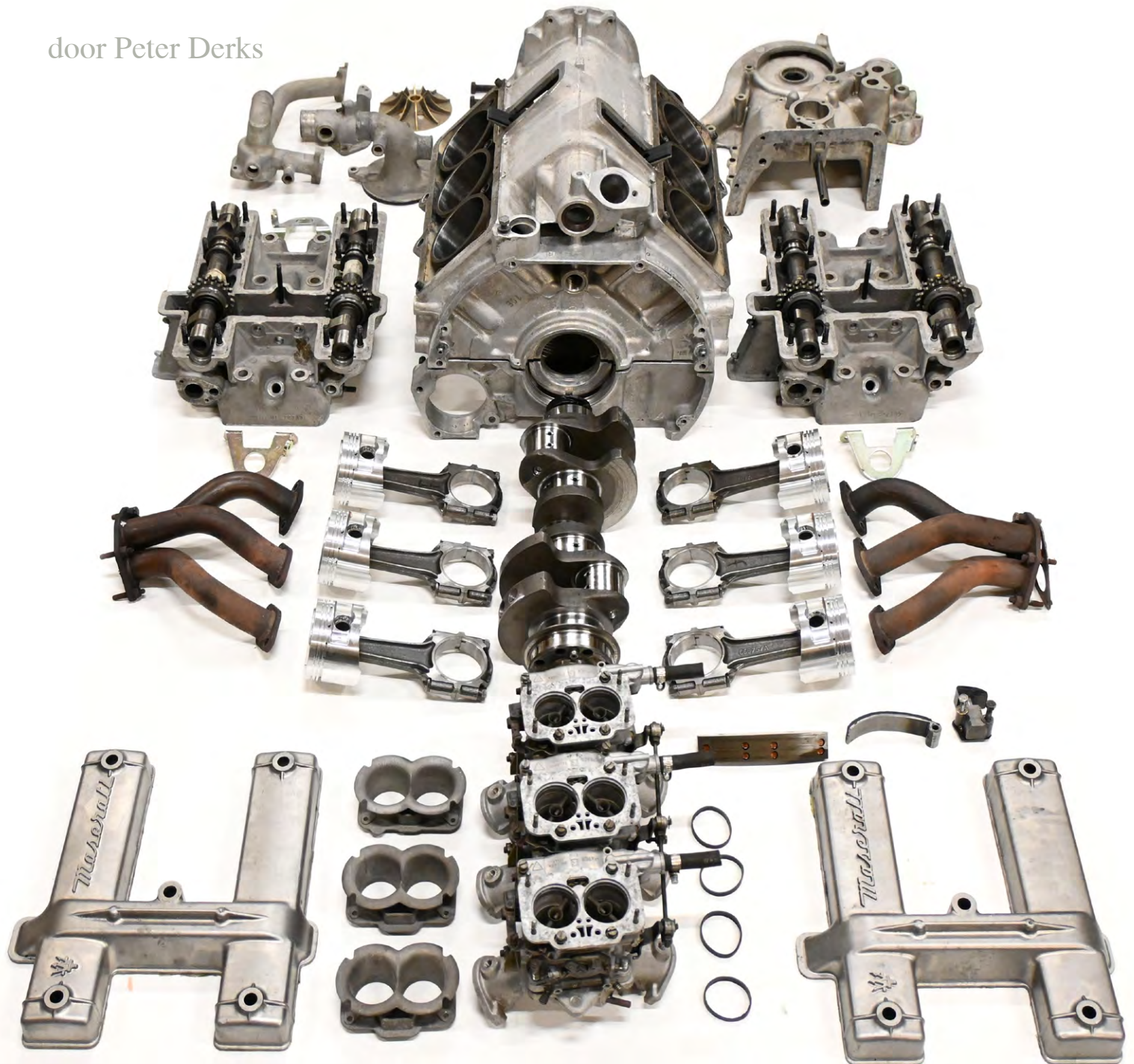
De redactie



IL 90° V6 C114

dai vecchi ai giovani ^{* van oud naar jong}

door Peter Derks



De SM was geïntroduceerd, we schrijven maart 1970, Salon Automobile de Genève, en de productie werd opgestart, maar wat gebeurde er nog daarna, wat veranderde er, wat waren de doorontwikkelingen en waarom duurde het tot september 1970 voordat de eerste 'productie' SM's op de weg verschenen. Het vervolg op het artikel over project S komt in 2 delen: In dit artikel gaan we in op het 'Maserati' deel en kijken we naar de geschiedenis van de 'C114' krachtbron van het begin van de productie tot de laatste exemplaren in de Merak in 1982, en zelfs nog iets verder.

In een volgend artikel gaan we specifiek in op de 'Citroen' kant van de zaak: De carrosserie, het interieur, de ophanging, vering en besturing enzovoorts.

Voor de C114 motor geldt dat die voor de grote ontwikkelingen, net als de SM in haar geheel, de modeljaren van Citroen volgt: Het eerste modeljaar is dan ook "modeljaar 71" dat loopt van september 1970 tot augustus 1971 en modeljaar 1972 loopt van september 1971 tot augustus 1972.

Dat had alles te maken met de manier van produceren en verkopen in Frankrijk. Het jaarlijkse grote commerciële evenement was de "Salon Automobile" in Parijs, die eind september/begin oktober gehouden werd. Daar werden de modellen voor het "nieuwe" lees volgende modeljaar geïntroduceerd maar wat nog belangrijker was de orders voor de nieuwe (en natuurlijk ook de bestaande) auto's genoteerd. Voor de productie was dat ook leidend. Er was een fabrieksvakantie van 4 weken, hetgeen wilde zeggen dat er vanaf eind juli tot eind augustus de lopende band werd stilgezet. De stilstand tijd werd gebruikt om de productie om te stellen op nieuwe types en om modelveranderingen door te voeren. Meestal werd er al in juli niet meer vol geproduceerd of werd er al gestart met de productie van modellen voor het "nieuwe" modeljaar. Voor de SM was de wereldwijde introductie op de Salon van Genève, maar die was vooral bekend omdat het de eerste "grote" salon van het jaar was want "Genève" was niet alleen een verkoopsalon voor Zwitserland maar een soort "showcase" voor de wereld op Europa. Het was wel de bedoeling de productie op te starten rond maart/april maar de eerste SM's verlieten pas van de band in de zomer, omdat er nogal wat "omgewerkt" moest worden, en het management van Citroen had meer aandacht voor de opstart van de productie van de GS, want die werd ook op de "Salon 1970" geïntroduceerd en die moest meteen verkoop klaar zijn. Daarover meer in het volgende

artikel, want bij Maserati was de motoren productie wel in maart opgestart, nog niet op volle snelheid en zolang die motoren niet echt gebruikt werden in de productie modellen leek alles perfect maar in de eerste jaren werden er al talrijke kleine en grotere wijzigingen doorgevoerd, meestal onzichtbaar van buitenaf.

Om het verhaal inzichtelijk te houden ga ik het vervolg van de geschiedenis van de "114" in een paar etappes indelen:
Eerste etappe: De 2.7 liter vanaf het begin tot eind modeljaar 1972.
Tweede etappe: De 2.7 injectie en de 3 liter in de SM.
Derde etappe: Maserati onder Citroen en Maserati na Citroen.

Eerste etappe:

Voor mij is de eerste fase voor de C114 motor de periode modeljaar 71 en 72, van de introductie in 1970 tot de introductie van de injectie en de 3 liter versies in september 1972. Het lijkt erop dat er de eerste 2 modeljaren niets veranderd is aan de motor, maar niets is minder waar: "Onderhuids" werden er voortdurend wijzigingen, lees verbeteringen aangebracht aan de motor, die grotendeels verborgen bleven voor de eigenaren. Over welke uitvoeringen van de motor hebben we het: De C114/1: Die was er al in 4 varianten: De "Europese" 2.7 liter met 5 versnellingsbak, met motornummer vanaf 100.001 maar er was ook al een Europese versie met automaat met motornummers vanaf 150.001. De C114 voor de USA markt met een 5 versnellingsbak, motornummers vanaf 200.001 en de USA versies met een Borg-Warner BW35 automatische versnellingsbak motornummer vanaf 250.001 maar dat is in principe dezelfde motor. De USA versies hebben dezelfde basis motor, maar hebben

een extra luchtpomp voor uitlaatgasrecirculatie om al te voldoen aan de emissie-eisen in de staat California, naar verwachting de grootste markt in de USA. Als gevolg van die recirculatie zijn zowel de carburateur settings als de ontsteking licht gewijzigd, terwijl de versies met automaat een gewijzigde stationair instelling hebben en een kick-down kabel.

Wat zijn de belangrijkste wijzigingen en wat betekent dat voor de huidige eigenaar.

Een aantal van die wijzigingen werden bij een grote beurt of bij een revisie als het goed is ook bij de vroegere motoren doorgevoerd, maar zeker weet je dat pas als je de motor demonteert.

Je mag er na 50 jaar helaas niet van uit gaan dat alle wijzigingen doorgevoerd zijn, maar je komt ook voor verrassingen te staan omdat er motoren gebouwd zijn met onderdelen van verschillende bouwjaren. Je bent dus gewaarschuwd.

Een paar voorbeelden:

– ontsteking: vanaf december 1970 is de ontstekingscurve iets gewijzigd, maar zonder dat de verdeler daarvoor een nieuw onderdeelnummer krijgt. Dat wil zeggen dat vanaf dan alle verdeler een nieuwe curve hebben, maar dat er geen “update” komt voor de bestaande motoren. Ook zijn in maart 1971 de ontstekings cassettes veranderd, de oude werden niet meer geleverd.

– klepveren: een van de belangrijkste wijzigingen zijn de klepveren die vanaf motor 107.907 echt anders zijn: De oningebouwde lengte wijzigt van 37 naar 49 mm, wat er toe leidt dat de veerdruk ingebouwd behoorlijk toeneemt, van net boven de 70 kg bij een geopende klep naar boven de 85 kg bij een geopende klep. Voor de nieuwe klepveren worden de cilinderkoppen aangepast en ook de klepveerschotels boven en onder. De enige reden om dit te doen is om te voorkomen dat de kleppen gaan zweven bij hoge toerentallen (denk aan 6000 tpm en hoger).

Houdt de klepveren en schotels altijd bij de kop, want als je de latere veren monteert in een vroege kop dan heb je een groot risico dat de windingen van de klepveren tegen elkaar aan komen, en dat is zeker geen goed idee. Hoe herken ik een cilinderkop: Aan het gietnummer dat erop staat: 66661 is voor de eerste generatie, 73426 voor de 49 mm klepveren, 72799 is voor een Injectie/ 3 Liter met 43.5 mm klepveren en 80024 voor een latere Injectie met 46 mm klepveren. Als laatste 82203 is voor een SS motor.

– het fameuse oliepomasje: Dat werd in november 1971 verlengd van 47 naar 49 mm, omdat er in de krukas normaliter een plaatje lag dat moest voorkomen dat het asje te veel naar een kant zou schuiven.

Tweede etappe:

De “nieuwe” motoren van modeljaar 1973.

Voor modeljaar 1973 wordt het motorengamma van de SM vernieuwd: Voor de Europese markt komt er een model “Injection Electronique”, een 2.7 liter uitgerust met een Bosch D-Jetronic systeem die 178 pk levert en een lager verbruik mogelijk zou moeten maken.

Voor de USA markt en de SM's met automaat, komt er een 3 liter variant van de C114 motor, vrijwel gelijk aan de motor die dan ook in Maserati Merak gelanceerd wordt maar wel met een luchtpomp die zorgt voor emissie reductie.

In de Sm levert de de 3 liter zo 180 pk.

Wat zijn de verschillen:

Beide motoren hebben licht gewijzigde cilinderkoppen, met iets grotere kanalen. Ook de nokkenassen zijn gewijzigd, ze hebben meer lift. Beide veranderingen dragen bij tot een Injectie motor die en meer vermogen heeft en meer trekkracht heeft bij lage toerentallen. De 3 liter heeft nog iets meer vermogen dan de Injectie, maar verliest dat voordeel vaak door de koppeling aan een BW35 automatische versnellingsbak, hoewel er in de USA zo'n 30% van de 3 liter SM's geleverd wordt met een 5 versnellingsbak. Voor de 3 liter automaat worden ook de overbrengingen in de versnellingsbak iets gewijzigd t.o.v. de 2.7 liter automaat, waardoor de motor iets minder toeren maakt.

Natuurlijk is de ontsteking gewijzigd en hebben de motoren nu ook een vacuüm verlating (ja u zou vervroeging verwachtten) die bij de injectie het stationair toerental stabiel zou moeten maken en bij de USA versie de emissie positief beïnvloed en noodzakelijk is vanwege de recirculatie.

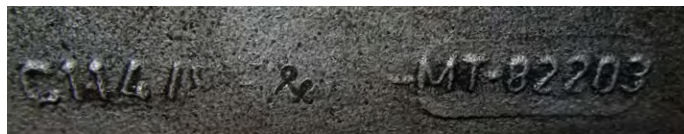
Ook voor de 2.7 injectie en de 3 liter motoren volgen wijzigingen in het eerste jaar van de productie.

Zo werden al in mei 1973 de klepveren van 43.5 mm vervangen door klepveren van 46 mm, nu hebben we al 4 verschillende. Gelukkig zijn de cilinderkoppen deze keer nauwelijks gewijzigd en wel uitwisselbaar.

En dan is er het “versterkte” blok: De ondersteuning van de middelste hoofdlager wordt verbreed, en daardoor moet de krukas enigszins bewerkt worden. De “vroegere” krukassen zouden aanlopen tegen de versterkingen, die overigens alleen het bovenste gedeelte van het blok met de cilinder treffen en niet de onderkant die de lagers ondersteunt. Kijk eens naar de foto.

Een andere belangrijke wijziging betreft de waterpomp: De latere modellen hebben een aluminium waaier met een andere keerring, die gekoppeld is aan een tussenas met een dunner uiteinde.

Voor modeljaar 1974 zijn er geen belangrijke wijzigingen aan de SM, maar wordt wel de 3 liter automaat ook in Europa officieel



gietnummer SS motor.
Gietnummer 82203, kop met vergrote
verbrandingskamer en kleppen.



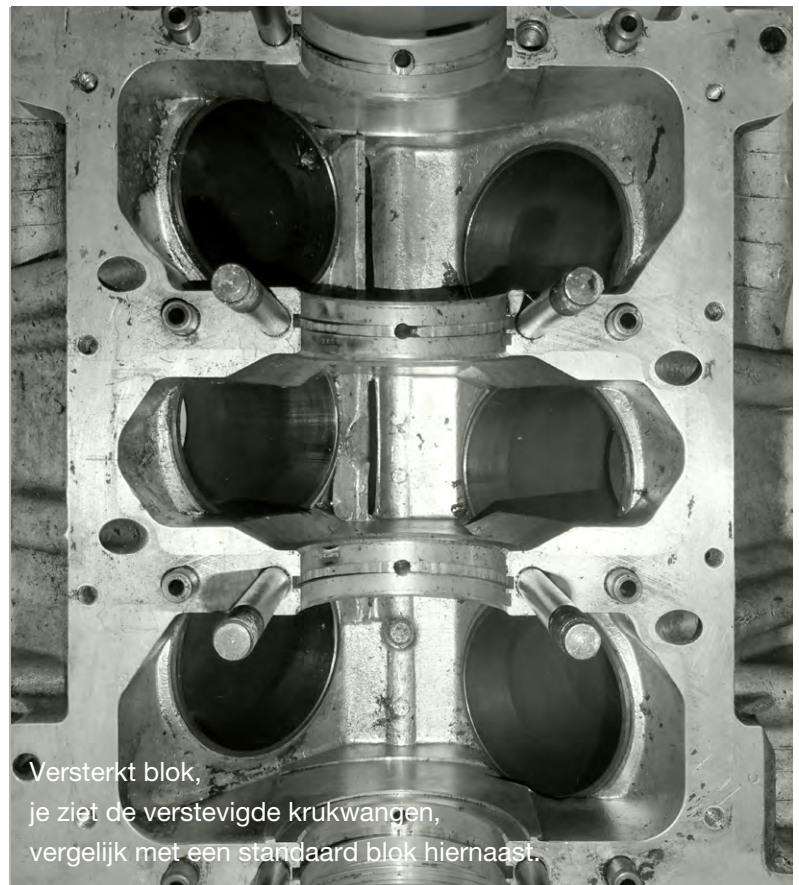
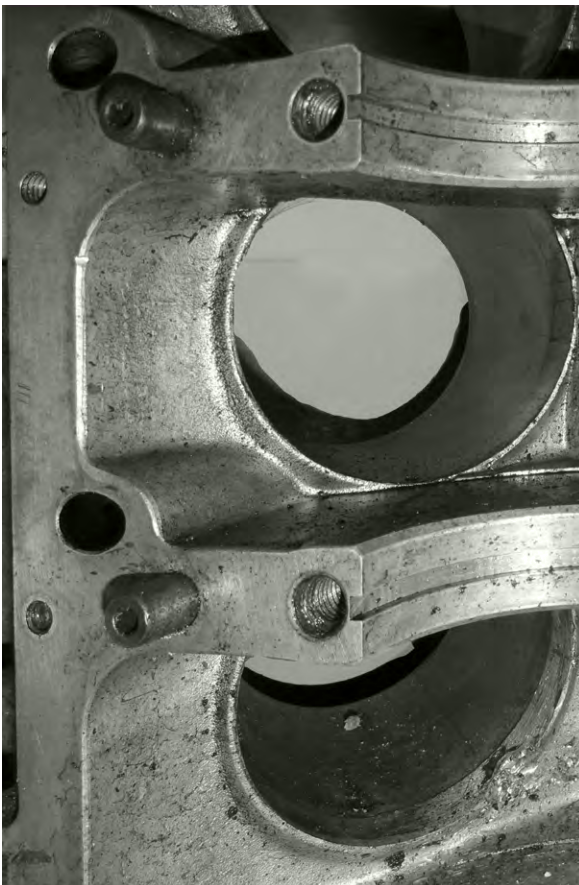
geïntroduceerd, terwijl die al vanaf begin 1973 verkrijgbaar was, maar waarvan er waarschijnlijk niet meer dan 100 verkocht werden.

Er is geen echt modeljaar 1975 meer voor de SM: Eind mei 1974 wordt de productie van de SM stilgelegd en het plan in werking

gezet om de productie over te brengen naar Ligier in Abrest, maar het duurt januari 1975 voordat er weer SM's gemaakt worden. Peugeot neemt vanaf eind juni 1974 de directie van Citroen over, met instemming van de grootste aandeelhouder Michelin. Alle aandacht gaat voor de Salon

Automobile in 1974 naar de lancering van de CX.

Het zou te ver voeren om in het clubblad een complete lijst te plaatsen met alle veranderingen en een toelichting, dus die houden jullie te goed voor op de web-site.

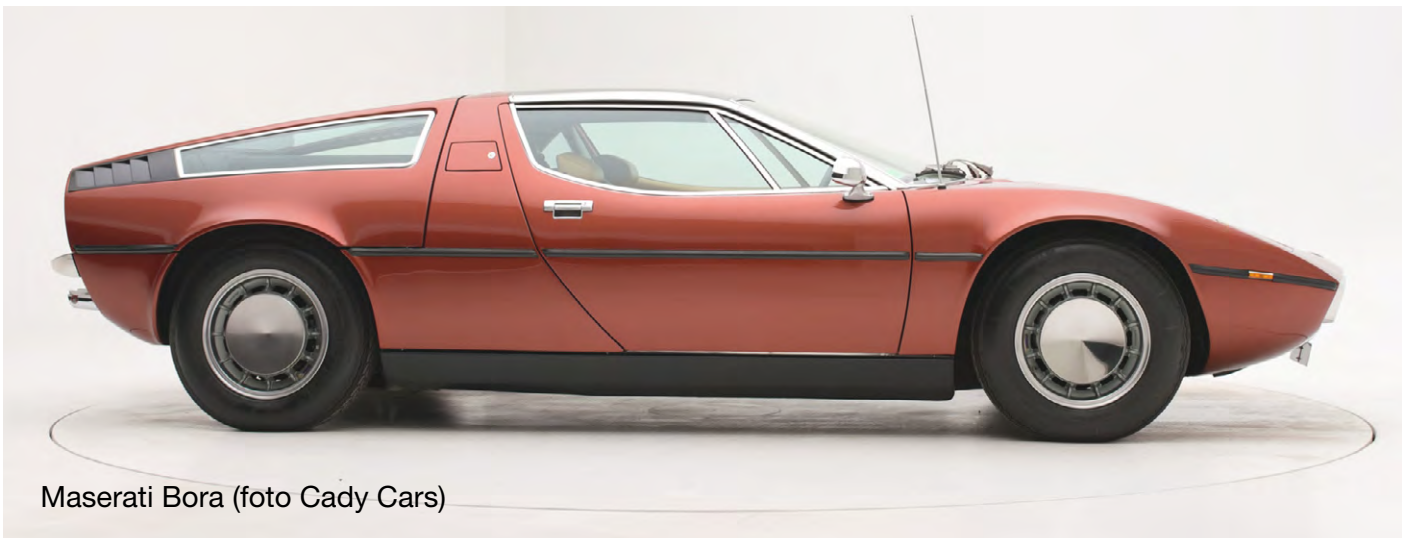


Het lijkt er wel op dat er vele onderhuidse veranderingen zijn aan de 114 motor, maar er zijn maar 3 basis versies gemaakt. Dat past goed bij Citroen, een groot bedrijf dat begin jaren 70 al ruim 600.000 auto's per jaar maakte en strak georganiseerd was om de service en onderdelenvoorziening in goede banen te leiden. Hoe anders was Maserati: In principe een bedrijf dat met de hand kleine series auto's maakte, in de Citroen tijd liep dat voor alle modellen samen op tot ruim 800 auto's per jaar, dat zijn er maximaal 20 per week en die aanpaste aan de lokale markt en de klanten wensen. Dat brengt ons naar de Derde etappe: Maserati onder en na Citroen.

