

SUBLIEM 81

Citroën SM Club.nl

oktober 2016



ELEKTRISCHE CITROËN SM:
DROOM OF TOEKOMST?



Frans Tant:
de helpende hand
bij pech in België.



Gedraagt een Citroën
SM zich als een echte
diva op de filmset?



Salut Membres:
nieuwe leden
stellen zich voor.

SublieM is een uitgave van de Citroën SM Club Nederland

p/a Van der Weeghensingel 17
5212 PH Den Bosch

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

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



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

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

Redactie SublieM	:	Marco van der Noordaa (marcovandernoordaa@yahoo.com) +31 (0) 627 050 039 Jeroen van Tongeren (026-3230969) en Sietse Beckers (06-41527327) (redactie@citroensmclub.nl)
Vormgeving	:	Tony Vos (tonyvoss@automedia.nl)
Productie	:	Drukkerij Meerpaal - Tiel
Oplage	:	200 exemplaren
Bestuur		
Voorzitter	:	Robin Visser (robin@citroensmclub.nl) +31 (0) 628 484 048
Penningmeester	:	Nico Schakel (nicoschakel@technologytrading.nl) +31 (0) 653 351 007
Ledenadministratie	:	Michiel Rautenberg (mrautenberg@ziggo.nl) +31 (0) 652 513 140
Technisch coördinator	:	Peter Derks (peterd@citroensmclub.nl) +32 (0) 486 278 137
Evenementen	:	Nico Schakel (nicoschakel@technologytrading.nl) +31 (0) 653 351 007

Lid worden

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

Inschrijfgeld	€ 12,50 (eenmalig)
Lidmaatschap Nederland	€ 75,00 per jaar met automatische incasso (anders € 77,00 per jaar)
Lidmaatschap buitenland	€ 80,00 per jaar

Adverteren

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

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



81

oktober 2016

Colofon..... 2

Inhoud..... 3

Van de voorzitter..... 5
Door Robin Visser

Snelle Mededelingen..... 6

In Memoriam: Willem van der Laan..... 8
Door Richard van der Laan

Pech in België..... 12
Door Marco van der Noordaa

In Memoriam: Andrew Brodie..... 16
Door Peter Derks

Oud papier..... 18
Door Jeroen van Tongeren

Salut Membres..... 22
Door Sietse Beckers

La SM Electrique..... 28
Door Marco van der Noordaa

Een diva op de set..... 32
Door Tjerk van Geest

Herfst..... 34

Op de cover een foto gemaakt door Rob Kruijff bij de tourrit van 25 juni jl.

Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



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



**CYRIL SARS
CITROËN
CARS**

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

Voor een tweede achtereenvolgende keer is 'Van de voorzitter' er één met een zwart randje. De vorige keer stond ik stil bij het overlijden van de bekendste Nederlandse SM-rijder. Dit keer sta ik stil bij het overlijden van de bekendste Nederlandse SM-sleutelaar, tevens één van de leden van het eerste uur. Willem van der Laan is niet meer. Bijna 79 is hij geworden. Willem heeft een paar leuke dingen bedacht. Wat er wat mij betreft uitspringt is de vondst dat een hydraulische DS-kettingspanner ook op een Maserati C114-blok is toe te passen. Namens de club zijn Nico en ik bij de begrafenis geweest om Willem de laatste eer te bewijzen en zijn familie sterkte te wensen. Een indrukwekkende uitvaart was het met een prachtige rede van Wim's zoon Richard. Dat heeft hij zo goed gedaan, dat die één op één is overgenomen in deze SublieM. Een beter eerbetoon was er niet te schrijven. Willem was helaas niet de enige bekende SM-sleutelaar die het tijdelijke voor het eeuwige heeft moeten verruilen. Ook Andrew Brodie is overleden, geheel onverwacht aan een hartaanval. Er is ook vrolijk nieuws. Het team van SublieM is versterkt. Nadat je al de nieuwe rubriek van Jeroen van Tongeren hebt kunnen lezen in de vorige SublieM, heeft ook ons nieuwste en tevens jongste lid Sietse Beckers het team versterkt. Hij neemt de rubriek 'Salut membres' over van Marco die overigens gewoon op z'n post blijft. Jeroen van Tongeren neemt ook de werkzaamheden van Michiel voor wat betreft SublieM over. Aanleiding hiervoor is dat Michiel minder tijd voor SublieM kan vrijmaken. Bovendien heeft hij er al zo'n vier jaar op zitten als hoofdredacteur van SublieM. Michiel, dank je wel voor het goede werk! We gaan je zien op evenementen in je zelf gerenoveerde SM.

Ook op het evenementenfront zijn we dit jaar goed op dreef. ALV, CitroMobile, de zomertour, de ICCCR, allemaal goed bezocht. De brugdag liep een tikkeltje achter qua belangstelling, maar kon toch rekenen op een belangstelling waar we een paar jaar geleden nog heel blij mee zouden zijn geweest. Last but not least was er de gezamenlijke tocht

Beste diva-vrienden



naar Goodwood Revival. Hopelijk is de opkomst tot nog toe een voorspeller voor ons laatste evenement op 5 november, de technische meeting bij Visscher Culemborg. We willen daar een record vestigen van het aantal SM's op de brug in een garage. De bruggen zijn er wel bij Henk. Nou nog een opkomst in lijn met de andere evenementen dit jaar. Het gaat niet alleen goed met de belangstelling voor de clubevenementen. Ook voor de SM lijkt op een warme belangstelling te kunnen blijven rekenen. We hebben met Sietse Beckers en Joey Bontje twee leden die nog niet bestonden toen het doek viel voor onze geliefde Diva. Ook de andere ledenaanwas is tamelijk jong. Als we het toch over ledenaanwas hebben, we zijn op weg naar 160 leden. Dat gaat dus in de richting van de topdagen met een piek van 180 leden. De toekomst ziet er al met al dus rooskleurig uit voor zowel de auto als de club.

Ook nog even een persoonlijke noot. Bij het schrijven van dit stuk zitten de eerste 11.000 kilometers er al weer op in mijn nieuwe SM. Nu rest me nog het fijne rijden. Zal wennen worden om niet met een restauratie bezig te zijn. Ik hoop je te gaan zien op 5 november en tijdens de StaMtafel van 1 december. Voor nu veel leesplezier!

Robin Visser

Snelle Mededelingen



Nieuwe SM in 1:12

De Franse miniatuurproducent Ottomobile heeft een nieuw model van de SM in 1:12 op de markt gebracht. In prachtig Bleu de Bregançon ziet het er allemaal erg goed uit. Afgaande op de foto's is ook de detaillering van het interieur goed verzorgd. Mag ook wel voor deze prijs: 149,90 euro exclusief verzendkosten. Meer info: <http://club-ottomobile.com/en/112/180-citroen-sm.html>

Voorvertoning

Project S

Het heeft allemaal even geduurd, maar de film Project S lijkt zijn voltooiing te naderen. Op 6



oktober is er in Doetinchem voor donateurs een voorvertoning van enkele scènes geweest. We hopen dat Davied Eliasar en Dirk Besteman snel daarna het eindproduct kunnen presenteren aan het grote publiek. Het belooft een mooie film te worden waarbij geen concessies zijn gedaan aan de beeld- en geluidskwaliteit. We zijn benieuwd!