Om de "Citroen" tijd bij Maserati en de invloed op de ontwikkeling van de C114 motor waarover het hier gaat te begrijpen is het toch misschien goed even de grote lijnen te schetsen van de modellen die in die tijd door Maserati geleverd of gelanceerd werden. Omdat elk groot project bij Maserati een volnummer had weten we zeker dat de eerste schetsen voor de SM motor al in 1966 gemaakt werden, voor de ontwikkeling van de AM115, die later de Ghibli zou heten gestart werden. Die Ghibli werd in 1966 in Turijn voor het eerste getoond als prototype. Toen Citroen het management in 1968 overnam van de Orsi broers was project 116 al gestart, dat leidde tot de Maserati Indy die in 1968 op de Turijn autoshow getoond werd. Maar de "Bora", AM117 was het eerste project dat geheel onder

Citroen directie tot stand kwam, de ontwikkeling startte nadat Citroen het management overnam en de Bora werd geïntroduceerd op de autoshow van Geneve in 1971. De Bora leidde ook tot de ontwikkeling van de Merak (AM122) die startte in 1970 en die in 1972 in Parijs geïntroduceerd werd. Op dezelfde Salon als de SM Injection Electronique. De Merak was een 2+2 uitvoering van de Bora, waarvoor ook weer Giugiaro opdracht kreeg, maar waar bij de Bora nog een soort spaceframe met voor en achter subframes voor de wielophanging en de motor werd gebruikt kreeg de Merak een zelfdragende carrosserie: Dat maakte de Merak niet lichter maar wel goedkoper om te produceren. Alfieri had al vanaf het begin de C114 motor zo ontworpen dat er eenvoudig een 3 liter uitvoering van gemaakt kon worden, de 2.7 liter grens was specifiek voor de Franse markt. Voor de SM was dat de grootste markt, maar voor de Merak lag dat anders. Omdat de Merak voor een groot gedeelte gebaseerd was op de Bora was hij relatief zwaar en omdat voor Maserati zelf de Franse markt niet zo interessant was vanwege de relatief hoge belastingen op sportwagens werd er vanaf het begin een 3 liter motor in gezet met een vermogen van 190 pk. We weten ook dat Alfieri bij de introductie van de Merak en de daarop volgende Quattroporte II (AM123) werkte aan een 3 liter versie van de 114 met meer vermogen die niet alleen bedoeld was voor de racerij, maar ook voor de productie modellen. Dat werd de

Omdat de Merak voor een groot gedeelte gebaseerd was op de Bora was hij relatief zwaar en omdat voor Maserati zelf de Franse markt niet zo interessant was vanwege de relatief hoge belastingen op sportwagens werd er vanaf het begin een 3 liter motor in gezet met een vermogen van 190 pk.



motor voor de Merak "SS". Dat SS was voor de Italianen een vrij standaard uitdrukking voor een auto met meer vermogen want dat staat in Italië voor Strada Statale, wat gewoon rijksweg betekent. Alfa had ook SS versies, voor Sprint Speciale. Er is ook een Ghibli SS geweest, de eerste versies met de 4.9 liter V8, maar na de Merak zijn de letters SS niet meer gebruikt. Ik denk dat ze toch ingezien hebben dat die twee letters in veel andere landen een wraam bijmaak gaven. Ook Alfa veranderde zijn benaming later in gewoon "sprint", bijvoorbeeld voor de Alfa Sud.

Welke motoren gebruikte Maserati in de Merak en de QP2?

Ten eerste werd in september 1972 de Merak geïntroduceerd met een 3 liter motor, die later de "3000" genoemd werd om hem te onderscheiden van de SS motor.

In de Merak haalde die motor 190 pk, dat is 10 meer dan in de Citroën versie, maar technisch waren die motoren zeker tot en met 1974 niet echt verschillend van de Citroën 3 liter versies. Met een iets andere ontstekingscurve en een andere carburateur setting waren die 10 pk extra snel gevonden.

Dat blijkt ook wel door het feit dat de veranderingen die Citroën aan de 3 liter doorvoerde van eind 72 tot 74 vrijwel gelijk lopen aan die van de Merak (die wel slechter gedocumenteerd zijn).

De SS motor.

De SS motor is de echte doorontwikkeling van de C114 motor, die opgestart werd ergens in 1972 en waarvan de eerste prototypes begin 1974 ingebouwd werden in de AM123, de Quattroporte II en die als eerste op de salons van Parijs en Turijn in 1974 tentoongesteld werd, zonder dat er veel ruchtbaarheid aan die verbeterde motor gegeven werd. De eerste verschijning in de Merak is bij de introductie van de Merak SS, de AM122/A op de show in Genève in maart 1975, maar het duurde nog tot 1976 voordat de eerste Merak SS geleverd werd. Dat had alles te maken met de situatie van Maserati, dat gekocht werd door een "investeringsbedrijf" van de Italiaanse staat, en waarbij DeTomaso het management kreeg, want Peugeot wilde van Maserati af, goedschiks of kwaadschiks. (DeTomaso kocht Maserati pas in 1977).

Hoe herken ik een "Maserati" 114 motor?

Dat is eigenlijk heel simpel: Citroën heeft het motortype-motornummer van de C114 motor op een type-plaatje staan. Bij Maserati is dat op de plaats van het typeplaatje ingeslagen. Je vindt daar 2 nummers: AM114.XX.YY dat het type aangeeft en dan het volgnummer van de motor, 5XX.YYY of 6XX.YYY. Kijk maar eens in de tabel.

Wat is er anders aan de SS motor?

Als je meer vermogen wilt dan wil je meer lucht aanzuigen om die met meer brandstof te verbranden. Die lucht komt achtereenvolgens door de carburateur, waar de benzine bijgemengd wordt, via het inlaatkanaal en de kleppen in de cilinder, alle 3 de onderdelen zijn veranderd.

Het belangrijkste zijn de veranderingen aan de cilinderkoppen, die de montage van grotere inlaat- en uitlaat-kleppen toestonden. De uitlaatkleppen gingen van 36 naar 43 mm, en de inlaatkleppen van 42 naar 47 mm. Daarvoor werden de "domes", de koepels in de cilinderkoppen vergroot en de squishrand verkleind. Daarnaast werden de inlaatkanalen verruimd naar 36 mm, en werden iets grotere carburateurs, de DCNF 44 gemonteerd. Over die inlaatspruitstukken: Die werden voor de grotere motoren eenvoudig nabewerkt, dus een 3 liter heeft grotere kanalen dan een 2.7 en een SS weer grotere kanalen, maar dat werd er ingefreesd. Je kan ze dus ook nabewerken.

We vergelijken even de 114 motoren:

Inlaatkanaal	Carburateur		Hoofdventuri
	Inlaatklep	Kleplichthoogte	
2.7 carburatie	42 DCNF	32 mm	32 mm
42 mm	8.95 mm		
3.0 carburatie	42 DCNF	36 mm	34 mm
42 mm	10.9 mm		
3 Liter SS	44 DCNF	36 mm	36 mm
47 mm	11 mm		

Voor de "gewone" versie werden de nokkenassen niet of nauwelijks gewijzigd to.v de "gewone" 3-liter, maar je mag er



Maserati Merak (foto Cady Cars)

van uitgaan dat alle motoren die in de race- of rallye wereld ingezet werden wel aangepaste nokkenassen hadden. Aan de buitenkant valt bij een SS motor alleen op dat de de klepdeksels 6 bouten hebben om ze vast te zetten in plaats van 5, maar ik heb ook al eens een late "3000" motor gezien met 6 bouten op de klepdeksels.

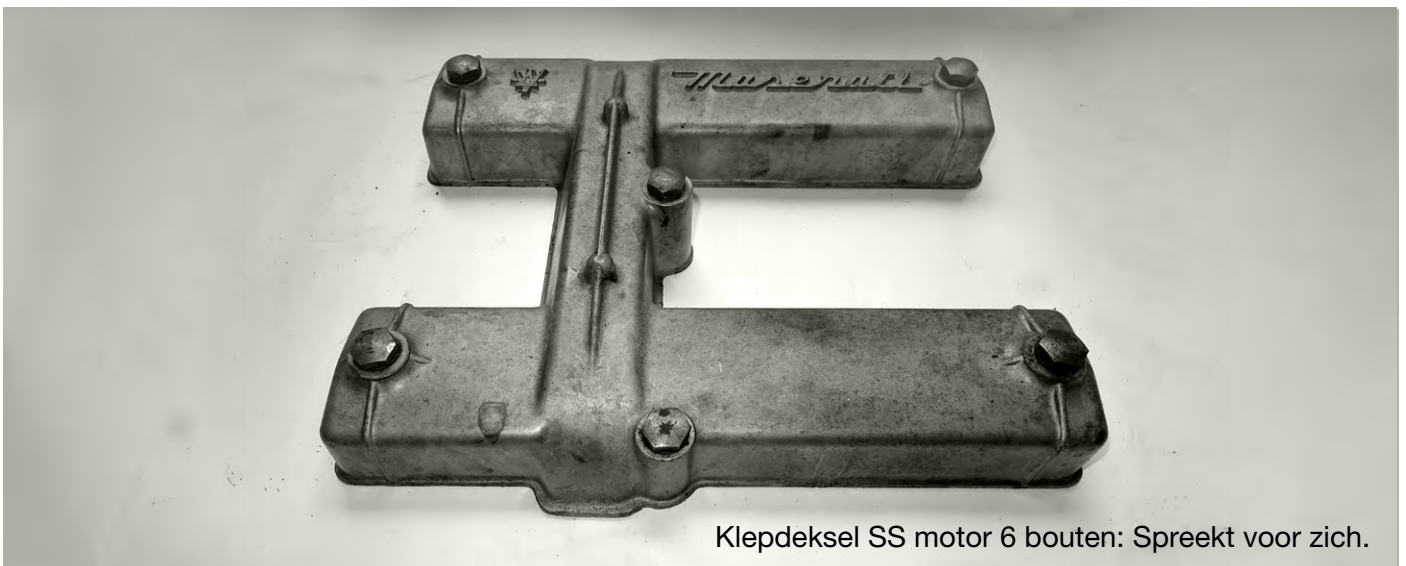
Ook de krukas, en de oliestroming in de motor werd aangepast: Waar we bij de 2.7 injectie en de 3 liter vanaf 73 een "versterkt" blok gebruikt werd werd bij de SS voor een andere oplossing gekozen: De versterkingen in het blok werden verwijderd maar de krukas kreeg 2 extra contragewichten. (zie foto). Ik concludeer dan ook dat de blokversterking bedoeld was om trillingen te elimineren, maar dat Alfieri de oplossing met 2 extra contragewichten een betere oplossing vond. Ook de doorstroming van de olie

in de motor en door de krukas werd gewijzigd. De hogere toerentallen die de SS motor moest draaien stelden hogere eisen aan de olieverzorging van de lagers. Bij een SS motor worden de drijfstaaglagers van olie voorzien door een centraal kanaal dat gevoed wordt door een grote groef in het 4e hoofdlager (die naast het kettingwiel). Als extra werden er tussenschijven gebruikt tussen de motor en de carterpan om 1 liter meer olie inhoud te krijgen, dat zorgde voor een betere oliekoeling. Bij de Merak ligt de motor achterin en iets hoger dan bij de SM dus dat leverde geen problemen op met de bodemvrijheid.

Daarnaast werd met de SS motor ook de "hevel-spanner" geïntroduceerd in plaats van de Renold veerspanner voor de primaire ketting. Dat is zeker een grote verbetering voor betrouwbaarheid en levensduur, maar dat wil niet zeggen dat de ketting niet rekt, en dus vervangen moet

worden. Het is dus geen garantie voor een eeuwig motor-leven.

Van de SS motor zijn twee versies: de 208/210 PK versie voor de Amerikaanse markt en de 220 pk versie voor de Europese markt. Het verschil zit hem voornamelijk in de hoogte van de "bult" op de zuigers: Bij de 220 pk versie is die rond de 2 mm hoger waardoor de compressieverhouding omhoog gaat van 9 naar 9.3. Waarom zien we 208 en 210 pk voor dezelfde motoren: Dat hangt er van af hoe je meet, volgens de Engelse methode, dan wordt het 208 BHP of volgens de DIN methode dan wordt het 210 pk. Overigens was de Merak SS ook 50 kg lichter dan de originele Merak, door het perforeren van metalen delen en het gebruik van dunnere plaatmaterialen. Dat maakte de Merak echter nog geen lichtgewicht. Waren er plannen om die SS motor ook in de SM te leveren? Misschien wel, maar



Klepdeksel SS motor 6 bouten: Spreekt voor zich.



Van links naar rechts: standaard uitlaatklep en inlaatklep, uitlaatklep van SS motor en inlaatklep van SS motor.

voor modeljaar 1975 (in september 1974 !) haalde het Peugeot management de stofkam door alle verlieslatende projecten, en de SS motor was nog niet productierijp. Dat was belangrijk, want op de Parijse Salon introduceren zonder orders te kunnen noteren en te leveren was een "faux-pas" in de ogen van het Peugeot management en daarnaast was Mr Sarre , toen directeur van Citroen een verklaard tegenstander van de SM.

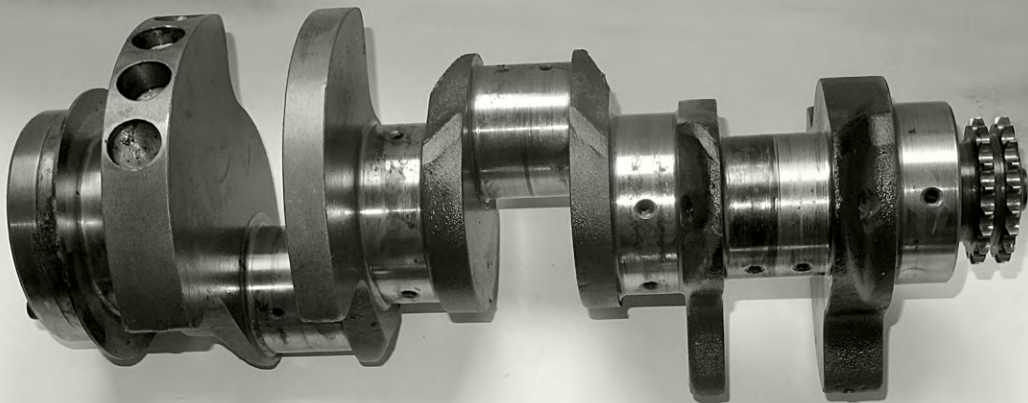
Hoe mooi zou dat geweest zijn, een SM met een 220 PK motor: Een topsnelheid van boven de 240 km/uur en een 20% betere acceleratie. De onderdelen van de SS motor die op de foto's staan liggen te wachten om weer in elkaar gezet te worden en dan kunnen we eind volgend jaar de vergelijking eens maken in mijn SM. Ik heb daar van 1998 tot ongeveer 2018 met veel plezier ruim 100.000 km mee gereden, maar toen werd het tijd voor een complete

revisie.

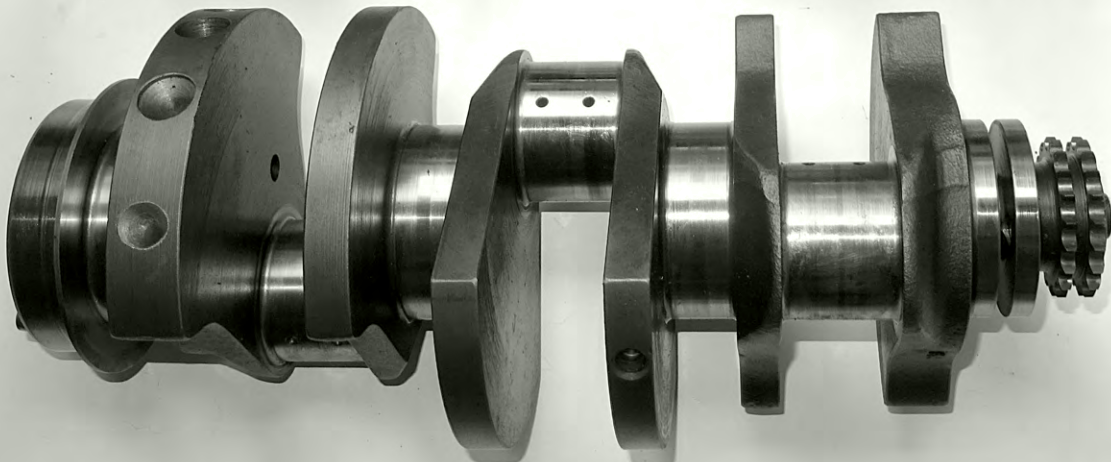
En de 24-klepper dan ? We weten dat Citroen de beschikking had over een paar speciale motoren voor de racerij en dan met name de de 24-uurs races met de SM, met een team dat fors ondersteunt werd door Ligier. De rallye de Maroc werd met een vrijwel standaard SM gereden, maar daarna is bekend dat er 12-kleps motoren zijn geweest met 240 tot 280 pk bij over de 7000 toeren per minuut.

Toen in 1970 Ligier de JS2 ontwikkelde weigerde Ford motoren te leveren, en zo kwam Maserati via Citroen in beeld. Op de salon 1971 werd de JS2 straatversie voorgesteld met de 2.7 motor, en in 1973 kwam er de 3 liter in. Voor het raceseizoen 1974 kreeg Ligier de beschikking over de mysterieuze "24 klepper" 114 motoren. Er zijn er 5 van gemaakt: 1 is in Modena gebleven, en omdat Ligier 2 racewagens

had, die allebei een reserve motor nodig hadden werden er 4 naar Abrest gestuurd. In 1972 zorgde Ligier voor de inzet van de SM bij de 24-uurs races, maar geloofde zelf meer in de JS2 voor het circuit. Waar de SM in de GT klasse reed was de JS2 in de "sport" klasse ingedeeld, hoewel het de bedoeling was dat er 500 JS2 gemaakt zouden worden zodat die ook in de GT klasse kon starten. Die 24 kleps motoren hadden ergens tussen 300 en 380 pk en liepen tot 8000 toeren per minuut. Je kunt die makkelijkst herkennen aan de "ronde trommel" die bovenop de cilinderkoppen zit: Daar zit de spanner voor de secundaire ketting in, want in de cilinderkop zelf was geen plaats meer omdat de extra kleppen alle plaats innamen en er zaten lange inlaatkelken op voor de benzine injectie. We kunnen dan ook meteen zeggen dat die niet geschikt waren voor de SM, want dat paste niet onder de motorkap zonder



Boven in foto: Standaard krukas, onder in foto Krukas Merak SS. Je ziet duidelijk de extra contragewichten en de groef in de 4e kruktaap.



Van links naar rechts:



Zuiger 3 liter en Merak 3000, zuiger van 210 pk SS motor en rechts speciale zuiger voor Merak SS motor met verhoogde compressie.

heel grote wijzigingen. De JS2 was redelijk succesvol in 1974 met een aantal top-10 noteringen en zelfs een 1-2 in de laatste Coupe de France race van het seizoen. In 1975 rijdt Ligier nog met 1 JS2-Maserati op Le Mans, terwijl er dan ook al 2 JS2's met 3 liter Ford Cosworth V8 motoren rijden, waarvan er 1 zelfs 2e wordt.

De Merak SS motor werd wel in de Citroen tijd ontwikkeld, hij kwam pas erna op de markt.

Dat leidt ons meteen tot de volgende variant uit de na-Citroen tijd: De motor voor de Merak 2000. Toen DeTomaso er lucht van kreeg dat in Italië de vanaf 1977 de BTW op auto's met motoren boven de 2000 cc van 19% naar 39% verhoogd zou worden werd er in allerijl een 2 liter motor ontwikkeld. (Ferrari en Lamborghini deden dat ook met de 308-2ltr en de Uracco 2 ltr).

Hoe? In feite door de boring en de slag van de 3000 motor ter

verkleinen naar een boring van 82 mm, door kleinere bussen te monteren en ook de boorgaten het blok voor de bussen iets te verkleinen en door de slag terug te brengen naar 63 mm. Die motor maakte zo nog 160 pk bij 7000 toeren per minuut en werd verkocht in Italië, er zijn er ongeveer 2000 van gemaakt.

De Merak 2000 had al geen Citroen hydrauliek meer, een verandering die in 1978 bij alle andere Meraks doorgevoerd werd, tot groot genoegen van DeTomaso.

De laatste Merak's werden in 1982 geproduceerd dus C114 verhaal ten einde ? Niet helemaal, want voor de ontwikkeling van de Biturbo werd uitgegaan van de Merak 2000 motor. Hij kreeg exact dezelfde boring en slag, de krukas lijkt als 2 druppels water op die van de Merak met meer contragewichten, de blokhoek van 90 graden en de "oneven" cilinderloop werd gehandhaafd. Omdat

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





er ruimte genoeg was aan de distributiezijde van de motor werden de nokkenassen direct door een getande riem aangedreven, en die getande riem dreef ook de waterpomp aan die vrijwel op dezelfde plek zit als bij een SM, maar dan van buiten aangedreven.

De distributeur werd aangedreven door een van de nokkenassen en was in het begin wel electronisch, maar had nog steeds 2 bobines en een "dubbele" rotor, maar nu van Marelli.

De cilinderkoppen waren compleet nieuw, met hun 2 inlaatkleppen en enkele uitlaatklep voor de eerste jaren met een enkele bovenliggende nokkenas en later een vierkleps design, waarbij de getande riem de uitlaatkokkenassen aandreef die dan weer met een korte ketting aan de vliegwielzijde de inlaatkokkenassen aandreven.

De Biturbo motor was dus zeker geen "clean sheet" design en ondanks de aanlooperikelen was dat een goede keuze. De

aansturing van de turbo's, de afstelling van de ontsteking en de "drukdichte" carburateur, het startgedrag, het gemak waarmee de motor te hoge toeren kon draaien en de onbekendheid met het feit dat je de turbo's bij een koude motor niet hoog mag belasten en je na een rit de motor en de hete turbo's niet abrupt mag uitschakelen speelde deden de Biturbo geen goed. Dat met de komst van de 24 klepper en een injectiesysteem alles prima werkte kwam laat, de reputatieschade was vooral in de USA, de markt met het grootste potentieel, al.

Volgende keer de veranderingen aan "de rest" van onze SM's waaronder de hydrauliek, de elektrische installatie, het interieur en de carrosserie, en zoals gezegd, op de web-site van de club komt een zo compleet mogelijke lijst met alle wijzigingen aan de motor.

Ligier bouwde de JS2 met de C114 en stapte in 1975 over op de 3 liter Ford Cosworth V8 motoren





Citroën SM

International:

Smaland Zweden

Van 17 tot en met 20 mei vond weer het internationale weekend plaats, ditmaal georganiseerd door de Zweedse club. En wat is er leuker dan daar een vakantie in Zweden met je SM aan vast te knopen?

AANKOMST

Na 10 dagen onderweg te zijn, reden we op vrijdag 17 mei Älmhult binnen waar de meeting begon. Älmhult is de plaats waar de destijds 17-jarige Ingmar Kamprad op 28 juli 1943 Ikea oprichtte. De ontvangst was dan ook toepasselijk bij het Ikea-hotel. Er stonden al vele SM's op de parkeerplaats toen wij aan kwamen rijden.

In het hotel stond Lars Frykholm van de Zweedse SM-club ons op te wachten. Van hem ontvingen we een tas met daarin het programma en het road book, toegangskaarten voor het Ikea-museum en een schild. Lars is de Zweedse Peter Derks: hij weet alles over de techniek van de SM. Ik schat hem rond de 75 jaar en hij deed er alles aan om iedereen een mooie meeting te bezorgen. Een bijzonder aimabele en tegelijkertijd zeer bescheiden man. Hij sprak ieder weinig toe. De informatie moest je maar uit het programmaboek halen. Gelukkig was het allemaal duidelijk genoeg. Vrijdagavond was het eten in het Ikea-hotel. Gezellig om vele bekenden te zien, met leden uit negen verschillende landen.

SAFARI

De volgende dag reden we een mooie tocht naar Markaryd voor een elandsafari: Smålandet Älgsafari. Een safari mocht je

het niet echt noemen. Ik vond het meer een veredelde kinderboerderij. Met een treintje reden we het park in. Ik heb twee elanden gezien die de gids bij naam kende en de bizons die uit Midden-Amerika zijn geïmporteerd waren duidelijk geconditioneerd. Toen de bizons ons treintje zagen, liepen ze al direct onze kant op in de wetenschap dat de mensen in de trein lekkere takken bij zich hadden. Niet bepaald natuurlijk! Terug op de parkeerplaats van het safaripark telde Elizabeth 41 SM's. Een mooi aantal.

Na de lunch reden we een mooie tocht van een uur naar de Virestad Church in het dorpje Virestad. In de kerk was een concert met Noorse folkmuziek met authentieke instrumenten zoals de nyckelharpa. Het concert in de sfeervolle kerk duurde ongeveer een uur. Opvallend was dat het basisritme steeds identiek was, alleen de melodie was wisselend. Wel zeer bijzonder om dit mee te maken en deze muziek eens te horen.

IKEA

Na het concert was er tot het avondeten een vrij programma. Dit werd door velen ingevuld met een bezoek aan het Ikea-museum. Dat ligt aan de overkant van het hotel en was dus makkelijk te bereiken. Het museum geeft een mooi historisch overzicht van wat Ikea in de loop der tijd heeft gemaakt. Heel veel bekende



Text: Corné Kwint

Foto: Corné Kwint
Henk Middelkoop

producten vind je er terug, iedereen herkende wel iets dat nu in huis staat of ooit heeft gestaan. Het meest indrukwekkend vond ik het zeer grote portret van oprichter Ingmar Kamprad bij de ingang. Dit is opgemaakt uit vele pasfoto's van het personeel. Omdat het galadiner dit jaar niet op zaterdagavond plaatsvond, aten we 's avonds in het Ikea hotel.

LANDGOED

De volgende morgen reden we naar Huseby Bruk. De Bruk (fabriek) is een 19e-eeuws landgoed van een zeer rijke familie. We kregen een lange rondleiding in het Estate House en de staalfabriek. Het gaf ons een authentiek inzicht in het leven op een rijk landgoed in de 19e eeuw van een prominente Zweedse industriële, politieke en landbouwfamilie met veel invloed in de Småland-maatschappij van die tijd.

Bijzonder was nog dat voor het Estate House SM's werden gepositioneerd met kentekens uit elk land en in zoveel mogelijk verschillende kleuren.

GALA

Na de lunch reden we naar het Elite Stadshotell in Växjö, een prachtige locatie. Het galadiner was in een zeer sfeervolle (het leek wel koninklijk) zaal waar ieder heerlijk eten en bijpassende wijnen voorgeschoteld kreeg. Chapeau! Tijdens de maaltijd de bekende speeches als dank voor de organisatie en eerlijk is eerlijk, onze

voorzitter Jan van Ekris viel het meest positief op met zijn speech. Daarin natuurlijk ook alvast reclame makend voor 2026, het jaar waarin onze club het internationale weekend zelf mag organiseren. Opvallend was ook wel de bescheiden rol die Lars vertolkte tijdens deze speeches, een echte Zweed.

Maandag 20 mei stond er in de ochtend nog een bezoek aan het automuseum Motorima in Rydaholm op het programma, maar daar zijn wij zelf niet meer naar toegegaan. Wij reden die ochtend weer naar huis.

PANNE

Na ongeveer 80 kilometer roken we op de provinciale weg rond Malmö plots een chemische lucht in de auto. Tegelijkertijd zag ik mijn benzinemeter zeer snel naar minimaal gaan. Gelukkig zat er binnen 50 meter een afslag en konden we direct een landweg oprijden. Een spoor benzine op de weg achter de auto gaf definitief uitsluit: dit was niet goed! Achter mijn rechtersporwiel zag ik nog wat benzine druppelen.

Ik belde Jan en Henk Middelkoop, die ook onderweg naar huis waren, maar al 1.5 uur verderop zaten. Zij adviseerden mij de technische dienst van de Zweedse club te bellen. Ik kreeg Lars aan de lijn en hij concludeerde dat er een probleem was met de benzineslang. Geen groot probleem maar de slang moest wel vervangen worden.



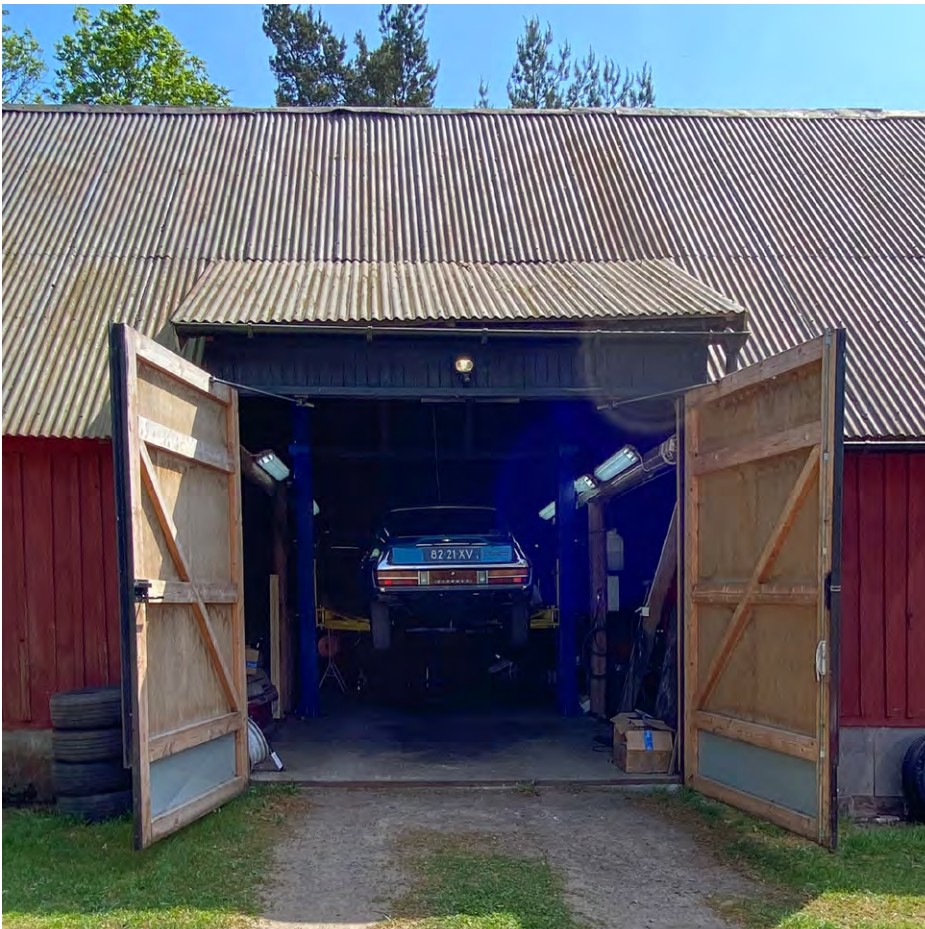
OPGELOST

Via David Kjelliden van de Zweedse club kreeg ik te horen dat ongeveer 20 kilometer van mijn pechlocatie de Citroën-garage van Anders Hörberg zat. Hij zou met een nieuwe benzineslang komen. Anders (gepensioneerd en nog steeds besmet met het Citroën-virus) arriveerde met zijn kleinzoon en verving de kapotte slang meteen.

Om de deksel van de wielkast er weer op te zetten ben ik met hem naar zijn garage gereden. Gelukkig was er in de buurt ook een benzinstation, want er zat praktisch geen brandstof meer in de tank. De garage van Anders was echt weer een oase van Citroën-gevoel. Hij doet vooral C5- en XM-onderhoud, dus een SM op de brug was ook voor hem iets bijzonders. Na een oponthoud van vier uur waren we weer onderweg naar Nederland en konden we zonder problemen in één stuk door naar huis. Met dank aan Anders Hörberg! Blijft de vraag hoe een benzineslang het kan begeven na duizenden kilometers. Oud rubber?

Al met al hebben Elizabeth en ik genoten van Zweden met een gezellige Internationale. Mocht je nog nooit in Zweden zijn geweest, dan adviseer ik je zeker om het land eens te bezoeken. Het is de moeite waard!

Grote opkomst
tijdens de
International 2024
in het Zweden van
Ikea. Betaalbaar,
goed georganiseerd
en bijzonder
gezellig. De Zweden
hebben de toekomst
van de International
opnieuw
gedefinieerd!



Le Citron Pressé 2024



Door Dirk-Peter van t Sant

Michiel en ik sleutelen dit jaar 25 jaar met elkaar. Ooit begonnen we met een Yamaha XT maar al snel pakten we in een vast ritme -elke donderdagavond- onze Citroëns aan. En dat dus 25 jaar lang.

Nu ik verhuisd ben naar het Noorden van Nederland zitten die donderdagavonden er helaas niet meer in. Samen sleutelen gaat nu minder frequent, maar de vriendschap blijft natuurlijk. Het leek ons een zeer goed idee om ons jubileum te vieren met deelname aan Le Citron Pressé, in de SM van Michiel.

Een verslag van onze eerste oldtimerrally.

DE VOORBEREIDING

Starten in een rally begint eerder dan de proloog. Met een prelude als het ware. Voor ons was dat het in orde maken van de auto, Michiels Citroën SM 1970 2.7 carburateur. Wie Michiel en zijn werk kent weet het: dit gaat serieus en precies. Geen toeval, geen gekruiste vingers, geen gokjes, probeersels of samengeknepen billen; de auto moet goed zijn. Zo heeft Michiel in afgelopen weken het blok opgebouwd en -altijd lekker in Frankrijk- airco ingebouwd. De SM loopt, rijdt en remt als een malle.

Na de laatste checks reizen we op 13 april naar de technische keuring bij Johan Oldenhage in Nieuw Vennep. Le Citron Pressé verlangt van de 60 deelnemende equipes dat de auto's worden gekeurd om te voorkomen dat er onveilige auto's afreizen. Dus remmen, banden, lekkages en andere veiligheidspunten worden door kundige keurmeesters gecheckt in de mooie garage van Johan Oldenhage. En terecht. Links en rechts worden er verbeterpunten gevonden aan meerdere auto's.

Deze punten moet je voor de rally nog herstellen. Onze SM slaagt met vlag en wimpel. De handrem zou iets strakker mogen, maar met een waarderende: 'goede auto' uit de mond van de keurmeester kunnen wij ons bij de organisatie melden om ons startnummer in ontvangst te nemen. Nummer 17. We zijn dit jaar de enige nieuwe equipe. De overige 59 equipes hebben de rally al vaker gereden. Dat belooft wat.

Als deelnemer kan je ter voorbereiding nog meer doen. Zo is het raadzaam om je vooraf te verdiepen in de manieren waarop de route gevonden moet worden. Daar horen termen bij als bolletje - pijltje, visgraat en grensbenadering. Een rally-equipe moet dan weten waar het over gaat. Want Le Citron Pressé heet 'rally', maar het is in feite een puzzelrit waar een klassement bij opgemaakt wordt. Degene die het beste navigeert in route en tempo (regelmaticheid) wint.

Nog een belangrijk punt in de voorbereiding als tip: check of je verzekering deelname aan specifiek de rally waaraan jij deelneemt dekt. De SM waarmee wij rijden is verzekerd via Fidus (voorheen GIO). We hebben via mail gedeelten van het

reglement opgestuurd, en daarop keurig de bevestiging ontvangen dat deelname aan deze rally gedekt is. Fijn! We kunnen van start.

DAG 1 woensdag 8 mei | de proloog
Woerden – Etten-Leur – Lille Lesquin
Vandaag staat de proloog van Etten-Leur naar Lille op het programma. 's Ochtends lopen we de auto nog een keer na. We plakken de stickers met het startnummer op de deuren en plaatsen de rally-schildjes. Ook installeren we onze speciaal gehuurde Tripmaster. We kiezen ervoor om een beperkt aantal reserve-onderdelen en gereedschap mee te nemen. In de achterbak is nog ruimte genoeg, onze sporttasjes kunnen er nog makkelijk bij. Op naar het Etten-Leur!

FLETCHER HOTEL IN ETTEN-LEUR
is het verzamelpunt en gezien de bonte verzameling Citroëns op de parkeerplaats kan zelfs de leek zien dat hier een happening aan de gang is. De Tractions, 2CV's, DS-en, GS(A)'s, Dyanes, BX-en, CX-en, SM's en zelfs een Xantia zijn niet te vermijden. Alle equipes melden zich om het eerste routeboek te ontvangen. De proloog. De route van de proloog bestaat uit verschillende puzzel elementen en omzeilt de snelweg en de ring van Antwerpen om via een alternatieve route naar Lille te rijden. In Lille Lesquin staat het hotel dat de komende dagen als uitvalsbasis zal dienen van de Pressé. Het is de dag voor Hemelvaart, we merken dat het druk is op de weg. Ook op de routes binnendoor. Na de afslag Brecht krijgen we de smaak van het bolletje-pijltje systeem te pakken. Het is een omgeving waar we niet vaak komen, maar wel vaker zijn geweest. Ook voor de hobby. Zo hebben we een jaar of 20 geleden een CX blok uit een CX 22 TRS gesleuteld in st. Amands. Het blok was nodig voor mijn CX familiale '84. En we rijden langs Dendermonde. Daar hebben we een jaar of 10 geleden een puntgaaf SM casco opgehaald. Michiel start, als andere werkzaamheden het toelaten, dit jaar met het opbouwen van dit casco. Dat wordt weer een complete strakke SM.

Net toen we deze herinneringen ophaalden merk ik op dat de clignoteur niet meer



werkt. De richtingaanwijzer naar links staat aan, maar knippert niet meer. Gek. Driehonderd meter verder, stoplicht naar rechts, wordt het nog gekker. De auto valt uit. Wat is dit? Rollend bereiken we een parkeerterrein waar we veilig staan. De accu blijkt volledig leeg, wat de niet werkende clignoteur al aankondigde. Dan begint de zoektocht. Wat kan dit zijn? Een gebroken snaar? Dynamo? Spanningsregelaar?

Terwijl ik een equipe met een Citroën C15 bestelauto naar ons toe weet te zwaaien -gelukkig stoppen ze- begint Michiel al te meten met de onmisbare multimeter. De mannen van de C15 hebben startkabels beschikbaar. Nadat we die aan de C15 hebben gehangen draait de SM meteen weer alsof er niets aan de hand is. Maar de accu laadt niet op, terwijl de dynamo (en snaren) in orde lijken te zijn. De spanningsregelaar misschien?

We bellen met een hulplijn: Peter Derks. Hoera, hij neemt op! Peter praat ons door een aantal meetpunten heen. De equipe met de C15 blijft ons terzijde staan. Wat een sportiviteit! Na wat meten is duidelijk dat de spanningsregelaar hoofdverdachte is maar die krijgt op zijn beurt geen stroom van het contact. Hoe kan dat?

Terugredenerend komen we bij de oorzaak: de gele blokstekker in de kabelboom rechtsvoor bij het schutbord is compleet losgeraakt. En los contact is geen contact natuurlijk. Vastklikken, proberen en voilà. De SM loopt weer als tevoren en laadt de accu weer netjes op. Onze eerste hindernis is genomen. Waarschijnlijk veroorzaakt door gerommel bij de aircoslangen toen de airco gisteren gevuld werd bij de aircoboer. We bedanken Peter hardop tien keer en rijden weer verder. Met nog wat geslinger binnendoor en nog meer file besluiten we de E19 op te draaien en de linkerbaan op te zoeken. Op naar het diner in Lille!

DAG 2 DONDERDAG 9 MEI | HOLNON

Na een korte nacht en fijn ontbijt maakt de startopstelling zich gereed. Wij hebben startnummer 17. Dat betekent dat vanaf het startmoment om 8.00uur per minuut 1 auto vertrekt. Om 8.17uur rijden wij dus weg met het routeboek in onze handen. De eerste etappe is een bolletje pijltje rit. Mooi! Dit routesysteem snappen we. Hier komt de tripmaster die we voor de gelegenheid gehuurd hebben goed van pas. Het lukt

ons heel redelijk de route te vinden. En als bevestiging daarvan vind je letters langs de route. Een geel bordje met het Citron Pressé logo waarop een letter staat. Deze letters noteer je op het formuleer waarop de TC (tijdcontrole) ook jouw tijden noteert en afstempelt. Natuurlijk rijden we wel eens verkeerd. Maar dat lijkt iedereen te doen en dit gebeurt door de dag heen op elk moment.

De tweede etappe van de dag is van het type 'grensbenadering' en daarna volgt aan het eind van de ochtend 'de visgraat'. Oei. Die valt tegen. We nemen de afslagen op de aangegeven visgraat te serieus en raken al snel de juiste route kwijt. We weten 'm weer op te pakken door in een korte lijn naar het eindpunt te rijden. We vinden nog een enkele letter maar hebben ongelooflijk veel letters gemist. En letters missen is strafpunten krijgen. Veel strafpunten krijgen... Elke gemiste letter staat voor 10 minuten tijdoverschrijding is ons geleerd door de ervaren deelnemers. Dus de tip is: neem de rust en moeite om de juiste route te vinden en vooral alle letters te noteren. Het tijdverlies dat je daardoor oploopt neem je voor lief.

We genieten van de rit door Pas de Calais. Het Franse landschap leent zich ervoor om met klassieke Citroëns doorheen te scheuren. Onze SM doet het geweldig en we ontzien haar niet. Je kunt een SM kopen om die elke dag te aaien. Je kunt er ook een kopen om er in te rijden. Dat laatste doet iedereen in deze rally. Want er wordt flink doorgereden en de omstandigheden voor de auto's zijn pittig.

De kenners weten dat dit het gebied is van wielervedstrijd Parijs-Roubaix. Die staat bekend als 'de hel van het Noorden', dus dan weet je het wel. Ook wij ontmoeten kilometers kasseienstroken, onverharde grindpaden, slecht asfalt en soms is de route een veredeld karrenpad met grote plassen. De modder geeft de klassieke Citroëns een stoere rally-uitstraling. Voor de snelheid van de etappes heb je geen SM nodig, maar het comfort is fenomenaal. Dat je voor de snelheid geen SM nodig hebt bewijst een equipe voor ons die in een Citroën Visa flink doorpookt. Een jong stel. De jonge dame rijdt, de jongeman navigeert. En dat gaat heel goed! We weten ze op navigatie en snelheid nauwelijks bij te benen. Na een paar kilometer raken we ze kwijt en we zien ze pas 's avonds weer



terug. Deze equipe gaat ver komen!

Na de lunch wordt het bewijs geleverd dat het checken van je verzekering geen overbodige luxe is. Een BX wordt buiten zijn schuld aangereden op een N route. Het is net gebeurd als wij aan komen rijden. Een flink ongeluk, waar de ambulance bij moet komen. De bestuurder heeft lichamelijk letsel en de BX is total-loss. Na het zien van dit ongeluk zitten we toch een uurtje wat stiller in de auto. Het giga tijdverlies dat we hebben opgelopen is totaal onbelangrijk op dit moment.

Rally rijden blijkt ook een duursport te zijn. Want er zijn maar liefst 8 etappes op deze dag. We laten onze laatste stempel om 19.18 zetten. Dat betekent dat we 11 uur onderweg zijn geweest. Op de parkeerplaats in Lesquin is het gezellig. Kofferbakken blijken gevuld met koelboxen en koude biertjes. We hebben een heerlijke avond.

DAG 3 VRIJDAG 10 MEI | RINXENT

De startvolgorde in een rally wordt bepaald door de uitslag van de vorige dag. De laagst geklasseerde deelnemer start als eerste, de snelste als laatste. Wij starten om 8.04 uur. Dat betekent dat wij helemaal onder in het klassement bungelen. Dat verbaast ons niet. We hebben gisteren bij de andere deelnemers al gezien dat het er soms zeer serieus en professioneel aan toe gaat. Extra

goede kaarten, apparatuur om de kortste route op een kaart te vinden, vergrootglazen, markeerstiften. Bij de topdeelnemers met klassementsambities is dit de gewoonste zaak van de wereld. Er zijn hier equipes die alle voorgaande Pressé's tot nu toe hebben gereden. Ze zijn hier met het vaste voornemen om deze editie te gaan winnen.

Bij de start is er gezonde spanning, want natuurlijk willen we er wat van maken vandaag. Na het aftellen ontvang je het routeboek, rijd je weg en begin je te lezen, rijden en navigeren tegelijk. Wij pakken dat, lerend van gisteren, iets rustiger aan. Maar dat helpt vrijwel niet. De startetappe heeft vandaag iets bijzonders in petto voor alle equipes: een nieuwe vorm van navigeren! Iedereen gaat bij de tweede of derde afslag al de mist in en maakt op één of andere manier wel fouten die hersteld moeten worden. Dat betekent terugrijden, tripmaster opnieuw instellen of gewoon op goed geluk achter een andere deelnemer aanrijden in de hoop later het draadje van begrip weer op te pikken. Soms lijkt dat tot het hilarische gezicht dat een heel 'treinje' van auto's stopt als de eerste stopt. Als die vervolgens omkeert is de chaos compleet. De helft gaat dat ook doen, de andere helft gaat weer op eigen houtje iets proberen. Het is maar goed dat het vroeg is, en relatief rustig op de weg. Wij maken in het begin een kolossale fout. Tijdens het terugrijden naar het beginpunt om de tripmaster te resetten -we hebben

inmiddels begrepen hoe het moet- belanden we via een verkeerde afslag op de snelweg. Dat betekent een serieuze omweg en minimaal een half uur tijdsverlies. Als je bedenkt dat je per etappe maximaal een half uur mag verliezen begrijp je dat we in grote problemen zijn. Ons klassement was al beroerd. Nu is het sub zero. Vandaag pakken we het maximaal aantal strafpunten. De SM compenseert deze tegenslag. Ze rijdt geweldig. En als in de opvolgende etappes het tempo eindelijk wat omhooggaat laat ze haar klasse zien. Het precieze afstellen van Michiel loont; hoe deze auto aan het gas hangt is ongekend. En het geluid wat ze daarbij produceert... Need I say more? Daar waar het kan laten we de SM op de Route Nationale haar benen strekken. De 2.7 Maserati carburateurmotor bezorgt ons elke keer een grijns op het gezicht. Soms mompelen we hoofdschuddend 'ongelooflijk'. Tempo rijdt ze op haar sloffen. Maar ook binnendoor is ze geweldig.