Citroënët

Wel eens rondgekeken op de site Citroënët van Julian Marsh? Al jarenlang een verzamelplaats van heel veel informatie over allerlei modellen en historie van Citroën. Het motto is: For people who are interested in Citroën, past, present and future. Waaronder leuke items over de SM als je een beetje zoekt. Het design van deze site is wat ouderwets, maar daardoor ook wel charmant. Kijk eens rond op www.citroenet.org.uk.

SM in de Internet

Movie Cars Database

Om maar even in het thema te blijven: al eens rondgekeken op de Internet Movie Cars Database (www.imcdb.org)? Dit is een zeer uitgebreide verzameling beelden van auto's, motoren en vrachtwagens die ergens voorkomen in films of televisieseries. Als je zoekt op Citroën en vervolgens SM dan krijg je 98 beelden van de SM ergens in scène. Bij veel van die beelden kun je doorklik-



Poster Internationale Evenement

Onze evenementencoördinator en penningmeester Nico Schakel heeft een prachtige poster laten drukken van de verzamelde SM's op het circuit van de RDW in Lelystad. Het formaat is 84 x 59,5 cm en de poster kost 6 euro. Verzendkosten zijn 7 euro per koker waarin meerdere posters kunnen. Bestellen kan via nico@nicoschakel.nl.

ken naar bewegend beeld op de enorm uitgebreide IMDB-site (Internet Movie Database). Onder andere naar de film Un flic uit 1972 met Alain Delon en Catherine Deneuve waarin de SM figureert in een bankroof.



SM-wijn

Tijdens zijn vakantie in Noord-Spanje kwam Marco van der Noordaa SM-wijn op het spoor. Hij bestelde wat flessen bij boedega Meoriga uit Valladolid (Castilië en León) en de redactie van SublieM, aangevuld met Michiels partner, bleek bereid om en deel van de vergadering in te ruimen voor een blinde proeverij. Van de drie SM-wijnen bleek de SM Roble Tinto het meest in de

smaak te vallen. Proefnotities: veel hout, soepel, pure chocolade in de neus, kruidnagel, kaneel, mooie herfstwijn, aardse tonen, moet ontwikkelen in het glas. 100% Prieto Picudo druif, zes maanden op eiken gelagerd. Prijs: 4,13 euro. Voor de prijs hoeft je het niet te laten in Spanje. Wel porto incalculeren of zelf gaan halen



Evenementen

5 november: Technische Meeting bij Visscher Citroën/DS Culemborg over de afstelling van carburateurs, de verschillende manieren om dat te doen

1 december: StaMtafel

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

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

(mooi ritje, 3.300 kilometer heen en terug) want Meoriga heeft geen distributeur in Nederland. Niet de winnende wijn, maar wel leuk voor 2020: SM50 Tinto Crianza.

SM World

In de maand september bestond SM World van Jerry & Sylvia Hathaway 40 jaar. In 1972 begon Jerry aan zijn eigen SM te sleutelen en nadat hij 2 jaar later

bij een specialist terecht kwam begon hij in 1976 SM World. In de afgelopen 40 jaar heeft hij voor de Citroën SM-wereld zeer veel betekend. Niet alleen door de SM's perfect te restaureren maar ook door diverse modificaties te bedenken waar ook wij nu veel plezier aan beleven. Ook heeft hij met zijn opgevoerde SM diverse snelheidsrecords gebroken. Het laatste werd in 1987 verbroken met een snelheid van 325,1 km/u op de zoutvlakte van Bonneville.



Willem van der Laan

Op 27 juli jl. is Willem van der Laan overleden. Zijn zoon Richard heeft mooi gesproken op zijn begrafenis.

door Richard van der Laan

Zo Pa, daar staan we dan. Het onvermijdelijke moment is dan gekomen om echt afscheid te nemen.

Ik zal proberen wat te vertellen over mijn relatie met jou.

De eerste herinneringen waren eigenlijk traumatisch.

Als klein ventje nam je me mee naar de Pier waar toen een soort achtbaan in zat waar het onderwaterleven op een spookachtige manier werd getoond. Jij dacht dat zal hij vast wel leuk vinden maar het werd een angstig moment voor mij. Van mijn jonge jaren herinner ik me vooral dat je veel aan het werk was, maar in het weekeind ging je altijd naar je moeder waarbij ik ook regelmatig meeging. Dat was een vast ritueel want je hield van regelmaat. Mijn oma had zo'n mooie koekoeksklok waarvan het geluid bij elk heel uur nog steeds in mijn gedachte voorbij komt.

De volgende traumatische ervaring was toen jij een motorscooter had en het jou wel leuk leek om daar met mij op te rijden, maar ik scheet in mijn broek op dat ding. Daarna ging het de goede kant op. We woonden op het van Brakelplantsoen en daar op zolder was een rommelkamer die vol lag met buizenradio's en tijdschriften van de Autovisie en de Elektuur, een blad over elektronica en zelfbouwschema's van bijv. versterkers. Daar begon de liefde voor techniek bij mij.

Met verbazing zat ik naar al die appara-

tuur te kijken en je vond het ook leuk om met die elektronica dingen zelf te bouwen met als gevolg dat ik dat gedrag ging kopiëren. Al snel had ik als jochie van een jaar of 10 een compleet dashboard van een DS op mijn kamer met daarbij een stoel van een SM als driver-seat.

Mijn vader bouwde ook zijn eigen luidsprekers waarvan ik als klein ventje tot ergernis van hem graag aan de conus van de tweeter zat die daardoor onherstelbaar vervormd raakte. Maar dat vergaf je me, en al snel wist ik ook de kleurcodes van weerstanden uit mijn hoofd. Je hielp me dan met de lastige dingen maar gaf vooral aanwijzingen zodat ik het dan zelf voor elkaar moest zien te krijgen. Bij het bouwen van onze eerste zeepkist maakte jij dat even een tikje leuker om er dan nog even een startmotor en accu op te maken, zodat dat ding tenminste lekker vooruit ging. Toen kwamen ook de eerste momenten dat ik mee mocht naar de zaak.

Op Kaageiland kan ik me alleen herinneren dat je bezig was met het spuiten van auto's waarbij de garage bol stond van de spuitnevel en dat ik dat best lekker vond ruiken. Inmiddels werd Kaageiland te klein en verhuisde de zaak naar de Buitenkaag. Auto's kregen steeds meer mijn interesse en we verhuisden naar de Zwaluwweg. Ik ging steeds meer mee om op de zaterdag lekker te kunnen klooien. Er kwam een

draaibank thuis in de garage waar jij de meest mooie dingen maakte en daar stond ik dan altijd vol bewondering naar te kijken.

Op de zaak waar ik zo'n beetje op mijn 15e jaar mee ging helpen, vielen me vooral de bijzondere oplossingen op die jij bedacht, zoals een vreemde installatie om op afgewerkte olie de boel te kunnen verwarmen. En een groot ronddraaiend wiel die een HD pomp van een DS aandreef met daarop een ruitenwissermotor voorzien van een rubberen wiel dat gebruikt wordt als rempedaal in een Citroën. Daarmee kon door het verplaatsen van die motor naar binnen of naar buiten de hoeveelheid opgepompte olie worden geregeld. Het was een mooi systeem waarmee de afgewerkte olie op een nuttige manier kon worden hergebruikt en veel klanten zaten er vol bewondering naar te kijken.