In de etappes rond Rinxent zit flink hoogteverschil. Soms een lange doorlopende helling met een flink stijgingspercentage, soms korte steile draaiers. De SM sleurt ons op koppel naar boven en blijkt zelfs in haarspeldbochten zeer wendbaar door de Diravi. Het gaat met speels gemak.

De lokale bevolking heeft inmiddels ook door we met de Pressé door het dorp rijden. Er wordt vaak gezwaaid. We groeten terug. Dankbaar dat we door deze mooie streek mogen rijden in een rally die bijna een show is. Een show met automobielen uit de tijd dat schoonheid nog gewoon was. En bereikbaar. In model, in kleur, in motorvermogen, in vering en in uitvoeringsniveau. Om nu hier te beweren dat het Citroën is geweest die met onze auto's is

begonnen met 'personaliseren' gaat misschien te ver. Maar het idee dat een eigenaar een 'relatie' opbouwt met het product, en dat deze relatie beter en hechter is als 'look and feel' kloppend zijn; dat hadden ze bij de ontwerp- en marketingafdeling van ons merk wel door. De lokale bevolking nu ook. Iets dat hier ooit 'mobilité ordinaire' was, is nu een attractie. Duimpjes gaan trots omhoog.

DAG 4 11 zaterdag mei | Londerzeel - Etten Leur

Tijdens het diner van gisteravond heeft de rally organisatie toegelicht hoe de puntentelling werkt. Dit staat in het reglement, maar een toelichting bleek op zijn plek omdat er wel eens vragen zijn over tijden. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om tijdens de pauze je verloren rijtijd in te halen. Dat betekent dat je bij latere aankomst minder pauzetijd neemt en weer vertrekt op de voor jou geplande tijd. Een deelnemer merkt op dat het scheppen van deze mogelijkheid misschien onveilig is. Je verleidt equipes om weer sneller te vertrekken omdat dit een gunstige werking heeft op het klassement. Een terecht punt. Als je uren in de auto zit, is een pauze gewoon gewenst. Voor equipe #17 gelden dit soort opties eigenlijk niet. In de dagen hiervoor zaten we na 2 etappes al aan onze maximum tijdsoverschrijding van een half uur. Dan heb je dus geen pauze... Gisteren kwamen we zelfs vrijwel te laat voor de lunch. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. De uitleg van de organisatie leert ons wel iets nieuws, namelijk dat we onze volgend etappe direct verprutsen als we niet op tijd starten. Oei! Dit hebben wij heel vaak gedaan in de afgelopen dagen. Bij te laat starten kom je vrijwel altijd te laat binnen en krijg je vervolgens weer de maximale tijdsstraf. Juist! Vandaar onze beroerde klassering in het klassement!



We besluiten om het vanaf nu anders te doen. De strategie om geen bordjes met letters te missen verruilen we voor de tactiek om in ieder geval binnen de gestelde tijden te starten en finishen. Als we de goede route niet kunnen vinden zorgen we dat we zo snel mogelijk terugkomen op de route, ook al is dit kilometers verder op de uitgezette etappe. Het gevolg hiervan is dat we mogelijk letters langs de route missen, wat ook leidt tot strafpunten, maar de tijd houden we dan binnen de perken.

Qua snelheid rijden we deze dag de betere etappes. We komen met de rest van de groep mee, wat een heerlijk gevoel van saamhorigheid geeft. Eén van de onderdelen is een regelmatigheidsproef. Dit betekent dat je bij een registratiepost staande wordt gehouden en je één minuut na je voorganger mag wegrijden met de opdracht om een bepaald gemiddelde per uur te rijden. Onze opdracht is een gemiddelde van 39 kilometer per uur. Een regelmatigheidsproef voorkomt ook dat er 'treintjes' van deelnemers achter elkaar aan blijven rijden. Met een minuut tussenpoos staat iedere equipe er weer alleen voor. Het lastige van de regelmatigheidsproef is dat je niet weet waar de proef eindigt. En uiteraard is ook dit deel van de etappe op de openbare weg. Dat betekent tegenliggers, kruispunten en tractoren die jouw gemiddelde ernstig kunnen beïnvloeden. Dat is de extra uitdaging waar je op moet anticiperen. Bij de regelmatigheidsetappe gebruik je alles wat je in de auto aanwezig hebt voor de rally: een stopwatch, de tripmaster, het routeboek voor de goede route en een speciaal schema in het routeboek waarop je kunt aflezen op welke afstand je dient te zijn na een x-aantal minuten. Dit leidt tot opperste concentratie bij onze equipe. Je rijdt de regelmatigheid tot het moment dat je langs de route een bordje met REF ziet staan. En dat duurt bij deze proef erg lang! Zo lang dat wij twijfelen of we het bordje niet gemist hebben. Na 12 minuten rijden ziet Michiel in zijn rechterooghoek de auto van de organisatie staan om ons af te kloppen. Ik kijk op de stopwatch, tripmaster en het schema en juich het uit. Op de seconde precies zitten we op het schema van 39 kmph. Een heerlijk moment. Binnendoor rijden we in een zeer goede etappe -we pakken met flinke snelheid alle bordjes- de grens over en voor we het weten zijn we bij ons eindpunt in Etten-Leur. We hebben een overwinningsgevoel. Zijn trots dat we de rally volbracht hebben. Juist in de laatste etappe is een CX nog gestrand met een gasklepprobleem. Op de parkeerplaats in Etten-Leur worden de verhalen uitgewisseld. We zetten de 4 deelnemende SM's naast elkaar en genieten. Wat een geweldige dagen hebben we achter de rug.



Tijdens het diner worden de organisatoren bedankt en de prijzen uitgereikt. Er zijn 60 equipes gestart. Nummer 60 is de BX van het ongeluk, nummer 59 is de CX met het kapotte gasklephuis. Wij worden 58e en krijgen onder luid applaus de rode lantaarn in de vorm van een betonnen citroen van 15 kilo. Het is een wisseltrofee. Trots houden we de prijs omhoog. De eerste prijs gaat naar een ervaren team in een AK350 (besteend) en het jonge stel in de Visa wordt heel knap 7e.

Na afscheid te hebben genomen van onze mededeelnemers en de zeer gewaardeerde organisatoren starten we de SM om naar huis te rijden. Op de snelweg pakken we direct de linkerbaan en laten de SM de benen weer strekken. Onvermoeibaar gromt ze met een ingetogen brul richting Utrecht. Wat een wagen. Nagenietend groeten we elke deelnemer die we inhalen. Wat was dit een avontuur. Een beter jubileum hadden we niet kunnen wensen. Als je laatste wordt met een grote glimlach, dan is er iets heel goed gegaan. Een volgende rally gaat er zeker komen.





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

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



Citro Classica

Door Jan van Ekris

Op 4 en 5 mei van dit jaar was het alweer de derde editie van Citro-Classica, een voortzetting van het fameuze jaarlijkse Citromobile.

Dat werd in eerste instantie in de Veemarkthallen te Utrecht gehouden, om later te verhuizen naar de Expo Haarlemmermeer te Vijfhuizen.

Wat waren dat mooie Citroën-feestjes. Jaarlijks werd daar naar uitgekeken. In 2019 vond de 25e en tevens laatste editie plaats. De Expo Haarlemmermeer zou sowieso niet meer beschikbaar zijn en in 2020 en 2021 was een groot Citroën-evenement niet mogelijk vanwege corona.

Achter de schermen waren er echter een tweetal partijen bezig met een voortzetting van Citromobile. Zowel CitroExpo, dat een nieuwe locatie had gevonden in het Nationaal Automobiel Museum te Raamsdonkveer, als ook het huidige Citro-Classica, dat als nieuwe locatie het voormalige Vliegveld Twente te Deurningen/Enschede voorstelde. Uiteindelijk heeft het overgrote deel van de in Nederland bekende Citroën-clubs besloten te kiezen voor Citro-Classica.

STROEVE START

Aangezien alle begin moeilijk is, kende Citro-Classica ook behoorlijke opstartproblemen. De eerste editie had onder andere forse problemen met zwaar onder de maat opererende horecabedrijven. De tweede editie was

voor onze club een regelrechte domper. De toegezegde ruimte kon niet ten volle gebruikt worden. Zo stond er pal voor de entree een horecamuntjes caravan geparkeerd die niet meer te verplaatsen was. Hierdoor kon er maar één SM tentoongesteld worden. Ook moest de overhaaldeur gesloten blijven, waardoor we behoorlijk in het donker kwamen te zitten en onze door architect Henk Middelkoop getekende fraaie clubstand slechts ten dele opgebouwd kon worden.

ILLEGALE SNELHEDEN

Uiteraard wilden wij als lid van de grote Citroën-familie op de derde editie van Citro-Classica niet ontbreken. We hebben deelgenomen, maar wel met een meer bescheiden clubstand. Wij zaten op deze editie niet direct 'in de loop', waardoor we wat minder goed zichtbaar/vindbaar waren. Maar wel in goed gezelschap van onder meer de CX-club, de GS/GSA-club en de XM-club.

Op zaterdag 4 mei zijn medebestuurslid Sietse Beckers en ik met mijn SM naar het Vliegveld Twente gereden voor deelname en bemanning van onze clubstand. De 180 kilometer lange rit werd duidelijk sneller afgelegd dan de 1 uur en 50 minuten welke hiervoor staat (met dank aan de Flitsmeister-app die een rit met illegale

snelheden mogelijk maakte).

EVENEMENTENTERREIN

Het weer was prachtig: niet te warm, weinig wind en droog. Heerlijk voor een grotendeels buitenevenement als Citro-Classica. De sfeer zat er goed in. Een 1 kilometer lange landingsstrip was goed gevuld met allerlei typen Citroëns, van 2CV tot aan waardevolle DS cabriolets en een aantal SM's. Dit alles afgewisseld met verkoopstalletjes met (uiteraard) Citroën-gerelateerde onderdelen, modellen, kleding etc. Aan de overkant was een flink aantal verkoopgedeelten gereserveerd voor niet-Citroën-gerelateerde handelswaar zoals sierraden, kleding, snoep etc. De horecavoorzieningen waren goed op orde en maakte een gezellige en verzorgde indruk.

Ondanks de moeilijke vindbaarheid van onze clubstand hebben we toch veel leden en niet-leden mogen verwelkomen voor advies, verkoop van enkele clubitems of gewoon een gezellig praatje. Onze stand werd gedecoreerd met de zeer fraaie SM van clubsecretaris Tammo Brouwer en mede-eigenaar Peter de Haan.

AFSLUITER

Aangezien het 4 mei (Dodenherdenking) was, had de organisatie voor de nog laat

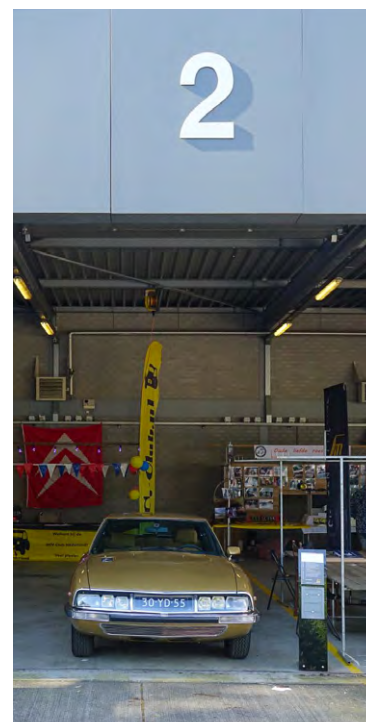
aanwezige deelnemers en campinggasten een herdenkingsbijeenkomst georganiseerd. Inclusief een trompettist die vanaf de verkeersstoren een prachtige 'Last Post' ten gehore bracht. Op de voorgrond danste een oversized vlinder symbolisch als teken van vrijheid. Ik heb nimmer een meer indrukwekkende dodenherdenking meegemaakt.

Sietse en ik waren uitgenodigd om bij Cyril Sars en team een overheerlijk bordje lasagne te komen eten, bereid door Guido en ons clublid Michiel van der Puijl. Weggespoeld met een goed glas rode wijn zijn we rond 21.30 uur weer zeer tevreden huiswaarts gekeerd.

REGENBUI

Een gigantische regenbui van Bijbelse proporties vergezelde ons de gehele terugreis, maar de SM gaf geen krimp. Zoals het een echte Diva betaamt. Zelfs in de stromende regen is een SM een fijne en vertrouwenwekkende metgezel.

Het was een mooie dag. Volgend jaar op 3 of 4 mei maar weer naar het Twentse, alhoewel de heimwee naar de fantastische locatie in Vijfhuizen nog altijd aanwezig blijft.



Erwin Olaf



Wat heeft fotograaf *Erwin Olaf* gemeen met Citroën?

Om die vraag te beantwoorden toog ik naar Buren waar ik een ontmoeting had met Henk Visscher in zijn prachtige museum Visscher Classique.

De zeer vriendelijke Henk ontving mij met koffie en heerlijk appelgebak, natuurlijk met slagroom.

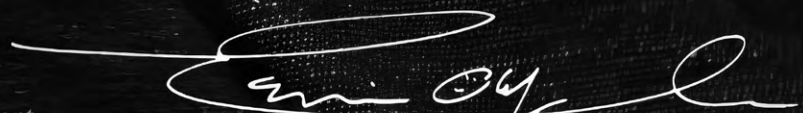
En hielp mij aan het antwoord op mijn vraag.

tekst: Corné Kwint
foto's: Erwin Olaf,
Henk Visscher

rubriek: SM-art

ERWIN OLAF

Van Henk,
ant zettend bedankt
voor de hulp en super
auto's!


11.4.2019



& Citroën

WIE IS ERWIN OLAF?

Erwin Olaf Springveld werd op 2 juli 1959 geboren in Hilversum. Hij maakte zich altijd sterk voor de rechten van de LGBT-gemeenschap. Zijn politieke en sociale interesses zijn altijd een draad door zijn oeuvre geweest. Vanaf de tachtiger jaren tot begin van deze eeuw ontwikkelde hij zich van een rebel tot een sophisticated verteller in zijn werken. De ontwikkeling van analoog naar digitaal gaf Olaf meer mogelijkheden om waarheid en fictie te combineren, hetgeen een kenmerk is van veel van zijn werken. "Hij creëert werelden waar tot in het kleinste detail over nagedacht is. Deze gedachten lijken verwarrend veel op de onze maar stellen ons vaak voor een raadsel." (citaat uit het boek 'Strange Beauty')

Wat mij opvalt is dat zijn werken prikkelen, vooral de erotisch getinte werken. De werkelijk prachtige verhalende werken die hij maakte: je kijkt naar een foto en beland in steeds meer mystiek en raadsels. Surrealistische kunst! De series die hij maakte zijn boeiend en zeer sfeervol. Het is echt genieten! Kijk eens naar 'Ladies Hats', geïnspireerd door het zelfportret van Rembrandt van Rijn dat Rembrandt maakte in 1634. En 'Rain', gebaseerd op 'the American Dream'. Zijn werken zijn heel bijzonder en we zouden er makkelijk meerdere SublieMs over vol kunnen schrijven.

VERDIEPING

Mijn advies is daarom ook om je eens te verdiepen in het werk van Olaf. Om je op weg te helpen, raad ik je twee boeken aan: 'I am' ter gelegenheid van zijn zestigste verjaardag en 'Strange Beauty' ter gelegenheid van een tentoonstelling in de Kunsthalle in München in 2021.

Geef je verstand de tijd om niet eerst op de rem te trappen en zijn werk opzij te leggen! Olaf's bijzondere staat van dienst ontging het koninklijk huis overigens ook niet. Hij werd hofphotograaf en maakte bijzonder mooie portretten. Kijk maar eens op internet, het zijn geen saaie portretten!

CITROËN

Back to the case: hoe komt zo'n grote bekendheid nu bij Citroën? Henk Visscher gaf mij het antwoord. Citroën gaf zeven topfotografen van over de hele wereld de opdracht om het thema '100 jaar Citroën' te verbeelden. Namens Nederland kreeg Erwin Olaf de opdracht om zijn idee over dit thema te ventileren. Hij wilde silhouetten maken van diverse Citroëns geproduceerd gedurende de honderd jaar.

MODELLEN

Maar hoe kom je aan die Citroëns? Via Citroën Nederland kwam Olaf in contact met Henk Visscher, die in het bezit was van vele Citroëns. Citroën Nederland wilde dat deze auto's naar Amsterdam werden getransporteerd voor de fotoshoot. Maar hoe kom je aan een goede studio? Henk had het antwoord: "Kom maar bij mij in mijn hal in Culemborg." Daar waren voldoende mogelijkheden (er was al een grote witte wand) om een mooie studio op te bouwen. Hetgeen geschiedde. Erwin Olaf wilde niet alleen mooie Citroëns, gelukkig werd onze SM niet vergeten (zie foto), maar ook een compleet platgewalste en een schade-auto. Ook dit loste Henk op. Henk kende Theo Kerger, die zijn CX om een lantaarnpaal had gekruld en zelf zorgde voor het transport naar Culemborg. Bij Autorecycling Tiel bleek bovendien een platgewalste Xsara Picasso te staan. Via Matthijs van Blijderveen, die Citroën-garage Knobbout in Beusichem heeft, werd zelfs nog een takel- en brandweerauto van stal gehaald. Matthijs was in die tijd nog meer Citroëfiel dan Henk. Bij Henk stonden toen merken als Simca en Peugeot bovenaan.

REPORTAGE

Alles moest natuurlijk nog wel naar Culemborg. Best een onderneming voor een fotosessie. Maar nog vreemder: Olaf wilde een koe, het Friese melkras! En dus werd ook de koe naar de hal gebracht. Olaf maakte een fotoreportage van diverse Citroën-silhouetten (totaal 17) met speciale belichtingen van achter de

wagen, en een koe (zie foto's).

Olaf maakte de foto's in twee dagen. Henk heeft Olaf met zijn crew gedurende deze twee dagen goed verzorgd. Als dank voor al zijn inspanningen kreeg hij het boek 'I am', gesignd met een dankwoord door Olaf, als cadeau. Voor Henk een prachtig cadeau dat hij zijn hele leven zal koesteren.

IDEAT

De resultaten van de zeven toonaangevende fotografen zijn geplaatst in het blad Ideat. Dit is een toonaangevend Frans tijdschrift (6x per jaar uitgegeven) dat zich richt op hedendaags design, architectuur, mode en lifestyle. Het was een speciale editie alleen over 100 jaar Citroën. In dit blad liet Olaf optekenen: "For me it is all about the silhouette of Citroën cars. As a Dutchman I can get inspired by their designs, although nothing beats the design of our national treasure: the Friesian cow." Van de 17 Citroëns die tot silhouet werden verheven heeft Henk er nog 8 in zijn museum staan.

KUNSTENAAR

Erwin Olaf zal zeker de geschiedenis ingaan als een kunstenaar en topfotograaf, geleefd in een tijd waarin de meeste van onze clubleden, inclusief mezelf, geen notie namen van zijn buitengewone kwaliteiten. Olaf leed tijdens zijn leven al heel lang aan longemfyseem. Twee weken na zijn longtransplantatie overleed hij plotseling op 21







“For me it is all about the silhouette of Citroën cars. As a Dutchman I can get inspired by the



their designs, although nothing beats the design of our national treasure: the Friesian cow.”

Erwin Olaf

Keep the Spirit alive

Text:
Willem Posthouwer

'Keep the Spirit Alive'
is de werktitel voor ons nieuwe boek.

We werken aan een boek dat de geest
van onze club weerspiegelt:

een beschrijving van de
geschiedenis

met frisse inzichten

en een blik naar
de toekomst.



Tijdens de laatste algemene ledenvergadering bleek er een sterke behoefte om als Nederlandse club een boek uit te brengen over onze geliefde auto. Het is niet bij een idee gebleven: we zijn aan de slag gegaan. Het boek moet een ode worden aan onze prachtige auto, waarbij we zowel de rijke historie als recente ontwikkelingen willen belichten. We willen het presenteren tijdens de internationale SM-bijeenkomst in 2026, waar het onze leden én internationale liefhebbers zal inspireren.

SPOTLIGHT

Onze club speelt in 2026 een prominente rol tijdens de internationale SM-bijeenkomst. Dit evenement biedt de perfecte gelegenheid om ons boek te introduceren aan een wereldwijd publiek en de Citroën SM in de internationale spotlight te zetten. Het is al vijftien tot twintig jaar geleden dat er een nieuw boek over de Citroën SM is verschenen. Ons boek moet deze leernte opvullen met nieuwe verhalen en moderne perspectieven, die de laatste ontwikkelingen en inzichten belichten. Bovendien is de generatie die de lancering van de Citroën SM als kind heeft meegemaakt, nu minimaal zestig jaar oud. Hun verhalen en ervaringen zijn onmisbaar voor het behoud van een persoonlijke en rijke geschiedenis voor toekomstige generaties. En ook: "Hoe ziet onze jonge generatie dit?"

We willen aandacht besteden aan de elegante styling en de geavanceerde techniek tot en met verhalen van eigenaren. Daarbij willen we een diepgaande kijk geven op de achtergronden die de moeite waard zijn om de uniekheid van de SM te begrijpen en ook over te dragen aan een volgende generatie.

EDITIES

Het boek zal circa 250 pagina's tellen en in full colour worden uitgebracht. We maken een speciale editie, genummerd en gesigneerd en voorzien van een leeslint, exclusief voor onze (toekomstige) leden. Deze editie zal niet te koop zijn. Ben je lid, dan krijg je deze speciale versie van het boek. Dat is het idee. Daarnaast komt er een commerciële uitvoering, inhoudelijk hetzelfde, die wel te koop zal zijn. Zo

krijgen andere liefhebbers ook de kans om dit unieke werk in handen te krijgen en kunnen we ook financieel een gat dichten. In de komende ALV zal ook hier meer over bekend worden en willen we tonen hoe dit allemaal realiteit kan worden.

REDACTIE

Gelukkig is er inmiddels een gedreven redactieteam om werk van de inhoud te maken. Dat moet ook wel want we hebben de tijd hard nodig. Als we nu niet waren begonnen, dan zijn we te laat voor de geplande introductiedatum: de internationale SM-bijeenkomst. Het redactieteam bestaat uit Leo Jansen, Henk Middelkoop, Theo van der Laan en Willem Posthouwer. Daarnaast heeft ook Peter Derks toegezegd mee te schrijven.

INHOUD

We hebben nagedacht over wat er allemaal in moet komen. Hierbij lichten we een tipje van de sluier op. Er zijn vijf hoofdstukken gepland. In het eerste hoofdstuk leggen we de basis van het boek uit en benadrukken we het belang van het behouden en verrijken van de nalatenschap van de Citroën SM. Interviews met sleutelpersonen en een blik op toekomstige ontwikkelingen staan centraal. In hoofdstuk

twee is er aandacht voor de uniekheid. We duiken in de innovatieve en futuristische ontwerp- en technische aspecten van de SM. Met tijdlijnen, prototypes, bijzondere uitvoeringen en PR-uitingen, biedt het context van hoe de SM in de autogeschiedenis te plaatsen. Hoofdstuk drie zal gaan over techniek, onderhoud en restauratie. Regelmatig en grondig onderhoud is natuurlijk cruciaal. Dit hoofdstuk biedt praktische tips en verhalen van specialisten die ervaring hebben met de SM.

In hoofdstuk vier hebben we aandacht voor actieve SM-rijders, musea en bezitters. Anekdoten en beschrijvingen van rijders en verzamelaars benadrukken het plezier en de noodzaak van het regelmatig rijden met de Citroën SM. Dit draagt bij aan het behoud van het levend houden van het stuk erfgoed dat alle SM's bij elkaar vormen. Tot slot willen we in hoofdstuk vijf aandacht geven aan netwerken en de SM-clubs die tezamen een community vormen die inderdaad 'the spirit alive' houden en onze geliefde auto ook verder brengen in de toekomst.

BRONNEN

We verzamelen informatie uit diverse

bronnen, waaronder clubarchieven, bijdragen van leden en verschillende musea. Deze brede aanpak moet zorgen voor een rijk en veelzijdig boek. Ook is er al een bezoek geweest aan het Conservatoire, hoewel het al gesloten was! Er was een allervriendelijkste ontvangst en men toonde support voor ons initiatief.

Het project is zorgvuldig gepland met duidelijke mijlpalen, waaronder het ophalen van copy en foto's, eindredactie, vertaling, drukvoorbereiding, en uiteindelijk de boekpresentatie in mei 2026.

BEHOUD

Uiteindelijk hopen we met dit boek een bijdrage te leveren om de unieke geest en erfenis van de Citroën SM levend te houden, terwijl we nieuwe generaties inspireren en informeren over deze bijzondere auto.

Tot slot een vraag: heeft iemand nog iets in zijn archief dat we moeten zien, of een kennis waarvan je denkt dat we die beslist moeten spreken? Laat dat dan het redactieteam weten. Contactpersoon is Willem Posthouwer, willem@posthouwer. info of 06-53541072.

Van links naar rechts: Theo van der Laan, Willem Posthouwer, Leo Jansen en Henk Middelkoop





ROM

&

JUL

tekst: Jan van Ekris

Sacré Métal: SM versus

Na de Tweede Wereldoorlog wordt alles anders. De rust op het Europese continent is teruggekeerd en ieder land is bezig met de wederopbouw.

Er is niets: alles moet van de grond af worden gerealiseerd.

ALFA ROMEO

&

ALFA ROMEO

foto: Henk Middelkoop

Alfa Romeo Montreal

Dat moet een moeilijke maar ook interessante tijd zijn geweest. Fabrieken die (gedwongen) de oorlogsmachine hebben gevoed, keren terug naar hun oorspronkelijke productiedoelstellingen.

Zo ook veel autofabrikanten.



De Gandini-neus van de Montreal: lichtzinnig...

Veel modellen van Alfa Romeo en Lancia zijn ware kunststukjes van autodesign op hoog niveau, maar vooral merken als Lamborghini, Ferrari en Maserati proberen elkaar telkens de loef af te steken...

Tegelijkertijd met de wederopstanding ontwikkelt zich een nieuwe generatie autodesigners. Denk aan Leonardo Fioravanti (1938), bekend van de iconische Ferrari 365 GTB 'Daytona' maar ook van de Fiat 130 coupé, een directe Citroën SM-concurrent. Of Marcello Gandini (1938), bekend van de eerste supercar, de Lamborghini Miura, en geestelijk vader van de Alfa Romeo Montreal. En natuurlijk de in 1932 geboren Robert Opron, voor ons bekend van de legendarische SM, de Citroën GS en CX.

FLOWERPOWER

Zij zijn voorlopers van een nieuw tijdsgewricht: weg met het 'grijze' zestiger jaren verleden. De jaren 70 zijn het tijdperk van flitsende auto's in bonte kleurstellingen: oranje, rood, geel, groen, en dan de meest uitgesproken varianten hiervan. Het is een vrolijke, kleurrijke bedoening op de autowegen in Europa. Geïnspireerd op de flowerpower-beweging van de jaren 60 is er ruimte voor uitgesproken design. Dat komt vooral uit Italië en in mindere mate uit

Frankrijk. Veel modellen van Alfa Romeo en Lancia zijn ware kunststukjes van autodesign op hoog niveau, maar vooral merken als Lamborghini, Ferrari en Maserati proberen elkaar telkens de loef af te steken op dat gebied. Citroën heeft de SM, de DS met nieuwe neus en later de CX. Peugeot verrijkt de wereld met de fraaie Peugeot 504 coupé en cabriolet, ontworpen door het Italiaanse Pininfarina. De Engelsen en de Duitsers houden graag nog even vast aan een meer traditionele en daardoor minder uitgesproken ontwerprijn.

MIURA

De 27-jarige Marcello Gandini, in dienst bij Bertone, ontwerpt de even legendarische als iconische Lamborghini Miura die in 1965 op de Salon van Turijn wordt gepresenteerd. De auto slaat in als een bom. De super lage (105 cm) en breedgeschouderde Miura, voorzien van een zeer potente 12-cylindermiddenmotor, straalt kracht en snelheid uit. Het zal de moeder van alle supercars die volgen worden.

De naam Miura wordt niet voor niets gekozen. De Miura is een oversized stierenras dat gefokt wordt voor het stierenvechten. Een stier is krachtig en wild, precies wat eigenaar Ferruccio Lamborghini graag ziet in zijn auto's. Het wordt het beeldmerk en logo van zijn auto's. Gandini voegt een fraai stijlelement aan de Miura toe: hij laat de B-stijl helemaal oplopen tot het dak. Bij wijdgeopende deuren ziet de Miura er daardoor uit als een stier met horens!

CONCEPT

Alfa Romeo is erg onder de indruk van de Miura en geeft Bertone opdracht om een sportwagen in het topsegment te ontwerpen. Het moet, net als de Miura, een ontwerp met middenmotor worden. In de racerij is het middenmotorconcept erg populair geworden vanwege de goede wegligging en de 'new-age' racetechnologie, gebruikt in de Formule 1.

Gandini heeft ook hier weer de eer om het ontwerp te mogen leveren en hij tekent in recordtijd de door Alfa Romeo gewenste

sportcoupé. Op de wereldtentoonstelling van Montreal (Canada) in 1967 wordt de auto tentoongesteld in het Italiaanse paviljoen. Hiermee onderstreept Italië zich als hét beste designland op autogebied ter wereld. Een wereldtentoonstelling heeft uiteraard meer impact dan een autotentoonstelling en de bezoekers zijn dan ook laaiend enthousiast over het fraaie design van deze Alfa, dat duidelijk is afgeleid van de eerder door Gandini getekende Miura. Zo zijn de stierenhoorndeuren gebruikt en is het prototype voorzien van de wilde Miura-stijl wielen. Toch oogt de Montreal jonger en moderner dan de Miura.

Gevoed door het enthousiasme van de bezoekers op de wereldtentoonstelling besluit Alfa Romeo om de gepresenteerde sportcoupé in productie te nemen.

INTRODUCTIE

In maart 1970 wordt de inmiddels tot Montreal gedoopte Alfa geïntroduceerd op de Salon van Genève, gelijk met de Citroën SM. Twee absolute stijliconen zijn geboren. Beide 2-deurs sportcoupes,

maar geen sportwagens dankzij de relatief bescheiden cilinderinhoud van de Alfa-V8 en de Maserati-V6. Die cilinderinhoud van beide auto's is niet willekeurig gekozen. Zowel het Franse als Italiaanse fiscale systeem geeft een onevenredig hoge belastingdruk op auto's met een cilinderinhoud boven de 2.000 en 2.700 cc. Aangezien de marketingafdelingen van zowel Citroën als Alfa Romeo al voorzien dat de meeste auto's in deze beide landen verkocht gaan worden, wordt hier rekening mee gehouden. Om even het gelijk van de marketeers aan te tonen: van de SM gingen uiteindelijk 5.509 exemplaren naar Frankrijk en 2.070 stuks naar Italië. Ofwel 60 procent van de totale productie!

KLEURRIJK

De Montreal is voorzien van luchtinlaten achter de portieren. Deze waren bedoeld voor de achterin geplaatste middenmotor waarmee het prototype was uitgerust. Uiteindelijk werd de V8 bij het productiemodel toch voorin geplaatst, maar uit stylingoogpunt werden de inlaatroosters (terecht) behouden. Ze geven een extra dimensie aan het zij aanzicht van de Montreal.



De Opron-neus van de SM: fijnzinnig

Fraai zijn beide coupés die deze editie van Sacré Métal sieren zeker. De periodekleur 'Verde Medio Metallizzato' staat de Montreal geweldig, al zal het niet de smaak van eenieder zijn. Een SM injectie in de kleur 'Or de Simiane', letterlijk vertaald als Apengoud, zal ook niet ieders keuze zijn, maar een verschijning is het wel met deze bladgouden kleur. Tegenwoordig zijn dit kleuren die we niet snel zullen kiezen (als ze al beschikbaar zijn), maar je hebt dan ook een uitgesproken flamboyante Italiaanse of een extraverte Franse Diva nodig om deze kleuren te kunnen dragen. Onder het motto: als het je niet bevalt, dan kijk je maar de andere kant op. Hoe dan ook, kleurrijk is het zeker en beide auto's zijn aan elkaar gewaagd. Niet zo vreemd, beide zijn van eenzelfde bouwperiode en elkaars directe concurrenten.

MOTOR

De productie-Montreal zoals getoond op de Salon van Genève heeft een enigszins gewijzigd koetswerk ten opzichte van het prototype, andere en minder uitgesproken velgen, en een V8 met een cilinderinhoud van 2.593 cc in plaats van een 1.6 liter viercilinder middenmotor. De V8 met vier bovenliggende nokkenassen levert precies 200 pk en is in het vooronder geplaatst. Het maakt de Montreal 220 km/u snel. De acceleratie van 0-100 km/u wordt volbracht in 7.9 seconden en dat is 1 seconde sneller dan de SM. Een Montreal weegt met 1270 kg ca. 180 kilo minder en heeft 30 pk meer dan een SM. Door de gunstige luchtweerstand heeft een SM (theoretisch) echter een gelijke topsnelheid.

De motor van de Montreal is afgeleid van de zeer exotische Alfa Romeo 33 Stradale. Met deze racewagen voor de openbare weg wilde Alfa Romeo haar racetechnologie voor het publiek toegankelijk maken. Die V8 van maar 1.995 cc had een vermogen van 230 pk bij 8.800 tpm! Dat was iets te veel



De Alfa Romeo Montreal in 'Verde Medio Metallizzato' van Igor Maas



De 'Or de Simiane' SM van Peter de Haan en Tammo Brouwer

van het goede voor de Montreal, vandaar de grotere motorinhoud en het lagere aantal pk's bij een maximaal toerental van 6.500 tpm.

VERSNELLINGSBAK

Ook prijsmatig lag de Montreal aardig op het niveau van de concurrentie. Kostte een 'kale' SM in augustus 1971 38.550 gulden, de Alfa Romeo Montreal stond in de prijslijst voor 41.225 gulden. Airconditioning en lederen bekleding was een optie op de Alfa. Standaard had de Montreal een 5-versnellingsbak van het Duitse ZF met een dogleg-schakeling (de eerste versnelling linksonder).

Alfa Romeo vertrouwde haar eigen versnellingsbakken klaarblijkelijk niet, hetgeen niet geheel onterecht was. Menig een heeft na een paar duizend kilometer de synchromeshringen van een door Alfa Romeo zelf geproduceerde versnellingsbak al aan gort gereden. Een klassieke Alfa-versnellingsbak kan je, als ie koud is, maar beter gelijk van de eerste naar de derde versnelling doorschakelen.

FASTBACK

De Montreal en de SM worden in Amerika 'fastbacks' genoemd. Een fastback is een auto waarbij de achterkant van de auto bestaat uit een schuin aflopend vlak van dak tot bumper. Bij de SM is de achterraut geïntegreerd in de kofferklep. Bij de Montreal scharniert alleen de achterraut open om toegang tot de bagageruimte te krijgen. In Italië zouden ze de achterzijde van een Montreal en de SM een 'coda tronca' noemen, wat letterlijk afgeknotte staart (zoals vroeger bij werkpaarden het geval was) betekent, of simpelweg Met ongeveer 3.917 of 3.925 geproduceerde exemplaren (het exacte aantal is niet echt bekend) is de Montreal nog exclusiever dan een SM, waarvan er 12.920 zijn gebouwd. In Nederland zijn er volgens de RDW momenteel 96 stuks voorzien van een Nederlands kenteken. Best wel grappig is dat er ongeveer 3x zoveel SM's zijn in ons



Een innige relatie zit er niet in tussen de brute Romeo en de fijnzinnige SM

land. Dat houdt dus (toevallig) gelijke tred met de verhouding in productieaantallen.

RACEGENEN

Alfa Romeo toont in de exclusieve coupé graag haar racegenen. De V8 is voorzien van een zogenaamd dry-sump (of in gewoon Nederlands droog carter) motoroliesmeringsysteem. Hier wordt olie in een aparte tank in de motor rondgepompt. Het voordeel hiervan is dat er relatief veel olie beschikbaar is (zo'n 10 liter) die buiten de motor sneller kan afkoelen en een optimale smering garandeert als de achterwiel aangedreven Montreal het onderwerp van het betere gooi-en-smijtwerk wordt. 'Racen' noemen ze dat geloof ik. Dat laat je bij een SM wel uit je hoofd. Met voorwielaandrijving, een oneindig lange wielbasis van maar liefst 2.95 meter, een zeer comfortabele hydraulische vering en stoelen met 0,0 zijdelingse steun ben je echt aan het verkeerde adres voor stunt-rijden. Nee, hier scheiden de wegen zich toch echt tussen de Alfa en de Citroën.

ACHILLESCHIEL

Alfa Romeo voorziet de Montreal van een mechanisch brandstofinjectiesysteem van Italiaanse makelij. Dat blijkt een megagrote fout te zijn en vormt meteen dé achilleshiel van de Montreal. Het SPICA-injectiesysteem (Società Pompe Iniezione Cassani & Affini) was en is een drama. Volgens de eigenaar van deze fraaie groene Montreal niet echt goed te krijgen, terwijl hij zelf een absolute topmecanicien is die zijn hand niet omdraait voor de revisie en het zeer nauwkeurig afstellen van de meest exclusieve motoren van Ferrari, Lamborghini, Maserati en natuurlijk ook Alfa Romeo.

Het wordt meteen duidelijk als ik achter het stuur van de Montreal kruip. Bij het wegrijden klinkt de motor 'hol' en is weinig krachtig tot ca. 2.500 tpm. Het lijkt of de motor verzuipt. Dat is niet zo, het SPICA-injectiesysteem reageert nu eenmaal op deze manier. Eenmaal boven 3.000 tpm wordt het feest: de V8 vertoont dan eerder het karakter van een potente V6 die graag op toeren gejaagd wil worden, maar dan wel met het karakteristieke V8-geluid op de achtergrond. Het is een echte toerenjager en dat moet ook wel met een relatief bescheiden koppel van 235 nm bij 4.750 tpm. Doortrekken in de versnellingen tot 7.000 tpm is dan ook geen enkel probleem en je voelt duidelijk de 200 pk van dit blok in de relatief lichte Montreal. De prestaties liggen ruim boven die van de SM. Het sportwagen-karakter van Alfa Romeo komt hierdoor voelbaar naar boven.

ALIVE AND KICKING

Een Montreal is niet bepaald een vrouwvriendelijke auto. Ondanks de beperkte lengte van 3,96 meter en hoogte van slechts 1.20 meter, zorgen de loeizware koppeling en besturing (zonder stuurbekrachtiging) er wel voor dat je aan de bak moet. Na een uurtje in de Montreal hoef je echt niet meer naar de sportschool.

De zithouding is prima: diep en laag. De dunne stoelen bieden een verrassend goed comfort en zijdelingse steun. Een belemmering is het (noodzakelijk) grote 3-spaaks houten stuurwiel. Het is zo groot vanwege het gebrek aan stuurbekrachtiging. Met een kleiner stuurwiel is sturen bij stilstand schier onmogelijk, zoveel is mij wel duidelijk. Eenmaal op snelheid verandert dat: de Montreal besturing is dan scherp en geeft een juiste dosis informatie terug aan de bestuurder aangaande het wegdek, de hoeveelheid centrifugale kracht in bochten en de snelheid waarmee gereden wordt.

Het onderstel van de Montreal is dat van de Alfa Romeo 105-serie, beter bekend van o.a. de GTV 1750. Dat merk je goed. Het chassis heeft duidelijk moeite met de 200 pk sterke V8. Het is eenvoudigweg niet stijf genoeg en tordeert behoorlijk bij heftige acceleraties. Dat geeft niet zoveel vertrouwen, maar spannend is het wel. Het geheel is hiermee wel lekker 'alive and kicking'. Zoals zoveel Alfa Romeo's heeft de Montreal een flinke dosis karakter en de wilde Italiaanse laat je hier volop van genieten.

INTERIEUR

Ook qua interieur heeft Alfa Romeo zich er niet makkelijk vanaf gemaakt. Het gehele binnenste is met veel gevoel voor stijl ontworpen. Het dashboard is ronduit fraai vormgegeven met een duidelijk zeventiger jaren design. Alle noodzakelijke informatiemetertjes zijn gegroepeerd rond de kilometer- en toerenteller, waarbij als speels element de snelheid en het toerental in 2 decimalen zijn weergegeven. Evenals de SM heeft de Montreal een scharnierende achterraut welke toegang geeft tot een behoorlijke kofferruimte. Het onderstreept de mogelijkheid om de Montreal als snelle reiswagen te gebruiken.

De goudkleurige Diva, welke van origine geleverd is in Italië, staat te glimmen in de zon. De combinatie met het okergele stoffen, geblokte interieur staat de SM zeer fraai. Een weinig voorkomende combinatie, maar voor de Italiaanse eerste eigenaar reden temeer om er destijds voor te kiezen. Een tikkeltje gedurfd, maar gedistingeerd, niet ordinair. De '73

Alfa Romeo voorziet de Montreal van een mechanisch brandstofinjectiesysteem van Italiaanse makelij.
Dat blijkt een megagrote fout te zijn en vormt meteen dé achilleshiel van de Montreal.

Injection Electronique verkeert in een mooie en zeer verzorgde conditie en rijdt als nieuw. Het is één van de betere SM's waar ik ooit in heb mogen rijden. Wat een genot!

ERGONOMIE

Het contrast met de Montreal is groot. De SM is met een lengte van 4,89 meter bijna een meter langer en 12 centimeter hoger en dat zie je. Het vertaalt zich ook in de binnenruimte. Met mijn iets te ongezonde, Hollandse postuur voel ik mij meer thuis in de SM. Niet dat de zitpositie in de Montreal slecht is, integendeel. Zelfs ik pas erin en dat is in menig 70'er jaren Ferrari wel anders. In mijn beleving zijn die allemaal ontworpen voor Italiaanse mannen van 50 kg met een lengte van 1,65 meter.

De verstelbaarheid van de stoelen en de stuurkolom is in een SM eindeloos en in de Montreal beperkt tot de standaard verstelmogelijkheden voor een stoel. Door het stuur met een forse diameter ontbreekt het in de Alfa aan zicht op de snelheidsmeter tussen de 80 en 160 km/u. Je ziet werkelijk niet hoe hard je rijdt. Ergonomie is sowieso niet bepaald het sterkste punt van een Montreal. Ook niet bij een SM, maar wel beter dan de Italiaanse concurrentie. De Montreal is een echte 2-zitter daar waar een SM een 2+2 is (en zeker geen 4-persoons coupé).

WAARDERING

Om onduidelijke redenen is de Montreal pas leverbaar vanaf 1971. Van de totale productie is 80 procent van de bouwjaren 1971 en 1972. De oliecrisis van 1973 nekt de Montreal direct. De verkoopcijfers van de eerste twee jaren worden nooit meer gehaald. In 1977 stopt de officiële verkoop dan ook, terwijl de productie al een tot twee jaar eerder is gestopt. In de laatste jaren verkoopt Alfa alleen nog het productieoverschot.

Net als de SM is de Montreal lange tijd een ondergewaardeerde auto geweest vanwege de complexe en storingsgevoelige techniek. Anders dan de SM is er de afgelopen 5 jaar wel een zeer duidelijke stijgende lijn in de waardeontwikkeling van de Montreal te bespeuren. Een redelijk

nette niet-gerestaureerde Montreal kost minimaal 60.000 euro en dat loopt al snel op naar zo'n 85.000. Gerestaureerde exemplaren kosten 90.000 tot 120.000 euro. Let wel: dit zijn gemiddelde prijzen. Uitzonderingen bevestigen hier ook altijd de regel. De hoge waarde komt enerzijds voort uit de lage productieaantallen en anderzijds door het zeer fraaie koetswerk, de exclusieve V8-motor en niet in de laatste plaats de merknaam Alfa Romeo.

ROMEO EN JULIET

Zijn de Montreal en de SM de Romeo en Juliet van de seventies? Ik denk het niet. Heethoofd Romeo is veel te bruut voor de fijnzinnige en lichtgeraakte Diva die de SM is. Neen, een innige relatie zit er niet in. Daar zijn ze beide te veel verschillend in karakter voor. Da's maar goed ook, met Romeo en Juliet is het slecht afgelopen. Dat is gelukkig niet het geval met de Montreal en de SM. Die leven beide nog lang en gelukkig dankzij een nog altijd groeiende schare eigenaren en bewonderaars!