Dan was er ook nog een leuk experiment om energie op te wekken in de vorm van twee halve DS-daken en dan twee oude motorkappen van een DS als staartstuk dat dienst deed als windmolen. De daken die als wieken fungeerden klaptten bij harde wind nog wel eens dubbel wat een mooi kabaal gaf. Met de opgewekte energie konden dan accu's worden opgeladen. Er lagen altijd onderdelen zat. Er werd zelden iets weggegooid. Jij was al vroeg duurzaam en milieubewust bezig. Het was daardoor een omgeving waar volop geïmproviseerd kon worden. Jij vond het altijd interessant om bijzondere dingen te maken of oplossingen voor moeilijke reparaties te vinden. Zo is het ontwikkelen van het vullen van veerbollen ook ontstaan. Iedereen zei: 'hou er toch mee op; dat gaat niet'. Na de zoveelste klap stikstof had je het uiteindelijk voor elkaar en was het eerste veerbolvlapparaat geboren. Het mooie was dat je dat niet deed voor het financiële gewin, maar omdat je dat gewoon een uitdaging vond om dat voor elkaar te krijgen. Natuurlijk profiteerden je klanten ervan, maar je ging het niet van de daken roepen dat je dat kon. Voor elk technisch vraagstuk had jij wel een oplossing, en zo heb je de passie voor het vak aan mij kunnen doorgeven. Je had al snel je eerste rode SM en

dat was wat, een auto met een Maserati motor en elektrische ramen. Met die auto gingen we dan ook op vakantie en als moeders rustig lag te slapen konden mijn broer en ik je wel zover krijgen om hem op zijn staart te trappen zodat we toch even de 240 aantikten.

Op mijn 15e had je een hele gave Italiaanse DS gekocht en die in de garage bij je moeder gezet, omdat hij zo bijzonder roestvrij was. Jij had altijd al gezegd dat ik een auto zou krijgen als ik niet zou gaan roken voor mijn 18e. Dus toen ik opperde dat ik dat toch niet zou gaan doen en vroeg of ik dan niet alvast die DS mocht hebben zodat ik hem alvast kon opknappen, stemde je daar mee in. Zo ben ik al vroeg begonnen met die auto op te knappen bij mijn oma in de garage. Daar stimuleerde je mij me door de spullen die ik nodig had te lenen, wat ik dan met het werken in mijn vrije tijd kon terugbetalen.

Door het compagnonschap van Van der Laan en Van Leeuwen was het lastig voor mij om op termijn de zaak over te nemen. Gelukkig heb ik toch nog een jaar of acht met je kunnen samenwerken. Inmiddels waren mijn broer en mijn moeder een verhuurbedrijf met oude Citroën GS'en begonnen, waar jij heel briljant de naam Civer voor hebt bedacht. Dat is mede door jouw veerbolvenapparaat uitgegroeid tot een bloeiend autobedrijf waarbij wel ruchtbaarheid is gegeven aan jouw geweldige vinding. Het was dan ook een logische stap dat ik daar toen wel de kans kreeg mede-eigenaar te worden. Door die jaren dat wij samen hebben gewerkt, heb jij mij gaandeweg het vak kunnen leren, waarvoor ik je erg dankbaar ben. De jaren daarna konden we altijd uren met elkaar over techniek en auto's praten. Dat heb ik altijd heel prettig gevonden. Net als de bijzondere vakanties met de Citroën SM en later met de verlengde HY-bus in Frankrijk, met de Citroën surfplank op het dak. En dan de meest onmogelijke bergweggetjes op, waarbij je in een scherpe bocht omhoog bedenkelijk zat te kijken of dat wel ging en moeders in blinde paniek de HY wilde verlaten onder het motto liever jij dan ik. Maar het is allemaal goed gegaan. Of de vakantie op Gran Canaria, waarbij we een Mehari



hadden gehoord waarmee we het binnenland in reden, niet wetende dat we werden overvallen door noodweer en we als een stel verzopen katten terugkeerden.

Jouw passie voor de natuur; kippen in de zeecontainer en eenden in de vijver van de Vinkelaan, waarbij jij regelmatig liefdevol de sloten afstruinde naar kroost voor de jonge eendjes. Je enorme sterke gestel waarbij je moeiteloos met hardlopen van mijn broer en mij won als we je voor de grap uitdaagden. De vakanties in de Lochmule waar we het in het bos het vuur zo groot maakten, dat het de volgende dag nog brandde. Het aluminium speedbootje met stoelen en een stuurhuis van een DS waar ook een trailer voor moest komen. Wel, men neme een achterkant van een DS, verbreedde die, een startmotor en HD-pomp erbij en voila een boottrailer met veerbollen en niveauregeling.

Je was een bijzondere man, wilde niet op de voorgrond, maar lekker in de luwte knutselen in je garage op de Vinkelaan met moeders binnen handbereik voor je natje en je droogje, dol op je familie en dol op je werk.

Je vertelde altijd op de zaak dat je met je 55^{ste} met pensioen wilde en dat je dan tijd had voor je eigen auto's. Dat had je eigenlijk gewoon moeten doen. Inmiddels had je al een behoorlijke hoeveelheid blik verzameld, maar de meeste waren niet af dus er was nog veel te doen. Toch heb je ervoor gekozen om voor je klanten te kiezen en heb ik gelukkig nog kunnen helpen met het afmaken van de Maserati Merak waar we in Limburg je 45e trouwdag konden vieren. Achteraf bezien was toen eigenlijk je ziekte al begonnen. Je hebt het voor ons lang verborgen kunnen houden en pas toen je eigenlijk niet echt meer wilde sleutelen, wisten we dat het niet echt goed meer ging. Je laatste echte klus toen je dan rond je 71e met pensioen was, is het modificeren van je eigen SM geweest. Grappig is het dan wel dat veel SM's in Nederland al rond reden met de zo belangrijke modificaties die jij er al voor had ontwikkeld, zoals bijvoorbeeld de hydraulische kettingspanner en elektronische ontsteking. Je hebt die spanner pas het laatst op je eigen auto

toegepast. Vreemd voor mij was dan ook het moment dat de accu van jouw SM stuk was en het je niet meer lukte die te vervangen. Daar heb ik je dan mee geholpen en je stond te dansen van plezier toen dat gelukt was.