Met dank aan Igor Maas, eigenaar van de Alfa Romeo Montreal, alsmede Tammo Brouwer en Peter de Haan, samen eigenaar van de SM Injection Electronique, voor hun welwillende medewerking aan het tot stand komen van dit artikel.



Italiaanse heme



houten stuur en korte pook



machting klokken



wel een V8.....



en middenuitlaat...

Net als de SM is de Montreal lange tijd een ondergewaardeerde auto geweest vanwege de complexe en storingsgevoelige techniek. Anders dan de SM is er de afgelopen 5 jaar wel een zeer duidelijke stijgende lijn in de waardeontwikkeling van de Montreal.



Gandini-design met de hoorns in de deuren van het fraaie koetswerk

TULPEN

RALLY

2024



Op 2 oktober 2023 kreeg ik van Suzanne een mail waarin Vincent Weggemans en Sebastiaan van den Berg hun enthousiasme uitspraken over het deelnemen aan de Tulpenrally. Zij hadden de tulpenrally al twee keer gereden en nodigden clubleden uit om ook aan dit volgens hun super evenement mee te doen. Dit lezende dacht ik dat moet je eigenlijk één keer in je leven met een SM gedaan hebben. Een soort Mekka dus. Direct Hans Wortman bellen of hij zin had om mee te gaan. We zouden dit voorjaar naar Engeland gaan maar dat ging door omstandigheden op het laatste moment niet door. Hans had daarom nog

wat te goed. Bovendien hadden we naar Noorwegen al een keer zeven dagen bij elkaar in de SM gezeten, 4.000 km gereden en we waren nog vrolijk aan het eind van de rit. Hans reageerde direct zeer enthousiast. Oei, we hebben nu wat op ons afgeroepen maar hoe gaan we dat aanpakken?

Op de eerste dag dat de inschrijving mogelijk was ons gelijk maar aangemeld. Het invullen van het inschrijfformulier was een hele klus. Toen ik bij het gedeelte kwam waar de gegevens m.b.t. de auto ingevuld moesten worden, zag ik het niet meer zitten. Met de modificaties die er aan mijn SM gedaan zijn kom ik nooit door de

keuring was mijn conclusie. Teleurgesteld gestopt met de inschrijving. Op de dag dat de inschrijving zou sluiten kreeg ik een mail van de tulpenrally organisatie met de vraag waarom ik de inschrijving niet voltooid had? Daarna volgde een leuk telefoongesprek met Marion Woud van de organisatie. Ik moest niet zo moeilijk doen m.b.t. de SM. De soep werd niet zo heet gegeten als deze is opgediend. Hans weer gebeld, was toevallig zijn verjaardag wat ik niet wist, en het inschrijfformulier alsnog voltooid. Tijdens de rally bleek er een Ford Escort uit de jaren 60 mee te doen die onderhuids bijna nieuw was. Waar had ik mij eigenlijk druk om gemaakt?

Er volgde een bevestiging en we kregen nummer 187 toebedeeld. Totaal deden er 211 equipes mee in 4 klassen: De "Expert" klasse, 34 deelnemers, reden de langste afstand, het hoogste snelheidsgemiddelde en hadden ook nog één keer een avond etappe extra. De "Sporting" klasse, 79 deelnemers, reden een wat kortere afstand en een lager gemiddelde. De "Touring" klasse, 70 deelnemers, hier deden wij dus aan mee, reden een nog wat kortere afstand, ca. 400 km per dag, een lagere snelheid gemiddelde en bovendien voor de eerste 30 minuten te laat op schema geen strafpunten. Dit laatste was speciaal gedaan voor de vele nieuwkomers dit jaar waaronder wij. En dan nog de "Pre War" klasse, 20 deelnemers, reden nog wat langzamer en maar 300 km per dag. Ten opzichte van de 211 deelnemers zijn er denk ik acht niet op komen dagen. De aantallen heb ik uit het eindklassement.

Hoe waren de vervolg stappen?

Er moest een tripmaster plus een tracker aangeschaft worden. Met deze laatste kon de organisatie je volgen en werd er ook op snelheid gecontroleerd, later hierover meer. Ook moest de SM in top conditie zijn. Met betrekking tot de SM had ik de laatste tijd nogal wat mankementen. Er ging van alles stuk: Raamschakelaars, het hemeltje kwam naar beneden, het starten ging slecht, regelmatig de watertemperatuur meter in het rode, olie lekkage achter op het blok, de kofferbak lekte, de hydraulische pomp sloeg veel te snel aan en nog veel meer. Zelf had ik al eens het idee om nog een keer opnieuw te beginnen met een SM project. Maar eigenlijk reed mijn SM nog steeds Subliem! Ik heb mij laten vertellen dat dit niet bij iedere SM zo is. Je moet dus maar afwachten hoe de nieuwe SM zich gedraagt. Plus na circa 110.000 KM in 9 jaar, maart 2014 heb ik de SM gekocht, mag er natuurlijk ook wel eens wat stuk gaan. Dus maar besloten om afgelopen winter nog een keer groot onderhoud uit te laten voeren. De opvallendste verbetering was een set nieuwe aangepaste veerbollen op advies van de garagist. De SM is daardoor een stuk stugger geworden perfect voor de rally.

In de Auto Motor Klassiek stond al lang een mechanische tripmaster te koop. Contact met de aanbieder opgenomen. Hij was een oud rally rijder en dit was het laatste wat hij uit zijn rallytijd nog in de verkoop had. Toen bleek dat je er een hele set tandwielletjes bij kreeg om de tripmaster te kalibreren, voor juiste snelheid en afstand, heb ik toch maar besloten een moderne digitale tripmaster te kopen. Voor de snelheid een Brantz International 3 Pro Tripmaster en voor de tijd een Brantz Timer V2. De tripmaster gebruik je om de afstand te meten en heeft een tweede teller die je met een externe knop op nul kan zetten. Deze knop plaats je in de buurt van de hand van de chauffeur zodat de teller makkelijk tijdens het rijden op nul gezet kan zetten. Als de navigator zegt na 4 KM rechts af, teller op nul zetten en na 4 KM afslaan. Moet de navigator dat wel op het goede moment zeggen natuurlijk.

Ook kan je de teller terug laten lopen als je verkeerd gereden bent. Dit om de totale afstand in de gaten te houden. Verder is er nog de snelheid die je actueel rijdt. Er is ook een uitvoering die de gemiddelde snelheid aangeeft maar dat is voor de Tulpenrally niet toegestaan.

Volgens de handleiding moet je de tripmaster kalibreren met het hectometer paaltje langs de weg maar wij hebben het met de Garmin GPS gedaan, wat heel goed werkte. De Timer geeft de werkelijke tijd aan en heeft een stopwatch functie. Deze laatste kan je ook met een externe knop stil en/of op nul zetten.

De tripmaster en timer heb ik bij Rallyspulletjes.nl in Apeldoorn gekocht. Leuke eigenaar, Gerhard Fokkens, met een mooie collectie Engelse auto's. Samen met de eigenaar alles ingebouwd. Rallyspulletjes organiseert ook kaartlees ritten. Hans en ik hebben om ervaring op te doen aan een rit meegedaan en werden prompt tweede (zegt denk ik wat meer over de andere deelnemers dan over ons).

Misschien een leuke locatie om wat voor de club te organiseren: een kaartlees rit met uitleg speciaal voor ons.

Goed: auto op orde, equipment gekocht en al een eerste kaartlees ervaring achter de rug. Op 12 maart was er een extra voorlichtingsavond voor de nieuwkomers en op 20 april werden we uitgenodigd om de SM voor de rally te laten keuren. Omdat er zoveel nieuwe deelnemers aan deze Tulpen rally editie deelnamen, 170 van de 422 personen, was er voor degene die ervaring op willen doen een kaartlees rit georganiseerd. Hebben we aan meegedaan en deze rit was wel iets pittiger dan bij Rallyspulletjes. Uitslag weet ik niet meer.

Ondanks dat het reglement heel streng was, zie ook de inschrijvingsprocedure, stelde de keuring van de auto zelf niet veel voor. Decibellen meten en een rondje om de auto lopen was voldoende. We kregen snel ons stickertje op de voorruit. Mijn SM is nu meer waard geworden denk ik. Of juist niet?

Het weekeinde voordat we besloten om op hemelvaartsdag, donderdag 9 mei, te vertrekken richting Bilbao met een tussenstop in Poitiers, lag er een hele plas olie onder de SM. Paniek, de SM reed als nooit te voren, waarschijnlijk door de nieuwe set veerbollen, en nu dit. Het was niet duidelijk waar de olie vandaan kwam. Ergens achter op het blok bij de oliekoeler aansluitingen en het oliefilter.

Op maandag alles los gehaald, nieuwe afdichtingen en weer teruggeplaatst. Op dinsdag lag er nog steeds olie onder de auto. Dinsdag avond hadden we alles nog een keer nagelopen maar we hadden er geen goed gevoel bij. Uiteindelijk toch maar besloten te gaan. We zagen wel waar het schip strandde.

Op woensdag en donderdagochtend nog wel olie lekkage maar het werd minder. Donderdag om 9 uur Hans in Houten opgepikt en richting het zuiden vertrokken. Na Antwerpen was al de eerste pret: We haalden een Volvo Amazon en een Austin Healy in die ook meededen met de Tulpenrally. Na Lille een toilet - en koffie pauze. Angstig keek ik onder de SM maar er druppelde niets. Ze reed



durven de heenreis
over de peage niet aan...



wil Hans een bod op doen



Hans gaat de route uitzetten



er wordt per auto type gestart

perfect en snel! Ik dacht "Ze lijkt er zin in te krijgen".

Bij het eerste tolpoortje is het altijd spannend of de tolbatch goed werkt. We reden toen met 30 km/uur er doorheen dus het werkte. Bij mijn C6 gaat dat nog wel eens mis. Schijnt aan het type glas te liggen wat in de C6 zit.

Na Parijs haalden we een grote oplegger van Tinga in vol met deelnemende auto's. Je kon je auto ook laten brengen naar Bilbao. Wij wilde het genot van de tocht naar het zuiden in een SM echter niet aan ons voorbij laten gaan. In de parkeergarage bij het hotel in Poitiers stonden nog drie deelnemende auto's. De eerste Porsche 911 die ik zag. Ik haat die auto's en was bang dat er een hoog Porsche gehalte zou zijn. Dit viel, voor mij, gelukkig, reuze mee. Wij waren dus niet de enige die deze route gekozen hadden. De deelnemers zelf niet gezien overigens.

De volgende morgen met knikkende knieën naar de parkeergarage. Wat zal er onder liggen?

Niets dus!! Kennelijk had ons werk op maandag toch nog zin gehad. Bij Bordeaux stond de hele ring vast en "Tom" stuurde ons binnendoor. Was een mooie route ten zuidoosten van Bordeaux. Het zonnetje scheen en we gingen een broodje plus een kop koffie nuttigen op een terras in Saucats. Vanuit de auto had Hans een deur naar een werkplaats open zien staan met wat Engels oud spul er in. Hans kon het niet laten er naar toe te lopen, Zelf ben ik er maar achteraan gegaan. Het was de werkplaats van Ert Jean-Jacques. Hij onderhoudt daar oldtimers, meest Engelse maar ook Franse. Hans wilde direct al een bod doen op ik dacht een rode Renault Alpine.

Bij Saugnacq-et-Muret pikten we de A63 richting Biarritz weer op. Al snel zagen we een Daf 55 met pech en Moeder en Dochter er naast op de vluchtstrook staan. De hulpdiensten waren er al bij dus wij zijn doorgereden. Bij het tanken stonden we naast een mooie Alfa GTV, jaren 60. De mannen hadden al heel veel Tulpenrally ervaring en we kregen gelijk veel tips.

Veilig en goed Bilbao bereikt. We hadden een hotel aan de rivier Nervión geboekt vlak bij het Guggenheim Bilbao Museum.

In de parkeergarage van het hotel stonden al meer deelnemers, o.a. een Daf 55 coupé met een hele grote plas olie er onder. In het hotel zelf hadden we de sfeer al meteen goed te pakken. Onder meer met twee Mercedes SL rijders waarmee we de volgende dagen veel zouden optrekken. Vrijdagavond glaasje wijn gedronken en hapje gegeten in Bilbao centrum, vlakbij ons hotel.

Zaterdag stond er weer een rit op het programma om er "in" te komen. Speciaal voor alle nieuwkomers. Natuurlijk aan meegedaan. Tijdens de rit ontmoetten we Patrick den Toom met vader van Avelingen restorations, een trouwe adverteerder in onze Subliem en Patrick heeft al een paar hele mooie SM restauraties (carrosserie) op zijn naam staan. Patrick deed mee in een fraaie Austin Healy, zie foto.

Ik had het thuisfront de inlog gegeven van onze tracker.

Toen ik me na afloop mij keurig thuis melde kreeg ik gelijk de opmerking of ik niet meer zo hard wilde rijden, zie uitdraai tracker.

De uitslag was me ontgaan maar het was een goede training voor wat nog te komen stond. De rit eindigde bij het Guggenheim museum waar we 's avonds zouden dineren.

Alle deelnemende auto's werden keurig rond het Guggenheim museum opgesteld. Leuk om alle andere te zien en veel aanloop van toeristen en de plaatselijke burgerij. Helaas wel veel regen op dat moment. Auto achtergelaten en naar het hotel gelopen om ons om te kleden voor het avond diner. Dit diner was in het Guggenheim museum. Lange tafels stonden keurig tussen de kunstwerken opgesteld. Eten was prima. Het Guggenheim Bilbao museum is dacht ik het enige museum ter wereld dat een etablissement heeft met een Michelin ster (1)! Tijdens het diner een welkomstwoord en nog de nodige instructies m.b.t. de rally. Goede ontspannen sfeer.

Rond 11 uur weer naar het hotel gelopen, het was nu droog, en nog een biertje gedronken. Even later naar bed, de volgende morgen moesten we weer vroeg op.

Zondag 12 mei ging het dan echt gebeuren. We starten toen rond 9 uur. Iedere minuut startte er een deelnemer. Met 211 auto's betekende dat dus 3 1/2 uur starttijd! Starten



eerste circuit ervaring...



nog een Citroën 6 cilinder...



nieuwe V8 snaar zit er weer op



aardige gebruikssporen



Patrick den Hoorn doet ook mee,

trouw adverteerder in ons lijfblad

begon dus om 7:15 uur en liep door tot 10:45 uur.

Er werd begonnen met het “bolletje pijltje” systeem tot dat je buiten alle hectiek van de stad was en een echte B - of naar mijn idee C weg bereikt had. Hier begon het kaartlezen. Op de kaart waren een aantal punten weergegeven die je in een bepaalde richting moest passeren. De bedoeling was dat je dit met de kortst mogelijke route deed. Onderweg stonden bemande en onbemande controles (een letter op schrijven of een stempel op je controle kaart zetten) om te checken of je de juiste route reed. Ook werd er een gemiddelde snelheid opgegeven. Meestal zo rond de 45 km/uur. Dit lijkt weinig maar bij een paar keer fout rijden zit je al aardig verkeerd wat de tijd betreft. Er waren ook tijd controles. Als je te vroeg was moest je ruim voor het controlepunt wachten om er doorheen te gaan anders kreeg je strafpunten. In onze “Touring” klasse mocht je gelukkig 30 minuten over de dag te laat komen zonder strafpunten te krijgen.

Onderweg waren er ook trajecten waar je gemiddelde snelheid opgegeven en gecontroleerd werd. In het begin ging dit helemaal mis bij ons. Hans, navigator, was druk met mijn snelheid te controleren maar vergat daarbij de route die we moesten rijden. Na een paar etappes ben ik als chauffeur de gemiddelde snelheid met de tripmaster en de timer gaan controleren en Hans hield zich bezig met de route. Het resultaat werd een stuk beter, al doende leert men.

Een andere opdracht was een streep, die op de kaart getrokken was, zo dicht mogelijk te volgen, b.v. ten westen van de streep, maar je mocht er nooit overheen gaan. Voor de navigator een hele puzzel. Bijkomend probleem was dat de gekregen kaarten niet altijd correct waren. Wegen op de kaart bestonden niet of andersom waren er wegen die niet op de kaart stonden.

We waren al vaker geadviseerd een goed kompas bij ons te hebben. Het nut daarvan zagen we niet in maar na een paar dagen kwamen we daarop terug. Met name door de gebreken die in de kaarten zaten. Met behulp van de kompas reed je weer naar een bekend punt op de kaart om daarna de route weer op te pakken. Dit systeem kregen we pas in de loop van de rally onder de knie. De rally dagen zijn in vier blokken

van 2 uur opgedeeld. Iedere etappe is ongeveer 100 kilometer. 's Ochtends een koffiepauze, er reed vanuit Nederland een koffiewagen met uitstekende koffie mee, een lunch en een thee / fruit pauze in de middag. De pauzes waren verplicht, als je te vroeg weg reed kreeg je strafpunten. De rit van zondag ging van Bilbao naar Biarritz. Dwars door de Pyreneeën dus. Nou dat hebben we geweten, berg op berg af de hele dag door. Zoals genoemd meer C – dan B wegen en de ene haarspeld bocht was nog scherper dan de andere. Dankzij de nieuwe veerbollen was dit eigenlijk heel goed te doen met de SM. Toen we tegen zessen nog een keer de bult opgestuurd werden had ik het eigenlijk wel gehad voor die dag. Als het de hele week zo zou gaan vroeg ik me af of we dit wel zouden volhouden. Die dag toch maar keurig uitgereden. In Biarritz was de finish bij het casino aan de boulevard. Prima locatie dus. In het hotel kwamen we onze Mercedes SL kameraden weer tegen. Kostte weer wat biertjes natuurlijk. 's Avonds diner in het Casino.

Maandag etappe 2 van Biarritz naar Bordeaux. Deze tocht ging door de streek des-Landes wat lekker vlak was. Een verademing met de dag daarvoor. Ook deden we deze dag de eerste klassementsproef op een circuit. Onderweg kwamen we Moeder en Dochter in de Daf 55 weer tegen. Deze Daf had wel een andere kleur dan waar ze met pech langs de autobaan stonden. Later bleek dat vrienden de zaterdag voor de start nog een nieuwe Daf hadden “ingereden”! Ze kwamen ergens midden in de nacht aan en de Daf kon zo de rally in. Regelmatig was de Daf niet bij te houden. Toen ik later Moeder, de chauffeuse, sprak, kreeg ik de opmerking dat ze alleen het gaspedaal maar hoefde in te drukken. De rest ging vanzelf! (Dames auto of mag je dat tegenwoordig niet meer zeggen?). Finish was buiten Bordeaux in de volle regen.

Dinsdag etappe 3 van Bordeaux naar Limoges. We startten laat. Eerst met “bolletje pijltje” een stuk over autobaan. We reden stiekem rond de 150 KM/uur en haalden veel deelnemers in. Grappig om

mee te maken was dat op de binnen wegen de meeste als een “gek” reden maar op de autobaan niet harder gingen dan 100. Dit was de hele reis zo, ook de heen- en terugweg.

Op de autobaan piepte een V-snaar behoorlijk. Toen we vanaf de autobaan het kaartlees traject in gingen was het geluid weg maar het acculampje brandde! Kapotte V-snaar dus. Ergens veilig de auto geparkeerd en de organisatie gebeld. Er reed een technisch team mee om gestrande auto's weer op gang te helpen. Via mijn GSM de locatie doorgegeven en 30 minuten later was de service bus ter plaatse. Wij hadden natuurlijk een reserve V-snaar bij ons en waren al bijna klaar toen de bus kwam.

Gezien de tijd die we verloren hadden besloten we direct naar de Lunch te rijden en in de middag het programma weer op te pakken. Hierbij verloren we wel veel plaatsen in het klassement. In Limoges weer een finish bij een hotel buiten de stad. Er was ergens een gala die avond op een andere locatie. Omdat we laat waren maar besloten naar ons hotel te gaan en ergens in de stad wat te eten.

Woensdag etappe 4 van Limoges naar Circuit Magny Cours. Hans en ik begonnen de slag al aardig te pakken te krijgen met betrekking tot het rally rijden. We waren aardig op elkaar ingespeeld en wisten zonder veel woordenwisseling wat ieder op welk moment moest doen. Bijvoorbeeld als we het routeboek van de etappe kregen, een tijdscontrole passeerden of een stempel post aan moesten doen.

Op een circuit onderweg liet ik de SM slippen en een rondje van 360 graden draaien! Besluit van af dat moment was maar wat rustiger aan te doen tijdens de klassementsproeven op de circuits. Wil inmiddels graag volgend jaar ook nog met de SM meedoen! Omdat we laat waren vertrokken, kwamen we ook pas laat op circuit Magny-Cours aan. Hier hadden we nog wel een klassementsproef gedaan op het 2e circuit van Magny-Cours maar waren niet meer het hoofdcircuit op gegaan. Het Diner was op het circuit!

Donderdag etappe 5 van Nevers naar Orleans. Mooie route langs de Loire. Wel begon het op te vallen dat de omgeving anders reageerde op alle deelnemende passanten. In het begin, Spanje en Zuid-Frankrijk stonden mensen langs de weg te zwaaien, probeerden je de goede kant op te sturen en zaten op klapstoeltjes te genieten. Dat laatste zagen we niet meer vanaf deze route en af en toe werd er zelfs lelijk gekeken.

's Avonds in de stad wat gegeten tijdens hevige onweer.

Vrijdag etappe 6 was de finale. Een rit van Orleans naar Chantilly. Met bolletje pijltje eerst een lekker stuk autobaan. Konden we wat op de tijd vooruit lopen. Daarna met een grote omtrek rond Parijs. Het was wel wat drukker maar toch wel knap van de organisatie dat we weer alleen op B- en C wegen reden. Zoals ik al schreef hoe noordelijker je komt hoe minder enthousiast de omgeving. Er was zelf een politie controle op snelheid en gedrag. Gelukkig hadden wij de Hermadad niet gezien. Officieel moest je het wettelijke verkeersreglement volgen. Daarom konden we de rally ook op mijn bestaande verzekeringspolis rijden.

De organisatie deed daar wat laconiek over, in die zin van als je

harder wilt rijden om tijd in te halen is dat prima wat ons betreft. Wel werd er nadrukkelijk op gewezen dat je binnen de bebouwde kom de geldende maximum snelheid niet te boven mocht gaan. Dit werd via de tracker ook gecontroleerd en als je harder reed kreeg je strafpunten. Gelukkig weinig bebouwde kommen gezien. De rit keurig uit gereden. Aan het eind stond weer een circuit op het programma maar omdat we laat waren hebben we daar niet meer aan meegedaan. Mooie finish in Chantilly, ontvangen met oranje tulpen, haring en korenwijn! Uiteindelijk zijn we 44e geworden van de 70 deelnemers in de “Touring” klasse.

's Avonds groot feest en we konden het niet laten de krans van de winnaars ook een keer om te doen in een onachtzaam moment van de eerste geplaatsten. We vonden dat we dat wel verdiend hadden na deze prestatie. Mijn SM werd, als dank voor haar bewezen diensten, getrakteerd op een tank Octaan 100 toen we naar huis reden.

Zaterdag Hans weer in Houten afgezet en veilig thuis gekomen met een goed en voldaan gevoel. Volgend jaar weer!

De Tulpenrally 2024 is dus prima bevallen. Eigenlijk één groot feest wat al in de voorbereiding en op de heenweg begint. Prima organisatie, aan alles is gedacht, en een hele mooie tocht. Het leukst is wel de grote hoeveelheid en variëteit in auto's en deelnemers. De eerste in mooie staat en de tweede met een goed humeur.

Zin om volgend jaar meer SM's aan de start te brengen? Voor meer info kunnen jullie bij ons terecht.

Als laatste nog wat cijfers :

Heenweg	: 1592 KM
Tulpenrally	: 2399 KM
Terugweg	: 471 KM
Totaal	: 4462 KM
Gem. verbruik	: 1 liter op 7,8 KM
Hoogste V	: 159 KM/uur volgens de Tracker



Harry Martens Limmen

A man with a beard and a racing helmet, wearing a red Citroën racing suit with 'TOTAL', 'Goodrich', and 'CITROËN' logos, is holding several silver racing engines. The engines are arranged around him, some in his hands and others floating in the air. A red banner across the middle of the image contains the website address.

www.ds-vitesse.com



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

JONGEREN BRAAI 24

Een club valt of staat met de aanwas van jonge leden. Zeker in oldtimerland is die aanwas lang niet altijd vanzelfsprekend.

Maar tot onze grote vreugd blijkt de SM ook de nieuwere generaties in vervoering te brengen.





Het begon tijdens de afgelopen clubevenementen ineens op te vallen. Onder de nieuwe leden en introducees bevonden zich opvallend veel jonge gezichten. Een snelle inventarisatie leidde tot de conclusie dat we minstens tien (aspirant-)leden onder de 40 jaar hebben. Ter vergelijking: toen ik in 2016 lid werd, waren Joey Bontje en ik voor zover bekend de enigen die de 40 nog niet waren gepasseerd (excuses als ik iemand over het hoofd zie). Al snel ontstond het idee om de 'jeugd' tijdens een barbecue bij elkaar te brengen. Voorzitter Jan en zijn lief Helga stelden graag hun kas en tuin ter beschikking en zo hadden we eind juni zomaar ons allereerste jongerenevenement.

VERBROEDERING

Al bij aankomst was snel duidelijk dat de liefde voor Citroën ook bij de jonge leden diepgeworteld zit. C6, 2CV, CX Prestige, Pluriel: een heel scala aan modellen bracht ze naar Boskoop. Allemaal gadegeslagen door de witte SM van Jan, midden op het grasveld. Het mooie van zo'n gezamenlijke interesse is dat het meteen verbroedert: stil is het de hele avond niet geweest. Mooi weer, koude drankjes en goed vlees deden de rest. In totaal zeven jongeren zorgden er zelf voor dat dit kleinschalige evenement vanaf de start een succes was.

INSTANDHOUDING

Dat een nieuwe generatie valt voor de charme van de SM, is niet alleen mooi om te zien, we hebben het ook nodig om de club en de SM in stand te houden. Wie gaat anders straks onze auto's rijden en onderhouden? Gelukkig loopt er ook onder de jonge leden een hoop technisch talent rond. En de nieuwe generatie helpt ons gelijk op een vlak waar wij oude knarren toch wat achterlopen: social

media. Dé plek om een miljoenenpubliek te binden aan onze prachtige diva's. Wouter Lampe bijvoorbeeld doet dat met verve met zijn Instagram-account @ CitroenCulture. Zijn enthousiasme voor de SM deelt hij daar in de vorm van prachtige video's met bijna 100.000(!) volgers. Dat zijn in potentie allemaal nieuwe leden. Jan zal dan wel een groter landgoed aan moeten schaffen.

ENTHOUSIASME

Als bestuur wakkeren we het enthousiasme van onze jonge leden uiteraard graag verder aan. Wat ons betreft laten we het jongerenevenement dan ook jaarlijks terugkeren. Daarnaast beseffen we ons dat het bezit van een SM prijzig is, zeker voor onze jongste leden. Om hen tegemoet te komen, introduceren we daarom het jongerenlidmaatschap. Jan meldde het al in zijn 'Van de voorzitter'. Laten we hopen dat dit er mede toe leidt dat het aantal jongeren ook in de toekomst alleen maar toe blijft nemen.

JEUGDSTATUS

Zoals gezegd kocht ik zelf alweer acht jaar geleden mijn SM en was daarmee als 33-jarige een van de jongste leden van de club. Ik heb daar een mooie tijd van mogen genieten, maar inmiddels spreekt Gen Z ook mij vaker aan met 'u' dan met 'je'. Dan weet je hoe laat het is. Voor mij was deze barbecue daarmee meteen een afscheid van mijn jeugdige clubstatus. Zolang daar zulke enthousiaste nieuwe jonge leden tegenover staan, geef ik die met alle plezier door.

DAVID VAN BOXEM

Ik ben David van Boxem, 17 jaar oud en ik kom uit Roosendaal. Ik ben momenteel net begonnen aan de Universiteit van Tilburg bij de bachelor van Global Management of Social Issues. Daarnaast ben ik een fanatieke drummer en ben ik vaak in de garage te vinden om samen met mijn vader te klussen aan onze auto's.

Mijn liefde voor de SM komt voort uit de liefde voor het merk Citroën en dan met name de oldtimers. Dat is ooit begonnen op 3-jarige leeftijd met een verlaten Acadiane die in mijn buurt stond. In die auto speelde ik altijd als mijn zussen naar pianoles gingen. Mijn vader heeft toen de belofte gemaakt om ooit samen een 2CV te nemen. Op 8-jarige leeftijd werd die belofte ingelost. Zowel voor mij als voor mijn vader groeide zo de hobby en de passie voor oude Citroëns. Zo kwam ik ook al snel in aanraking met de SM en daarbij was het net als bij vele andere Citroën-ontwerpen liefde op het eerste gezicht. Inmiddels is de hobby uitgegroeid tot 2 auto's en zijn we vaak te vinden in de garage of toerend op de weg.

Wat vind ik bijzonder aan de SM? De vraag is eerder wat er niet bijzonder aan is. Het aerodynamische design laat de auto lijken alsof ze van een andere planeet komt. En dan het zachte hydropneumatische veersysteem in combinatie met de brullende V6-motor van Maserati. In het interieur zijn er gekke en toch comfortabele stoelen, het gouden dashboard en het grote eenspakige stuurwiel. Het maakt niet uit hoe ver je staat en op welke manier je naar een SM kijkt, je zult hem altijd meteen herkennen. Als een echte Citroën.

Ik heb zelf nog geen SM, maar zodra ik in de mogelijkheid ben om er een te kopen, doe ik dat zeker. Ik heb niet zoveel eisen wat betreft de kleur, maar mijn favoriet is Gris Nacré. Ik zou wel graag een Europese neus willen. Verder is de staat niet heel belangrijk, omdat ik het erg leuk vind om zelf te klussen en ze te herstellen in originele staat. Ik vind het juist mooi als de 50 jaar ervaring die een SM met zich meedraagt te zien is en dat daarbij verhalen over het leven van de auto komen.



THORVALD VAN DER WESTEN

Mijn naam is Thorvald van der Westen, 30 jaar oud en ik kom uit Alkmaar. Ik heb een klein restauratiebedrijf dat zich vooral richt op het onderhouden, repareren en (deel) restaureren van klassieke auto's.

De SM wekte mijn interesse toen ik een jaar of acht oud was. Ik keek een documentaire over Robert Opron en daar kwam uiteraard de SM in voor. Die wagen had voor mij een wauw-factor die tot op heden niet geëvenaard is.

Allereerst de vormgeving. Deze auto heeft mij geïnspireerd me meer te verdiepen in ontwerp en design. Mede hierdoor heb ik mijn bachelor Design and Engineering behaald. Naarmate ik mij verder in de SM ging interesseren, zelf ook ging autorijden, en sleutelen, begon de techniek mij te fascineren. Toen ontstond de droom er ooit een te bezitten. Om er naar te kijken, mee te rijden en aan te werken.

En die droom is behaald! Een SM carburateur uit 1971. Ik ben de wagen op het spoor gekomen via een vriend van mij. Het was een deels gestrand restauratieobject. Er ontbrak een motor, bak, stuurhuis en praktisch alle zaken in de motorruimte. Maar verder was de wagen redelijk compleet en zeer roestvrij! Ik heb de stoute schoenen aangetrokken en een bod gedaan, wat werd geaccepteerd. De onderdelen heb ik inmiddels compleet en ik ben begonnen met het klaarmaken van de motor en bak. Voor ik de motorruimte weer ga completeren met alle techniek, wordt deze eerst nog schoongemaakt en gespoten in alle originele kleuren. De rest van de wagen wordt een rijdende restauratie, met oog voor originaliteit.

JOHAN KALIFA BALS

Hoi, mijn naam is Johan Kalifa Bals en ik ben juist 40 geworden. Ik ben geadopteerd uit Mali, het land waar onze ontwerper Robert Opron ook even heeft gewoond met zijn ouders. Mijn moeder is gestorven bij mijn geboorte en ik ben zo terecht gekomen in een Belgisch gezin in 1985. Ik woon in Brasschaat Antwerpen. Ik ben musicalacteur in het dagelijks leven en geef theaterles.

Mijn clubvriend Walter Bogaerts had een SM en in 2007 zijn we op zoek gegaan naar een wagen voor mij. Deze stond al 20 jaar stil in een ondergrondse parking in Antwerpen. Gaan kijken en op slag verliefd! De auto was nog helemaal compleet, we hebben hem enkel gestart om hem op de trailer te krijgen. Meer dan dat ook niet, vanwege de nog oude kleppen in de wagen. Daarna hebben we alles opgemeten en een volledige motorrevisie uitgevoerd.

Momenteel staat de SM bij de carrossier. Het is een origineel Franse wagen, in 1983 gekocht door een garagehouder in Antwerpen. Het model is een vroege 1972 injectie. Motornummer 0031, dus juli 1972 vermoedelijk. De kleur wordt Rouge de Grenade, enkel geleverd in 1972, met bruin leder interieur en airco! Om alles uit te leggen zal ik een heel artikel nodig hebben denk ik.



JOEY BONTJE

Ik ben Joey Bontje, 35 jaar oud uit Nootdorp. In het dagelijks leven ben ik inbouwspecialist auto-elektronica. Ik ben opgegroeid met een DS in de familie, daar is de liefde ontstaan. Ik ben altijd gek geweest op de techniek van Citroën en op de carrosserievorm van een coupe. Voor mij is de SM de ultieme coupe. Het kenteken en de verlichting achter het glas, de versnellingspook en vooral het geluid als je schakelt: alsof een geweer wordt doorgeladen. En natuurlijk het karakter en beleving van de Maserati-motor.

Zelf heb ik een 73'er SM injectie. Acht jaar geleden kwam ik een advertentie tegen op Speurders. Een telefoontje naar de eigenaar en twee bezichtigingen later was ik de trotse eigenaar van een SM. De auto staat al een tijdje onder onze carport zonder motor, maar deze is inmiddels gereviseerd. Bij Citrocasa staat een afspraak om deze te laten proefdraaien buiten de auto, op een testopstelling. Het originele injectiesysteem wordt vervangen door een moderne injectiecomputer en injectoren. Cosmetisch ga ik de auto ook nog aanpakken. De bedoeling is om de auto weer terug te brengen naar zijn originele kleur Brun Scarabée. Daarnaast vervang ik het interieur, dat gaat van zwart naar bruin leer.



NOËL VAN DER LAAN

Mijn naam is Noël van der Laan. Ik ben 17 jaar oud en ik kom uit de regio Den Haag. Op dit moment zit ik in 5 VWO, nadat ik vorig schooljaar voor mijn havo ben geslaagd. De liefde voor de SM zit waarschijnlijk in mijn genen. Mijn opa kocht zijn eerste SM in 1976 en mijn vader in 1982. Ik ben dus tussen de SM's opgegroeid. Het bijzondere aan de SM vind ik dat je hem met geen enkele andere auto kan vergelijken.

Zelf heb ik niet één, maar zelfs twee SM's. Een Amerikaanse uitvoering met een hele goede carrosserie en een Europese uitvoering met grote schade. Het plan is om er van twee, één te maken. Een hele klus maar ik heb de tijd. Gelukkig ken ik Arjo de Jong goed dus als ik wat mis, kan ik hem om advies vragen. Uiteindelijk moet de auto worden zoals de 50-00-RV vroeger was. Vert Argenté en het interieur waarschijnlijk in grijs stof. De juiste Delta Mics heb ik al geregeld. Heel belangrijk als hij nog niet rijdt!





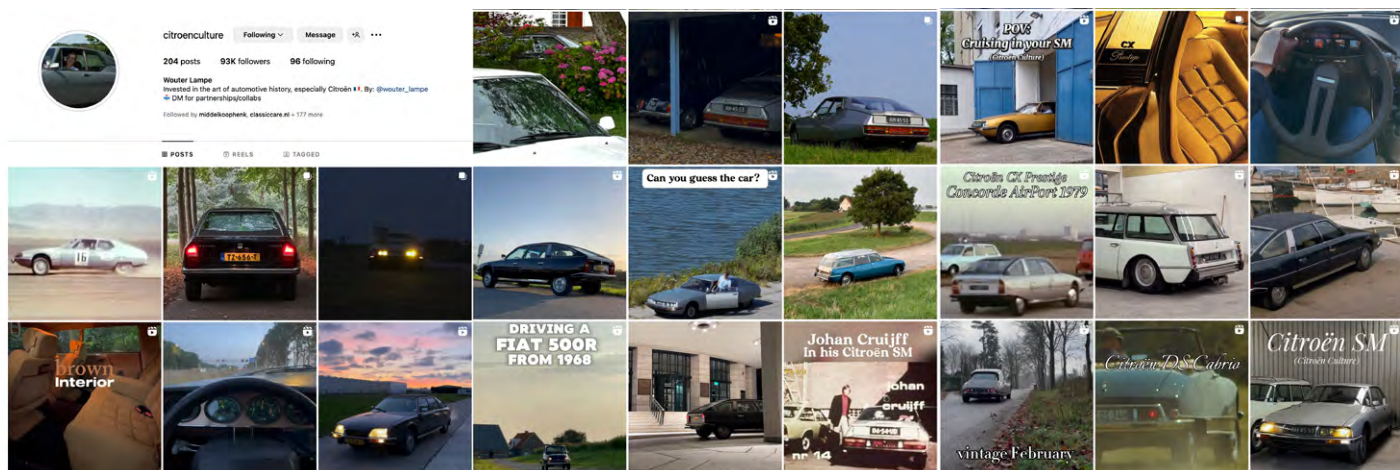
WOUTER LAMPE

Ik ben Wouter Lampe, 19 jaar, en ik woon in Amsterdam. In het dagelijks leven volg ik een studie bedrijfskunde aan de IVA in Driebergen. Hiernaast ben ik veel in de weer met Citroëns. Ik ben opgegroeid met DS'en, CX'en en natuurlijk SM. Zo is mijn voorliefde voor hydropneumatisch geveerde Citroëns ook ontstaan, met name de CX en SM spreken mij erg aan.

Wat ik zo bijzonder vind aan de SM is allereerst het lijnenspel, de meedraaiende koplampen, DIRAVI, het interieurdesign. En dit alles gecombineerd met de roffel van de Maserati-motor. Ook bijzonder daaraan: de blokhoek van 90 graden, vrij ongebruikelijk voor V6-motoren. Nu heb ik zelf geen SM, nog niet :). Gelukkig rijd ik wel veel in de SM van mijn vader, eigenlijk sinds ik mijn rijbewijs heb. Jaarlijks ruim 2.000 kilometer in de Diva; genieten. Dit voorjaar voor het eerst naar een clubdag gegaan, dat was erg leuk. Mijn vader heeft mij echt aangestoken met dit 'virus', dat ziet hij nu zelf ook in. Dagelijks rijd ik in een zwarte CX 25 Prestige uit 1984, supergave auto ook. Mijn vader rijdt dagelijks in een Lucid Air Grand Touring, elektrisch... Weer iets anders.

Even over de SM: ze is origineel Frans geleverd in de kleur Gris Largentière, met opnieuw bekleed bruin lederen interieur. Er ligt een 3.0L met handbak in, deze heeft in 2008 een volledige motorrevisie ondergaan bij Maserati-specialist Helfferich. Alle nodige modificaties zijn toen gedaan aan de motor, zoals kleppen, oliepompe, waterpompe en natuurlijk de kettingspanner. Noemenswaardig is nog dat volgens de Franse handgeschreven werkplaatpapieren, er 6 maanden na aflevering een compleet nieuwe motor is ingegaan. Geen idee wat er daar mis was gegaan, moeilijk te lezen dat handschrift van toen. Het toekomstplan is om er in ieder geval een keer mee op vakantie naar Frankrijk te gaan, dat lijkt mij heel leuk.

Ook even leuk om te vermelden is dat ik in februari ben gestart met een Instagram-account over deze klassieke Citroëns. @ CitroenCulture heet het. Om de jeugd, die voornamelijk op dit platform zit, ook te laten zien wat Citroën vroeger was en betekende. Ik zit nu op 90.000+ volgers, zeker de moeite waard om even te volgen. Ik plaats dagelijks.



CORNÉ JANSEN VAN RENSBURG

Hoi, ik Ben Corné Jansen van Rensburg. 35 jaar oud en ik kom eigenlijk uit Zuid-Afrika. Ik houd mij bezig met de reparatie en restauratie van Citroën SM's. Jullie hebben mij misschien al ontmoet bij Cyril Sars.

De liefde voor de SM komt voort uit mijn liefde voor een DS. De nieuwsgierigheid kreeg de overhand en ik begon SM's te repareren in Zuid-Afrika. De vreemde excentriciteit van een SM was te sterk. Ik heb dus het SM-virus opgelopen. Wat ik zo bijzonder vind, is het absoluut unieke karakter en vreemd genoeg de geur van het interieur. Ook de zeldzaamheid speelt een grote rol.

Zelf heb ik nog geen SM, maar een donatie is welkom haha. Sinds ik naar Nederland ben verhuisd, zijn mijn plannen om er een te bezitten in de ijskast gezet. Ik hoop genoeg te sparen om het beste exemplaar te kunnen krijgen dat ik me kan veroorloven. In de tussentijd repareer ik de SM's van andere eigenaren, zodat zij er net zoveel plezier mee kunnen hebben als ik ooit zal hebben.



THOMAS LUBBERS

Ik ben Thomas Lubbers, 23 jaar, en ik woon in Zutphen. Ik werk vier dagen in de week als monteur bij Citrosars van Cyril Sars. Daarnaast werk ik in het weekend ook als teamleider bij Albert Heijn. Verder hobby ik veel aan mijn Citroëns HY en SM, en ben ik evenementencoördinator voor Citroën HY Team Holland.

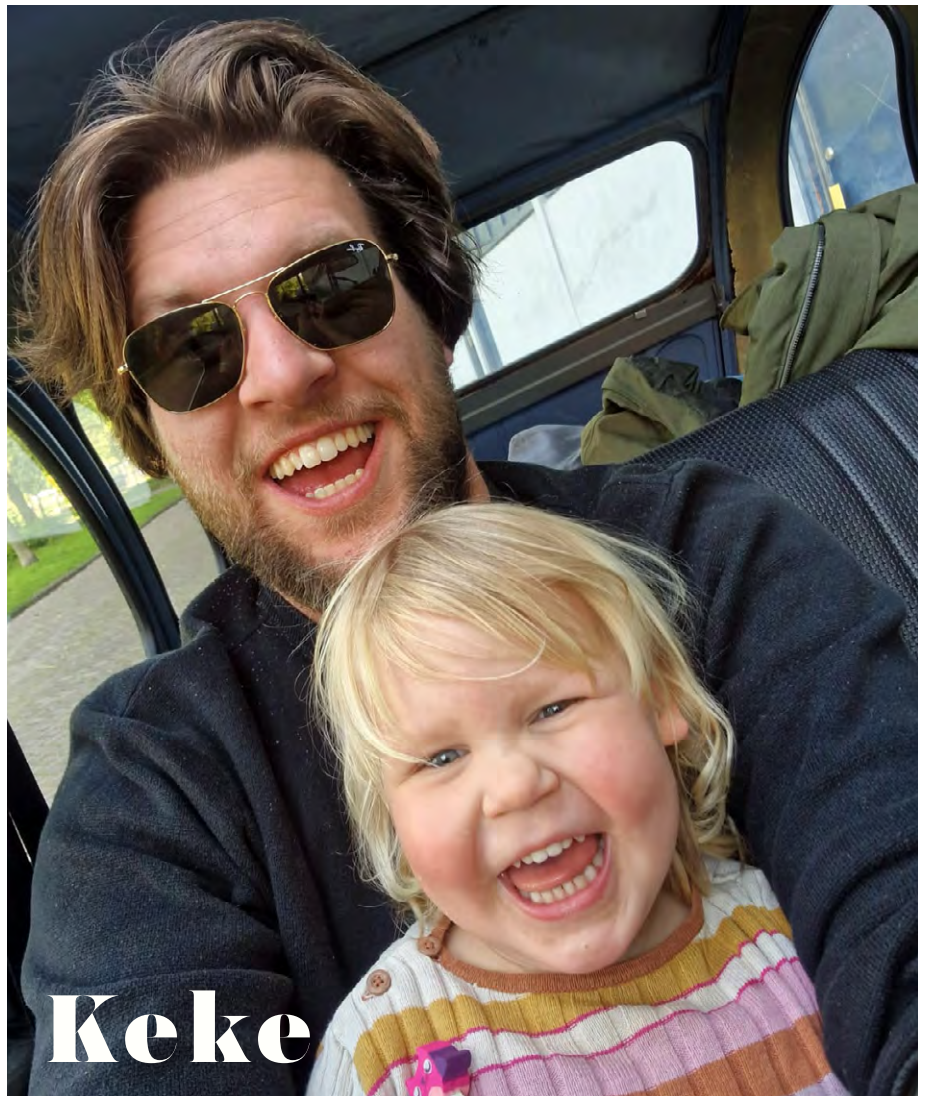
Mijn vader rijdt zo'n 35 jaar Citroën HY, daardoor ben ik met het Citroën-virus besmet geraakt. We gingen samen vaak naar Citroën-evenementen en daar zag ik de SM al regelmatig staan. Nadat ik mijn opleiding had afgerond, ben ik via via bij Cyril terecht gekomen en zo is de liefde voor de SM verder gegroeid. Voornamelijk de techniek vind ik heel gaaf en vooruitstrevend. En dan ook nog eens een Maserati-motor. Dat je een SM niet zo vaak meer ziet, maakt het ook gaaf.