Man van extremen, dat was je. Altijd in de weer met houthakken voor de openhaard en die dan zo heet opstoken dat je daar best een accu bij kon doen, was leuk dan kwam het lood daarvan in de asla. Daar kon je dan weer leuke dingen van maken. Kacheltjes op LPG van oude sloopauto's, handig was dat, gas was gratis en zo had je een warme rug bij de draaibank in de garage. Geen rust in je gat, altijd bezig met iets, bij bezoek hield je het nooit lang uit en ging je weer even rommelen. Maar ja, gaandeweg lukte het allemaal niet meer, maar toegeven wilde je, of kon je niet. Over gevoelens praten was niet jouw ding maar wat je zei was altijd raak. Tijdens het verdere verloop van je ziekte hebben we nog wel wat goede gesprekken kunnen voeren met dan dit keer mezelf achter het stuur van een SM en jij ernaast. Het grappige is dat jouw SM altijd heilig was en mijn broer en ik daar niet in mochten rijden. De eerste keer dat ik dan in jouw SM mocht rijden, was dik een jaar geleden. Toen zijn we samen nog met Doris naar je favoriete strand gereden en hebben daar lekker gelopen. Die momenten koester ik en na het ongeval van moeders viel de zorg weg, die zij je zo liefdevol heeft kunnen geven. En ondanks de goede verzorging in Zomerpark die er werd gegeven wisten we dat dit niks voor jou was. Communiceren ging al bijna niet meer, al was ik van mening dat wel alles binnenkwam, maar er niet meer uitkwam. Termen als ontredderd, onmenselijk en verschrikkelijk was eigenlijk het enige wat jij nog uit kon brengen. Maar toen we een paar maanden geleden in de verse auto van Saskia reden en er een lichte trilling voelbaar was merkte je toch nog even scherp op dat ik de banden moest balanceren. Pa, ik ben dankbaar dat ik toch nog net mijn 50e verjaardag heb mogen bereiken met jou. Je was een fantastische vader en ik hoop dat je nu je rust gevonden hebt. Ik hou van jou.



CITROËN SPECIALIST

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

Harry Martens Limmen

Transmission and engine overhauling

5 speed hydraulic gearbox

All gearboxes and parts in stock



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

www.ds-vitesse.com

Pech in België



In het voorjaar had mijn broer een erg leuke tripje georganiseerd naar Kent en Sussex. Voor een fijn clubje auto's van mijn zus en broers en onze partners. Zo was er een heerlijke Triumph Stag: tijdgenoot van de SM en hier ook al eens langsgelopen in een dubbelportret. Verder nog twee mooie en wat jongere cabrio's: een BMW Z3 en een Porsche 911. En dan natuurlijk onze SM. Met zo'n verzameling moois konden we ons wel vertonen in de U.K. Gecombineerd met de prachtige, meerdaagse rit die mijn broer had uitgezet kon er niks misgaan.

door Marco van der Noordaa

De eerste overnachting was in Brugge, zodat we de volgende dag nog maar een klein stukje voor de boeg hadden tot Calais. Mijn vrouw moest nog werken en zou nareizen, dus ik was vrijdagmiddag alleen vertrokken richting het zuiden. De SM reed heerlijk. Al snel was ik in België en naderde Brugge. Het laatste stuk ging over een vierbaans provinciale weg met af en toe een kruising met stoplichten. Hard rijden kon

je er niet echt, maar wel flink optrekken. Met als beloning dat fijne, rauwe geluid van de Maserati. Kortom, ik had het naar mijn zin. Totdat de storing kwam waar ik altijd van hoopte dat ik hem niet zou krijgen. Vlak voor een stoplicht, op de linker rijstrook, gaat het STOP-lampje opeens aan. In combinatie met het controlelampje van het hydraulische systeem. Een Citroënrjder weet dan: foute boel en zo snel mogelijk kijken

wat er aan de hand is. Ik stuurde meteen naar rechts richting de vluchtstrook en merkte toen al dat de bekrachtiging wegviel. In enkele seconden kon ik alleen nog maar sturen door te sleuren aan mijn stuurwiel. Remmen ging gelukkig nog wel, zoals ook bedoeld is door Citroën in deze gevallen. Meteen schoot door mijn hoofd: 'Wat een geluk dat ik dit niet had op de drukke snelweg of in een tunnel!' Ik kon de auto redelijk veilig langs de weg zetten, gelukkig vlak voor het stoplicht waar de auto's dus niet lang raasden. Even ademhalen, even zuchten en dan een plan bedenken.

GEEN ZORGEN

Wetende dat ik sowieso hulp nodig had, heb ik als eerste de ANWB gebeld om sleephulp op weg te sturen. Geen zorgen over de kosten, want dat valt gelukkig onder ons wegenwachtlidmaat-



of ik Frans Tant kende. Nee, die kende ik niet. Frans bleek een Belgische SM-rijder te zijn die op zo'n 15 kilometer afstand woonde van de plek waar ik gestrand was. Peter zou hem wel even bellen. Met effect: Frans arriveerde tegelijk met de vrachtwagen van de sleepdienst. En hij bevestigde het vermoeden van mijn zwager door een beetje aan de pomp te trekken. Die bewoog los van de poelie. Conclusie: asje van de pomp is losgeraakt van de poelie. Frans stelde voor dat mijn auto naar zijn adres werd gebracht voor een noodreparatie. Ik nam afscheid van team Stag; we zouden elkaar wel weer ergens zien, ik hoopte voordat de boot de volgende dag vertrok.

schap. Het kon wel een uurtje gaan duren, werd mij gemeld. Ondertussen begon ik na te denken over een plan om de auto bij de juiste sleutelaar te krijgen. Zelf had ik inmiddels vastgesteld dat het geen LHM-lekkage was, want onder de auto was het kurkdroog. Maar wat dan wel? Ondertussen bleek ik ingehaald te zijn door mijn zus en zwager in hun Stag. Die hadden hun auto ook aan de kant gezet en zwager Klaas stond al snel met zijn hoofd onder de motorkap. Hij heeft gouden handjes met auto's en zijn Stag meerdere keren binnenste buiten gekeerd. Ik had ondertussen Nard aan de lijn om te overleggen. Altijd lastig natuurlijk om van een afstand te helpen, maar hij meende dat het de pomp waarschijnlijk niet was. Een lekke LHM-aanzuigslang misschien? Zou kunnen. Dan komt er geen olie in de pomp en heb je dus geen druk meer. Slang eraf en gecontroleerd, maar niks gevonden. Zwager Klaas kreeg de indruk dat de pomp helemaal niet draaide en het vermoeden dat de verbinding tussen poelie en pomp verbroken

was. (De poelie is de schijf waar de snaar over loopt.) Ondertussen had ik met Peter Derks gebeld, onze gewaardeerde technische clubexpert die zelf in België woont. Hij kon door omstandigheden niet komen, maar vroeg

FLAUWE HOEK

De SM werd op de vrachtwagen geladen. Natuurlijk in de laagste stand, want hydraulische druk was er niet meer. Gelukkig was het een bijna nieuwe vrachtwagen die kon zorgen voor een zeer flauwe hoek bij het oprijden.





Geen schade aan de onderkant dus. Frans reed voor ons uit en na een minuut of tien reden we zijn erf op. SM weer van de vrachtwagen en de vriendelijke man van de sleepdienst hartelijk bedankt. Intussen had Frans de deur geopend van een lange schuur op zijn erf. Toen ik naar binnen keek, begon ik te beseffen dat er ook leuke kanten aan dit pechgeval zaten. Binnen stonden vier SM's en een GS Birotor. Drie van de SM's in vol ornaat en één waaraan Frans net bezig was om alles aan te pakken. En wat voor SM's.