Zelf heb ik een van de laatste SM's van Karel Stuijvenberg gekocht, met DS-motor. Die auto had hij in 2019 op zijn manier 'gerestaureerd'. Inmiddels heb ik er al een hele hoop aan veranderd en verbeterd, zoals het interieur en de elektronica. Het volgende project is de motor. Die gaan we binnenkort in elkaar zetten en dan ligt er weer een echte Maserati in. Op den duur zal er ook nog het nodige gelast en gespoten moeten worden, maar dat is een plan voor later.

KEKE DE JONGE

Ik ben Keke de Jonge, 29 jaar oud en ik kom uit Leiden. In het dagelijks leven ben ik manager van een fietsenwinkel in Bloemendaal. Mijn vader kocht een SM toen ik, denk ik, een jaar of twee, drie was. Omdat de SM op zijn buik kon liggen, kon ik aan de bumper staan. Er zat een elektronisch alarm in de auto, dat ik met een goede hengst op de koplampen af liet gaan. Voor mij is een SM dus letterlijk mijn eerste herinnering. Voor mijn vader was het destijds een bevestiging dat ik al kon rennen.

Wat voor mij de SM zo speciaal maakt, is de techniek die er in zit gecombineerd met de Maserati-motor en het comfort dat we allemaal van Citroën kennen. Mijn plan is zeker om er ooit één voor de deur te hebben staan!



Eenmaal andermaal: SM's onder de HAMMER (29)

De stroom aan SM's die ter veilig worden aangeboden, houdt niet op. De afgelopen maanden was het aanbod zelfs zo groot, dat we wat strenger zijn geworden. Zo laten we SM's die keer op keer opnieuw worden aangeboden links liggen. Daarmee is Catawiki meteen zo goed als uitgespeeld. Geen gemis, want de overige veilinghuizen hadden weer een heerlijke variatie aan diva's in de aanbieding.



Datum: 13 april 2024

Plaats: Frome, Verenigd Koninkrijk

Veilinghuis: Dore & Rees

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5906

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, blauw met blauw stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 26187 kilometers.

Oef, af en toe moet je als veilingredacteur een sterke maag hebben. Kijken naar de foto's van deze SM is als kijken naar beelden van een rottend karkas. Geen fraai gezicht. Het roestmonster heeft werkelijk al het plaatwerk met gulzige happen verslonden. Bij de passagiersdeur kijk je boven de handgreep gewoon direct tegen het raamwerk aan, zo weinig metaal is er nog over. Nou regent het natuurlijk vaak in Engeland, waar deze diva op 8 december 1971 werd geleverd, maar dit is wel de overtreffende trap. Onnodig te zeggen dat veilinghuis Dore & Rees dit als een restauratieproject aanbood, nog hopen op een opbrengst tussen de 5000 en 6000 pond (5950-7100 euro). Helaas hapte niemand toe. Ik vrees dan ook met grote vreze voor het lot van deze diva.





*Datum: 26 april 2024
Plaats: Oxnard, Verenigde Staten
Veilinghuis: Gooding & Company
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0766, motor no. 450.368
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, originele radio, moderne airco, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 74417 mijlen.*



In het Californische Oxnard kon je tot voor kort de prachtige autocollectie bewonderen van verzamelaar Peter Mullin. In zijn Mullin Automotive Museum bracht hij een indrukwekkende hoeveelheid Franse automobielen onder, waaronder meerdere DS'en en 2CV's. En natuurlijk ontbrak ook de SM niet. Helaas is Peter niet meer onder ons en dit voorjaar ging zijn collectie onder de hamer. Een kans om een van zijn twee diva's te bemachtigen. Allereerst een 3.0 liter automaat die Peter in 2015 aanschafte. Naar verluidt in goede staat, met dank aan het werk van de vorige eigenaren. Zo liet Rick Bacon, presentator van het Amerikaanse autoprogramma Powerblock, de auto overspuiten in de originele kleur. Verder werd het interieur (deels) opnieuw bekleed met Italiaans leer van Atelier DS. Over de techniek is weinig bekend, maar goed om in het achterhoofd te houden is dat Peter zijn auto's exposeerde en niet reed. Een grondige technische check voorafgaand aan de eerste rit is dus geen overbodige luxe. Een gratis tip voor de nieuwe eigenaar die uiteindelijk 38.080 dollar (34.400 euro) betaalde.



*Datum: 26 april 2024
Plaats: Oxnard, Verenigde Staten
Veilinghuis: Gooding & Company
Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. 00SC3124*

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 53431 kilometers.



De tweede SM van Peter brengt een voor ons erg leuk stukje historie met zich mee. De auto werd namelijk in 1974 geleverd en daarna onderhouden door Citroën Amsterdam. De eerste eigenaar was een in de hoofdstad wonende Australiër die slechts één rit per jaar maakte. Van

Amsterdam naar Parijs en terug. Via de directeur van een textielbedrijf kwam de auto bij de derde eigenaar, bij wie in de jaren tachtig de motor in de soep liep. Geen reden tot afscheid gelukkig. De eigenaar liet een nieuw blok monteren en zorgde in de daaropvolgende jaren altijd goed voor haar. Pas in 2013 nam hij afscheid en ging de SM door naar Peter Mullin via veilinghuis Artcurial. En daarin zit meteen het tweede leuke historische feitje. Die bewuste veiling staat beschreven in de allereerste editie van Eenmaal Andermaal in Sublim 72! De cirkel is weer rond. Zoals gezegd reed Peter niet in zijn auto's en dus staat deze diva er nog bijna net zo fraai bij als 11 jaar geleden. Exterieur, interieur, motorruimte: allemaal zeer verzorgd. Geen wonder dat Peter in 2013 ruim 60.000 euro betaalde. Dat in het achterhoofd houdende mogen we de nieuwe eigenaar wel feliciteren. Met een winnend bod van 42.560 dollar (38.500 euro) lijkt die een uitstekende deal te hebben gemaakt.





*Datum: 23 mei 2024
Plaats: Carlsbad, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB1867
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 27990 kilometers.*



Ook deze platinablauwe schone schitterde al eens eerder in Eenmaal Andermaal. In Subliem 82 meldten we een mooi veilingresultaat van 40.500 euro. Dat was in Engeland in november 2016. Nog geen maand later werd de auto via de Amerikaanse veilingssite Bring a Trailer alweer te koop aangeboden en bracht nog wat meer op: 50.500 dollar (45.600 euro). Niet verkeerd. Met name de nette staat, onderhoud door erkende specialisten, en uitgebreide documentatie die teruggaat tot 1979 leken debet te zijn aan dat bedrag. In de zeven jaar daarna was er weinig onderhoud nodig, aldus de koper van destijds. Een moderne airco, een relais voor het raammotortje en installatie van het befaamde 'kabelsysteem' voor de meedraaiende koplampen. That's it. Uiteraard ook allemaal weer netjes gedocumenteerd. Dan verwacht je toch in ieder geval het grootste deel van je aanschafbedrag terug te krijgen bij verkoop. Helaas liep het anders. Het bieden stokte al bij 36.250 dollar (32.800 euro). Tot overmaat van ramp kwam de winnende bieder niet over de brug en leverde een nieuwe veiling nog minder op: 32.000 dollar (28.900 euro). Een flinke klap voor de verkoper, een mooie aanwinst tegen een scherpe prijs voor de nieuwe eigenaar.



*Datum: 30 mei 2024
Plaats: Jefferson Park, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9880
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, two-tone bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 75193 mijlen.*

Nog een restauratieproject, maar ditmaal wel één in een veel betere staat dan de eerste. Natuurlijk, er valt genoeg op aan

te merken. Ook hier is het plaatwerk niet fris meer, met roest en beschadigingen rondom. Dashboard, bekleding en stoelen zitten ver in de blessuretijd, en de motor heeft weinig zin om wakker te worden. Er zal ongetwijfeld nog veel meer naar boven komen bij het uit elkaar schroeven, maar als basis lijkt dit toch niet verkeerd. Zeker afgezet tegen het winnende bod: 4600 dollar (4150 euro). Probeer tegenwoordig maar eens een project-SM voor dat geld te vinden. Ter vergelijking: de eerste SM in deze rubriek moest zelfs méér opbrengen. Als ik moest kiezen, zou ik het wel weten.





Datum: 1 juni 2024

Plaats: Luzern, Zwitserland

Veilinghuis: Oldtimer Galerie Toffen

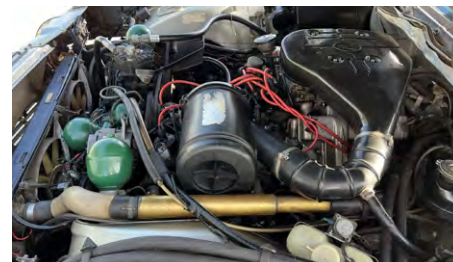
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB0192

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, rood met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 00413 kilometers.

Wauw, over een gewaagde kleurencombinatie gesproken. Allereerst Rouge de Rio: slechts een jaar leverbaar geweest en door grofweg 200 zelfverzekerde

kopers besteld. Zwart leer haalde bij veel van die exemplaren nog een beetje het excentrieke kantje eraf, maar voor de Zwitserse verkoper van deze diva kon het kennelijk niet uitbundig genoeg. Hij verwijderde het zwarte interieur twee jaar geleden en verving het voor lichtbruin cognac leer. Een beetje als Cuoio op Rosso Corsa. En dat bij grijs tapijt met een goudkleurige console en dashboard. Het zal niet ieders smaak zijn, maar spectaculair is het zeker. Stel je de auto paraderend voor langs het Meer van Genève. Magnifique. In dezelfde periode ontving de diva overigens ook

een verse laag Rouge de Rio. De techniek was toen al gedaan, in 2014 reviseerde de verkoper (tevens monteur en eigenaar van een Citroën-garage) de motor. Een origineel in Zwitserland geleverde SM die sinds 1995 door dezelfde eigenaar is gekoesterd, dat is doorgaans een recept voor flinke prijzen. Toch viel de veilingopbrengst iets tegen. In plaats van de verwachte 50.000-60.000 Zwitserse frank, hield het bieden op bij 47.600 frank (50.700 euro). Misschien toch die kleurencombinatie? In ieder geval mooi dat er een nieuwe eigenaar is gevonden die *een beetje exhibitionisme niet schuwt*.



Datum: 21 juni 2024

Plaats: Vero Beach, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8034

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 51666 mijlen.

Even nog over kleur. Volgens Bring a Trailer

kijken we hier naar een beige SM. Nou kan het aan mij liggen, maar het lijkt toch wel erg veel op grijs. Wellicht de lichtinval, ik ben er nog niet over uit. Wel duidelijk is in ieder geval dat we hier een onvervalste Amerikaanse zien staan. Ronde koplampen, zijpinks, automaat en als klap op de vuurpijl vier dikke Ansa-pijpen. Wie beter kijkt, ziet ook dat er wel wat werk te verrichten valt. Van buiten is er niet direct nood aan de man, maar voor het nette is er nog genoeg te doen. Zo hangt

de keienvanger er maar zielig bij. Binnenin hetzelfde verhaal. Wederom geen directe reden voor paniek, maar bijvoorbeeld het leer lijkt zijn soepelste dagen wel achter zich te hebben. Over de techniek wordt niet gesproken, maar recentelijk is er niets aan de auto gedaan en verdere historie is onbekend. Opletten dus en waarschijnlijk ook de reden dat er conservatief werd geboden. Dankzij een eindsprintje vlak voor *sluiting alsnog verkocht voor 17.000 dollar (15.400 euro)*.



Datum: 23 juni 2024
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Aguttes
Kavel: Citroën SM 1971, chno. 00SB5291

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, rolkooi, blauw met grijze kuipstoelen, afgelezen tellerstand: 47914 kilometers.



Veilinghuis Aguttes pakte in 2019 flink uit tijdens 100 jaar Citroën in La Ferté-Vidame. Op de bijbehorende veiling werden maar liefst vier SM's aangeboden, waaronder deze geweldige recreatie van de 'Maroc SM'. Ondanks de professionele aanpassingen door SM2A stond er destijds geen koper op. Vijf jaar verder deed Aguttes deze zomer opnieuw een



poging. Afgaande op de beschrijving en de ongewijzigde kilometerstand, gebeurde er in die vijf jaar weinig aan de auto. Toch lukte het dit keer wél om een koper te vinden. Voor 24.260 euro kan een gelukkige zich helemaal uit gaan leven. Jaloersmakend. Meer over de auto in SublieM 89.



Datum: 23 juni 2024
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Aguttes
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8978

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 14700 kilometers.



Met een (voormalig) lid van de SM Club de France als vorige eigenaar heeft een SM natuurlijk meteen een streepje voor. Volgens Aguttes vertoetelde het lid de diva 24 jaar lang. Als derde eigenaar pakte hij in 2001 de motor volledig aan, waarna hij in totaal 40.000 kilometer op de teller bijschreef. In 2020 vond er nogmaals groot onderhoud plaats, ditmaal optisch. Zowel nieuw spuitwerk als een nieuw interieur resulteerde in een rekening



van meer dan 14.000 euro. Hoewel Fransen originaliteit over het algemeen hoog in het vaandel hebben staan, zien we verder toch een paar noemenswaardige wijzigingen. Een elektronische ontsteking bijvoorbeeld, en een grotere radiator. Al met al een keurige SM, zo lijkt het, met de kanttekening dat Aguttes erg zuinig is met ondersteunende foto's. Geschat op 35.000-45.000 euro en verkocht voor 37.000.



Datum: 23 juni 2024
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Aguttes
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB1454

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 22309 kilometers.



Een diva op zoek naar een handige minnaar. Aan haar uiterlijk ligt het in ieder geval niet. Ervan uitgaande dat de spaarzame foto's een waarheidsgetrouw beeld geven, staat hier op het oog echt een knappe dame. Patina op het zwarte leer verraadt weliswaar haar ware leeftijd, maar doet weinig af aan de verleiding. En dan te bedenken dat haar nieuwe vlam haar voor 'slechts' 22.520 euro wist te strikken. Dat lijkt een koopje, maar zoals we allemaal weten



kosten diva's geld. Veel geld. Zeker als ze een keer witheet worden. Ook deze diva had zo'n uitspatting, met fatale gevolgen. Koppakking eruit, ratelende ketting en mogelijk nog veel meer motorschade. Bovendien wijzen oudere reparaties aan haar chassis erop dat ze wel vaker uit de band is gesprongen. Geen katje om zonder handschoenen aan te pakken dus. Maar voor een vrijer met twee rechterhanden of diepe zakken wellicht een gouden match.



*Datum: 12 juli 2024
Plaats: Goodwood, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Bonhams
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6605, motor no. 520.316
Bijzonderheden: carburateur, Merak SS 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 12897 kilometers.
Voor velen stiekem de ultieme droom: een SM met een Merak SS 3.0 liter blok. Oftewel, 220 in plaats van 170 pk. Dat wil wel. Wijlen Andrew Brodie bouwde de motor in 2004 in en voerde gelijk*

de nodige aanpassingen door. Denk aan grotere carburateurs, aangepast uitlaatspruitstuk, Lumenition-ontsteking, lichter vlieg wiel, grotere radiator etc. En een setje nieuwe remmen, ook wel fijn met dat extra vermogen. De kunststof Roues Résines, specifiek ontworpen voor flink doorboenderen, passen perfect in het plaatje. Een bijzondere SM en ook nog eens met een aardig sluitende historie. Origineel geleverd in Rome verhuisde ze in 1990 naar Engeland. Na een kort verblijf in Londen kwam ze in 1994 in handen van de verkopende partij, die haar meenam

naar zijn optrekje in Monaco. Daar verruilde ze haar originele rode stof voor zwart leer en in 1997 volgde een restauratie door Jean-Daniel Guyou (daar is hij weer). Klinkende namen en bijzondere specs dus, maar wel met een voorbehoud. Al dat werk vond inmiddels alweer zo'n 25 jaar geleden plaats. Dat is met name te zien in het interieur en ook de techniek kan wel wat onderhoud gebruiken, waarschuwt Bonhams. Dat drukt natuurlijk de prijs. Neemt niet weg dat de winnende bieder voor 31.050 Engelse pond (36.900 euro) een unieke auto heeft bemachtigd.



*Datum: 1 juli 2024
Plaats: Fontainebleau, Frankrijk
Veilinghuis: Osenat
Kavel: Citroën SM 1970, ch.no. 00SB0322*

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 30543 kilometers.

Het aantal SM's dat in het eerste productiejaar (1970) van de band rolde,



was nog vrij bescheiden. Minder dan 1000 stuks. Dit is een van die vroege exemplaren, nummer 322 om precies te zijn. In 2019 onderdeel geworden van de zogeheten Pottier-collectie, over de tijd daarvoor vertelt Osenat helaas niks. Wat we wel weten, is dat het onderhoud tijdens het verblijf in de collectie werd belegd bij Jean-Daniel Guyou van SM Passion. Niet de minste specialist. Toch heeft dat niet kunnen voorkomen dat er door lang stilstaan wat technische mankementen zijn ontstaan.



LHM-lekkage linksachter, een weigerende handrem, een lam koppelingspedaal, dat soort dingetjes. Weinig schokkend, maar wel aandachtspunten. Dat geldt eigenlijk voor de hele auto. De algehele staat lijkt niet verkeerd, maar tegelijkertijd zijn er genoeg zaken om gaandeweg aan te pakken. Een verfromfaaide grille, een scheve voorbumper, twee verschillende raamschakelaars, open naadjes, dat soort details. Maar daar is de uiteindelijke prijs ook naar. Geveild voor 25.200 euro.



Datum: 6 augustus 2024
Plaats: Wilton Manors, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, ch. no. 00SD0125

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 16722 mijlen.

Slechts acht jaar na aanschaf verdween



deze Amerikaanse SM in de opslag, om daar vervolgens tot aan 2014 slechts sporadisch uit te komen. Zonde. In 2014, begin 2015 keerde het tij en kreeg ze wat hoognodige aandacht. Bak, remmerij en hydrauliek werden aangepakt, samen met wat kleiner werk aan de motor. Helaas moesten ook de voorstoelen eraan geloven en dat is toch weer om verdrietig van te worden. Van het oorspronkelijke vierkante ontwerp is bedroevend weinig terug te zien. Nog los van het kleurverschil met de rest van



het interieur. Dubbel zonde. Het afgelopen jaar volgden nog nieuwe veerbollen en een stuurhuisrevisie. In de loop der tijd is er dus wel wat gedaan, maar zowel de beschrijving als de foto's doen sterk vermoeden dat er serieus onderhoud voor de deur staat. De verkoper verwoordt het nog het best door in een reactie te stellen dat de auto 'quite driveable' is. Hopen dus dat de nieuwe eigenaar na zijn bod van 18.250 dollar (16.500 euro) genoeg overheeft om de diva haar ware glans terug te geven.



Datum: 13 augustus 2024
Plaats: Santa Clarita, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9858

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, rood met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 28873 mijlen.

17 inch velgen op 225/50 banden, past dat onder een SM? Ja dus. Althans, technisch. Of



het visueel ook past; oordeel zelf. Het valt in ieder geval op en dat was precies de bedoeling. Jerry Hathaway kocht de auto in de jaren 70, knapte haar op en zette haar onder meer in op autoshow's om zijn kunsten te tonen en zijn SM World te promoten. Naast de velgen koos hij ook voor een opvallende kleur die neigt naar bordeauxrood. Die lak heeft inmiddels wel zijn beste tijd gehad. Tip van dochter Cheryl (die de auto aanbood): pak dit als eerste aan. Dat advies kan ik alleen maar van harte toejuichen, temeer omdat de smoezelige buitenkant



totaal niet strookt met de rest van de auto. Het interieur en vooral de motorruimte zijn om door een ringetje te halen. Dit is dus waarom de auto de naam 'Show SM' meekreeg. De motor werd in 2017 nog flink onder handen genomen en heeft daarna óf amper gelopen óf is obsessief schoongehouden. Werkelijk smetteloos. Investeer in een goede spuits, koop (naar smaak) een originele set velgen, en je zit gescheten. En dat voor 35.000 dollar (31.700 euro). Geen slechte deal.



Datum: 16 augustus 2024
Plaats: Carmel, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bonhams
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SD0822, motor no. 400.339

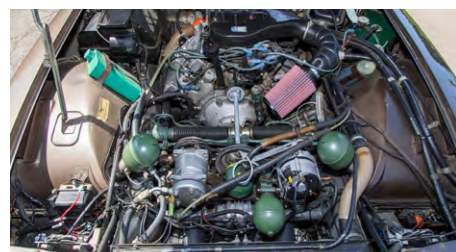
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 43458 mijlen.



Jerry Hathaway was gelukkig niet de enige aan de overkant van de plas die zijn weg weet rond een SM. Ook bij John Titus kan je met een gerust hart je diva achterlaten, net als bij David Hume. Een dikke plus dus, als beide heren aan de motor hebben gesleuteld. In dit geval nam David het meeste werk voor zijn rekening. Hij bouwde het blok volledig opnieuw op, waarna John de laatste puntjes op de i zette. Wanneer dat plaatsvond, vertelt het verhaal helaas niet.



En ook over de rest van haar verleden geeft deze diva niets prijs. Beoordelen we haar puur op haar uiterlijk, dan kunnen we kort zijn. Los van een enkel klein rimpeltje heeft ze de tijd prachtig doorstaan. Instappen en rijden maar. Dat kost natuurlijk wel wat. Met 61.600 dollar (55.700 euro) de duurste SM die de afgelopen maanden werd geveild.



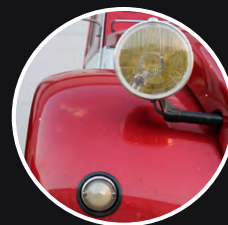
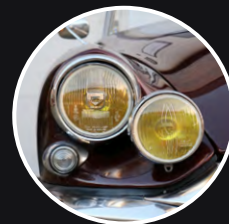
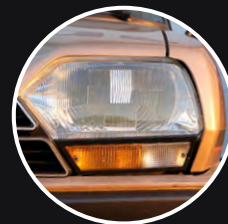


RENARD AUTOMOBILES



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.



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