UITGEBREIDE VOORRAAD

Eén witte met origineel zwart dak en voorzien van turbo's door Frans, één Amerikaan en één 'gewone' voor dagelijks gebruik. Maar dan wel met allerlei extra foefjes en metertjes onder de motorkap en binnen om de prestaties van de motor goed in de gaten te houden. Verder bleek Frans een uitgebreide voorraad te hebben aan reserveonderdelen, niet in de laatste plaats omdat hij zelf reviseert en zelfs produceert. Zoals witte en groene doppen voor het LHM-tankje. Helemaal zelf gemaakt, inclusief de letters LHM erop. Prachtig om dat allemaal



te zien. Bovendien kon Frans mij redden, want hij had ook een eigenhandig gereviseerde HD-pomp in het schap liggen, inclusief gave poelie. Nadat ik mijn SM half in de schuur had geplaatst, ging Frans aan het werk. Ik vermaakte me tussen al het moois en na een half uurtje kon ik de motor starten, want Frans had pomp en poelie vervangen. De diva kwam weer mooi omhoog en het leed was geleden. Aan de oude poelie konden we zien wat de oorzaak was. Het asje van de pomp bleek ooit op de poelie te zijn gelast in plaats van montage met een moer. En die las had het wel een

tijdje gehouden, maar was nu dus gesneuveld. Waardoor de poelie wel draaide, maar het asje niet. En dus de pomp niet. En ik dus gestrand was. Volgens Frans gebeurde dat lassen wel vaker wanneer men de draad van het asje beschadigd had. Dat is namelijk bij de SM een linksdraaiende draad en als je dat niet weet, dan kun je hem zomaar kapot draaien. En dan zijn de rapen gaar, want hoe krijg je die as nog vast op de poelie? Slechte oplossing: lassen. Goede oplossing: andere pomp met goed asje of zelfde pomp reviseren en daarbij het asje vervangen. Bij mij was dus de slechte





oplossing uitgevoerd, niet lang nadat ik de auto in bezit kreeg. Ik heb de garage van destijds inmiddels op de hoogte gebracht en verzocht om geen concessies te doen aan materialen en montage. In het belang van alle SM-rijders en hun veiligheid. Maar mijn SM was weer up and

running. Ik wilde Frans natuurlijk graag belonen voor zijn reddingsactie. Omdat reserveonderdelen schaars zijn, wilde hij het liefst dat ik hem een goede pomp en poelie zou terugbezorgen. Dat spraken we af en na een hartelijk afscheid en tot ziens vervolgde ik mijn weg naar Brugge. Daar kon ik aanschuiven voor de borrel, met een mooi verhaal. Het gezelschap was onder de indruk van hoe de clubraderen waren gaan draaien en hoe fantastisch ik geholpen was door Frans. Dat kon ik alleen maar met me ze eens zijn. En daar dronken we een heerlijk biertje op. De dagen daarna waren heerlijk en pechvrij. Fijn gezelschap, prachtige landschappen, kronkelweggetjes met hoge hagen, kastelen, pubs, witte kliffen en voor en achter je prachtige cabrio's. Wat wil een mens

nog meer?

Ondertussen heb ik mijn pomp laten reviseren bij Citrotechniek. Vanwege gebrek aan SM-asjes met linkse draad zit er nu een asje in van een DS. Met rechtse draad, maar met goed monteren schijnt dat geen problemen op te leveren. En die gereviseerde pomp is inmiddels ook gemonteerd in de SM, waardoor de pomp van Frans weer naar hem terug kon. Op de ICCCR heb ik met Frans afgesproken en de pomp met twee flessen SM-wijn (zie elders in dit nummer) geretourneerd. De poelie waren we vergeten, maar per post heeft Frans ook nog twee gave poelies uit de verzameling van Nard ontvangen. Zo zijn alle partijen blij met de afloop en ik bedank Frans langs deze weg nogmaals voor zijn enorm hartelijke reddingsactie!



Andrew Brodie

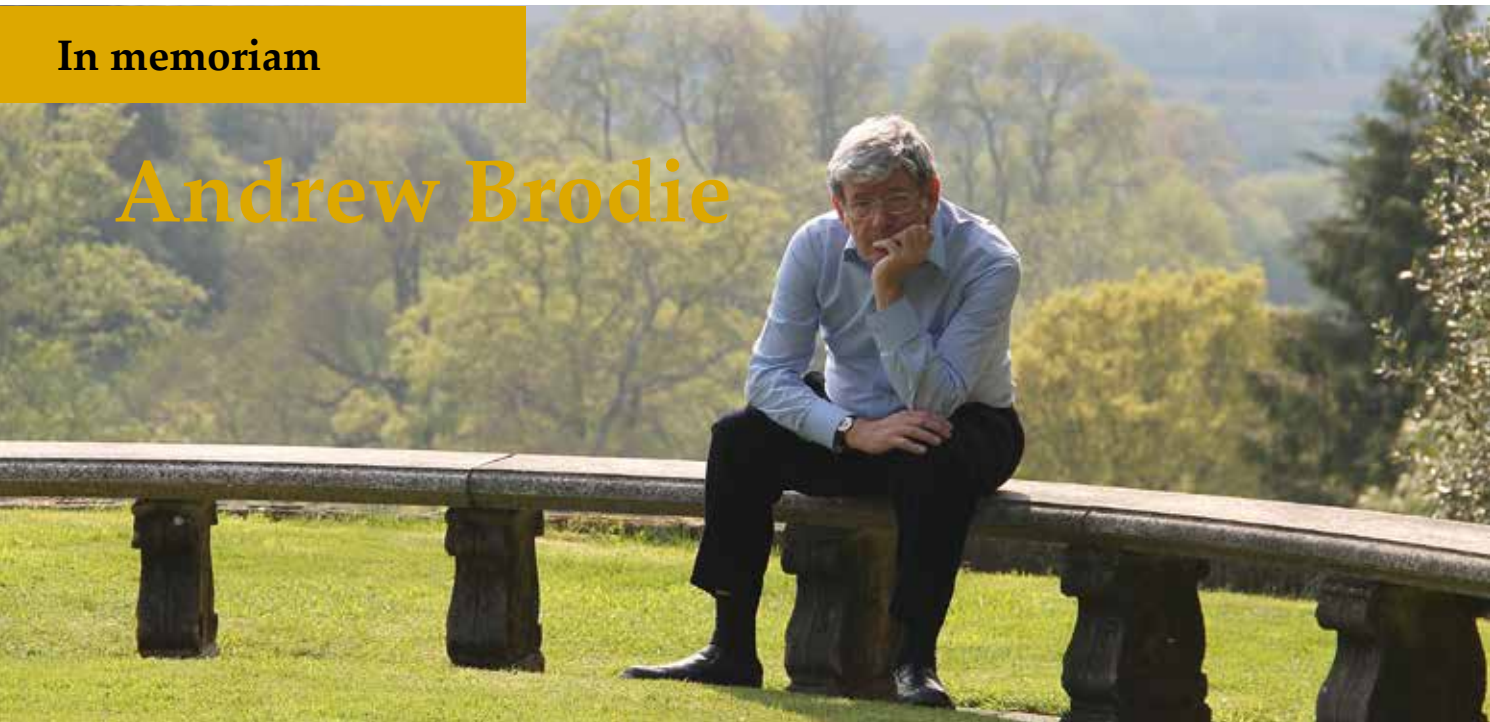


Foto: Andrew Brodie zoals we hem zullen blijven herinneren.

Op 30 augustus jongstleden is Andrew Brodie van ons heengegaan, hij is 70 jaar geworden. Hij overleed aan de gevolgen van een hartaanval.

door Peter Derks

Ik leerde Andrew kennen tijdens mijn eerste internationaal SM-evenement in 1993 in Beaulieu in de UK, en heb hem sindsdien vaak ontmoet. Op voornoemd evenement zorgde Andrew nog voor een kleine schok. Hij adviseerde de voorzitter van de jury (Lord Montague) op het National Motor Museum om de SM van landgenoot Joop Groot tot 'mooiste' uit te roepen, tot grote ontzetting van enkele deelnemers uit Frankrijk die gewend waren dat de voorzitter van de Franse club met die eer ging strijken. Brodie was in die tijd al een bekende naam in het toen nog kleine Citroen SM-wereldje. Hij was de man die eerst met Hypertronics en later met Andrew Brodie Engineering veel SM's onderhield, maar hij was ook heel actief in de onderdelenvoorziening. De Lumination ontsteking voor de SM werd voor Hypertronics ontwikkeld en hij was ook de eerste die roestvrijstalen uitlaten voor de SM in serie liet produceren. Eind jaren negentig verkocht hij Andrew Brodie Engineering, maar bleef

privé wel actief in de wereld van de Citroën SM. Denk daarbij onder andere aan speciale lichte uitlaatkleppen, de 'Divide by two' printplaat voor de toerenteller en de vertraging op de binnenverlichting. Andrew had een schat aan kennis over de SM die hij graag met je deelde als je de juiste vraag stelde en hij kende wereldwijd vrijwel iedereen die iets met de SM van doen had. Wat velen misschien niet weten is dat Andrew lange tijd de drijvende kracht was achter de Anglo American Lightning Organisation, een groep enthousiastelingen die zich bezighield met de restauratie van een English Electric Lightning, een jachtvliegtuig uit de tijd van de Starfighter. Daarnaast was Brodie in de UK een bekend wijnkenner. Ik heb hem dit jaar nog twee keer gesproken, vrij uitgebreid op de Internationale Meeting en daarna nog op de ICCCR. Andrew had een redelijk directe stijl, die ons Nederlanders wel ligt naast zijn Engelse humor. Wij wensen zijn vrouw Janet veel sterkte.

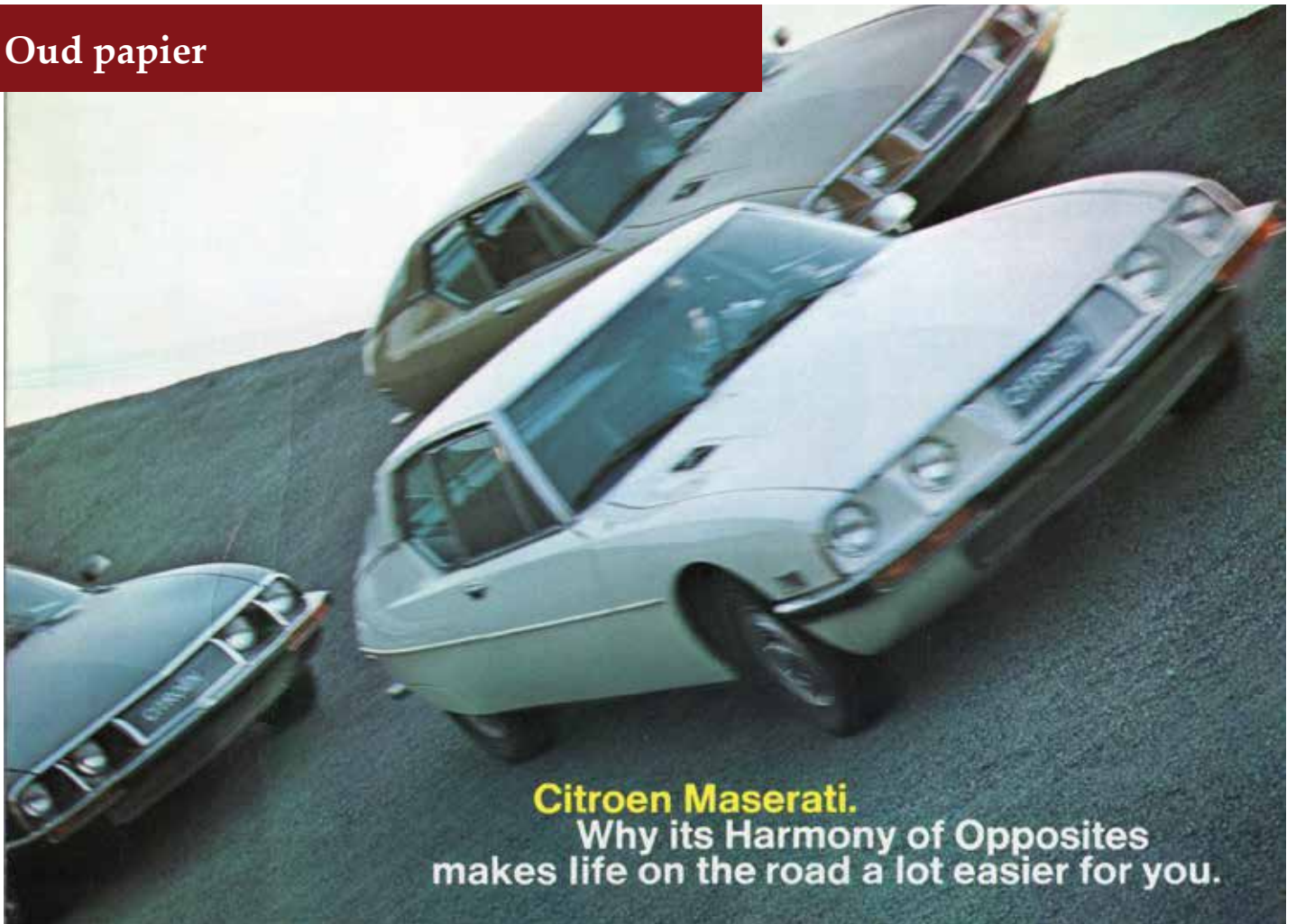
auto visie

onafhankelijk objectief weekblad
tevens officieel orgaan van de
Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club
16e jaargang - nr. 26 - 25 juni 1971

f. 1,25



verslag grand prix



Citroën Maserati.
Why its Harmony of Opposites
makes life on the road a lot easier for you.

Amerika 1973

Tijdens het Internationale Evenement moest ik bij het zien van al die mooie SM's op de kombaai van het circuit van Lelystad direct denken aan de foto op de voorzijde van deze Amerikaanse brochure.

door Jeroen van Tongeren

Ditmaal een Amerikaanse brochure, waarschijnlijk uit het jaar 1973. In ieder geval wordt er al gesproken van de 2965cc motor.

Leuk om te zien dat er een foto in staat van een SM met daarnaast een postbode. Wat zou Citroën hiermee bedoeld hebben? Om te laten zien dat een eenvoudige postbode jaloers op je zal zijn als je zo'n mooie SM op je 'driveway' hebt staan?

In de tekst wordt ook nog vermeld dat

het autoblad Motor Trend Magazine gedurende één jaar 88 van de meest geweldige auto's heeft getest, onder alle weersomstandigheden. De SM wordt hierin beschreven als 'the best all-round automobile in America today'. Waarschijnlijk is dat 43 jaar later nog steeds het geval, maar dat terzijde.

Het is verder een vrij gangbare folder die af en toe op de bekende verkoopsites voor een tientje of twee aangeboden wordt.

The Harmony of Opposites

Make up a car in your head.
Give it everything you ever wanted an automobile to have.
Give it the high-performance you think of when you think of the most dynamic sports cars.
Give it the elegant comfort you associate with the ultimate in automotive luxury.
Give it the sort of safety that a vision of superb engineering brings to mind.
Make sure that the level of performance doesn't detract from the level of comfort and safety . . . that no matter how safe and comfortable your dream car is, it still performs like a dream.
Share your dream with others like you.
Give your imaginative engineering concept a name — say, "the harmony of opposites".
Use it to give shape to your dream — the shape of a striking, supremely luxurious Gran Turismo.
Use this harmony of opposites to bring your dream down to earth — the earth of test tracks.
Discover, finally, that the car you made up — and made real — is even more fantastic on the road than it was in your fantasies. . . .
... discover the Citroën Maserati.

Performance

The SM has a heritage under the hood.
The heritage of Maserati.
Open the hood and you're looking at fifty years of high-performance superiority. Fifty years of creating spirited engines which have in turn created the Maserati legend.

You're looking at the kind of power that overpowered competition to capture the Racing Championship of Italy.

The kind of power that Maserati packs into its prestigious touring cars.

Now, thanks to an exciting technical exchange with Citroën, Maserati is powering the SM with a tough little representative of its triumphant tradition. Take a look at its credentials:

It's V6 4 overhead cam. 2965 cc.
Light. Compact.

An engine whose performance makes the SM a delight to drive, it delivers 190 horsepower and a top speed of 140 mph. Acceleration is rapid, moving swiftly through the SM's five forward speeds.

Developed by Maserati exclusively for the Citroën SM.

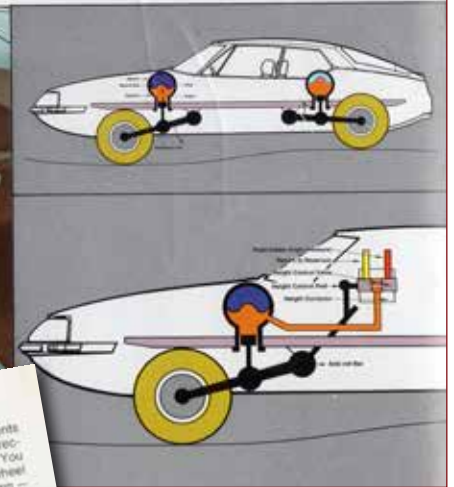
Comfort

We invite you to live a life of ease in the world of the SM.

What makes this world particularly pleasant is its air . . . and oil.

A combination of air and oil is the key to the SM's unique hydropneumatic suspension system — it's used in four separate spheres instead of springs — these combine with the SM's independent four-wheel suspension and with front wheel drive to give the smoothest, most stable ride you've ever experienced.

There's a world of comfort in the driver's surroundings as well as in the drive itself . . . the SM interior will make you forget the problems of the outside world if you give its luxury features half a chance. For instance, you can manually adjust the driver's seat six different ways till you get it just the way you like it. The padded oval steering wheel's adjustable too; it's so relaxing to lower it a bit on long drives and just cruise . . . in this luxuriously comfortable world on wheels.



Safety

We put every safety feature in the Citroën Maserati but one.
You. The driver. The most important safety feature of all.
Only you can be responsible for your behavior behind the wheel. All we can do is give you a car that does exactly what you want it to do.

We've developed power steering with a self-centering control system called Speedfeel. As you increase your speed, Speedfeel makes the SM safer by making the steering firmer. The car runs straight ahead, the roughest spot in the road won't throw it off course.

The SM has four wheel power disc brakes with proportional braking. No matter how heavy the load or how it's distributed, the front and rear hydraulic brake circuits automatically balance the braking pressure between front and rear wheels, to give the necessary braking every time.

There's also the Master Alert Warning System, which lets you check instantly on oil pressure, fuel, water temperature, lights, brakes and the hydraulic circuit at the heart of the SM.

Elegance

Elegance is the life style of the Citroën SM. It's the aerodynamically designed sweep of steel and glass that styles the exterior. It's also the multitude of refinements that

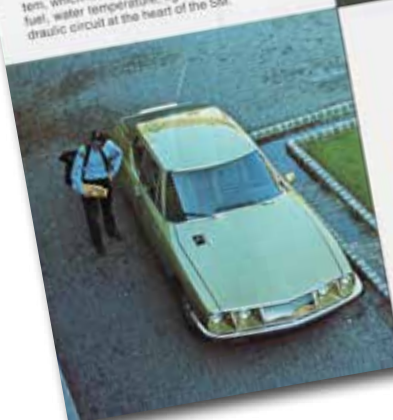
grace the luxurious interior. Practical refinements — convenient as well as elegant. Wipe lights, directional, horn, windshield wiper and washer? You don't even need to take your hands off the wheel . . . we've mounted it all on the steering column . . . in the form of levers right at your fingertips.

Throughout the SM interior, there's an illuminated cigar lighter and ashtray set, illuminated ignition key location, and map reading lamp with such accommodations as a speedometer with braking distance chart . . . resettable trip meter . . . electronic revolution counter.

Within the SM, you're wrapped in leather luxury — seats, door panels, armrests are top-grain brown or black leather.

Now, move outside the car once again for a final look at SM elegance — note the arresting side panel displaying the name "Citroën SM" . . . and the famed Citroën double chevrons positioned proudly on the hood.

Inside and out, elegance — with excellence — is the life style of the Citroën Maserati.



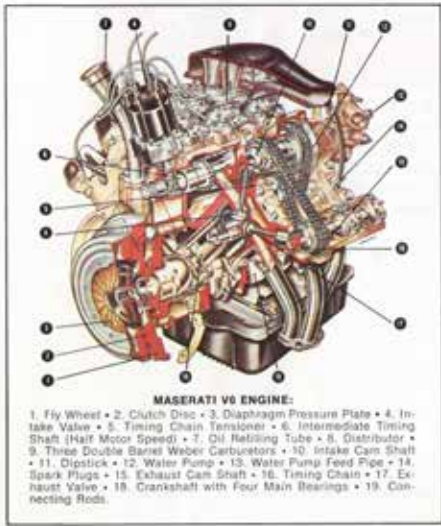
- MASTER ALERT WARNING SYSTEM**
1. Hydraulic and water pressure
 2. Engine oil pressure
 3. Charge light
 4. Left direction
 5. Lights
 6. Handbrake
 7. Side window defrost
 8. Hazard warning
 9. Low fuel indicator
 10. High beams
 11. High deceleration
 12. Front and rear brake
 13. Water indicator
 14. Temperature
 15. Check caution
- Center light: Master alert warning.

What makes the Citroen SM "The best all-around automobile in America today"

Over a period of one full year, Motor Trend Magazine's staff of automotive experts tested 88 of the most outstanding domestic and imported automobiles under all weather and road conditions. As the result of this testing, Motor Trend ultimately described the SM as "the best all-around automobile in America today".

We believe that our success in unifying the SM's high-performance, safety and elegant comfort into the "harmony of opposites" is the primary reason for Motor Trend's enthusiasm.

We also believe that, once you become familiar with all that the Citroen Maserati has to offer, you will be just as enthusiastic.



GRAN TURISMO COUPE:
4 passenger.

DIMENSIONS AND WEIGHT:
Wheelbase: 116" • Length: 193 1/2" • Width: 72 1/2" • Height: 72 1/2" • normal drive position, Track: Front: 60", Rear: 52"
Weight: 3263 lbs. Maximum load: 4123 lbs.

ENGINE (Basic Specifications):
6 Cylinder V6 Maserati Aluminum Engine at 90° • Bore: 3.606.
Stroke: 2.953 • Displacement: 2965 cc (181 cu. in.) • Compression Ratio: 9 to 1. Fuel: Premium. Horsepower SAE 190 at 6000 rpm. Torque: SAE 187 ft. lbs. at 3000 rpm.

ENGINE (Construction):
Designation: Maserati Type C114-1. Overhead valves. 4 overhead camshafts. 2 x 2 in head, chain driven. Cylinder heads and cylinder block of aluminum. 3 carburetors — double barrel Weber 42 DC NF with air intake resonators. Battery: 12 V 300/70 AH. Alternator: 70 Amp. Water cooled radiator.

PERFORMANCE:
Maximum speed: Approximately 140 mph (Standard Shift).

CENTRAL HYDRAULIC SYSTEM:
Hydraulic suspension, braking and steering (High pressure pump (7 pistons) driven by shaft coupled to the intermediate shaft of the motor).

DRIVE TRAIN:
Front Wheel Drive. Diaphragm clutch. 5 speed floor shift. All speeds synchronized. Final drive: 4.375:1 (8 x 35). Gear reduction ratios: 1st... 0.342, 2nd... 0.515, 3rd... 0.756, 4th... 1.031, 5th... 1.321. Reverse 0.317.

BODY-SUSPENSION-BRAKES:
Self-supporting body. Hydropneumatic suspension combined with independent 4-wheel suspension. A dual braking circuit which automatically adjusts to the distribution of the load. Braking power assured by the high pressure hydraulic system and energy reserve, 4 wheel disc brakes.

TIRES:
205/70 Michelin XWX "Vitesse Rapide" Radial Tires.

FUEL TANK:
24 gal. approx.

STEERING:
Rack and pinion steering with hydraulic assistance — power centering. Steering circle overall: 37°; Steering ratio: 19.4.

DASHBOARD:
Speedometer graduated to 160 mph with odometer and braking distances. Electronic tachometer graduated to 8000 rpm. Electric Clock. Warning panel comprising Master Alert System — Signals for: Hydraulic Pressure, Oil Pressure, Charge Light, Directional Lights, Brakes, Window Detrouser, Emergency, Fuel, Front and rear brake pad wear, Water Temperature, Test Switch.

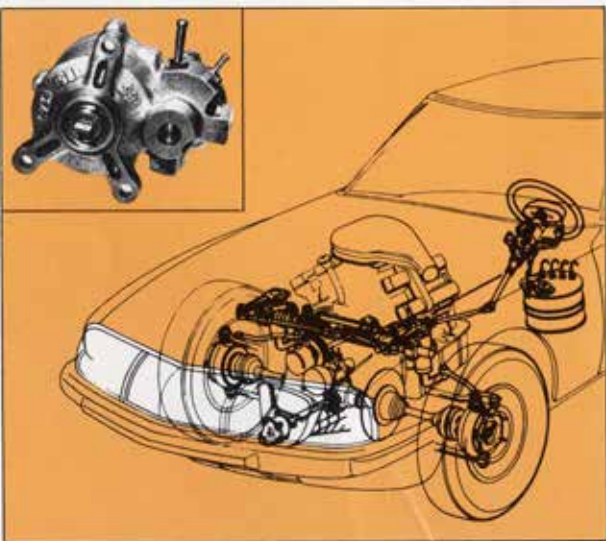
INTERIOR:
Adjustable contour-molded front bucket seats. Adjustable steering wheel — for height and depth. 2 adjustable headrests. Rear center arm rest, side arm rests.

STANDARD EQUIPMENT:
Air Conditioning. Electric rear-window defroster. AM-FM Stereo Radio. Tinted Glass. Anti-Belt lock. 2 speed electrical windshield wipers. Electrical windshield washer. Power windows.

OPTIONAL:
Automatic transmission. Protective side moldings.



CITROËN ^ SM



Speedfeel and the Harmony of Opposites

The SM's all-new variable power steering balances Maserati power with safety and comfort via the exclusive stability augmentation system known as Speedfeel, which makes the steering firmer at higher speeds.

This unique example of Citroën engineering is accomplished through a governor driven by the gearbox (see illustration). It is hydraulically connected to the power steering system so that the steering effort required on the part of the driver increases with speed, thus making the quick steering safe and controllable at high speeds.

Salut Membres

Met maar liefst 5 nieuwe leden om te verwelkomen, hebben we deze keer weer een uitgebreide editie van Salut Membres.

door Sietse Beckers

Pieter Bosman en Harrie Sanders komen allebei uit het Brabantse Waalre. Pieter rijdt sinds begin dit jaar een van oorsprong Italiaanse schone uit 1972. Plaatsgenoot Harrie voegde twee SM's samen tot één exemplaar en pakte het meteen goed aan. Er staat praktisch een nieuwe auto voor zijn deur. Peter van Geest uit De Lier heeft nog wel wat aandachtspuntjes op zijn lijstje staan, maar voor hem is dat juist de charme van zijn SM. En hij duikt zelf graag onder motorkap. Ook Joey Bontje sleutelt graag zelf, als 5-jarige hielp hij zijn vader al bij het onderhoud van de DS. Ondergetekende tenslotte is nog hard op zoek naar een eigen SM en houdt zich ondertussen onder meer bezig met het schrijven van deze rubriek. Een hartelijk welkom voor onze nieuwe leden.



Harrie Sanders (62)

Ik woon samen met Nicky in Waalre en heb twee kinderen. Zoon Pim van 32 en dochter Mies van 30. Daarnaast heb ik nog 2 kleinkinderen. Ik ben pensionado en ben veel in de garage te vinden. Vanaf 1981 heb ik meerdere Citroëns gehad. Twee DS'en, twee 2CV's en een Mehari. In 2014 ben ik in het bezit gekomen van twee SM's, die gebruikt zijn om uiteindelijk één mooi en goed

exemplaar over te houden. De donorauto heb ik uiteindelijk in een koop verkocht aan een Duitser. De SM die nu op kenteken staat, is zeer lang eigendom geweest van de familie Van der Meulen uit Eindhoven. Een bekende Citroëndealer uit die omgeving. De SM is volledig gerestaureerd. Alle leidingen zijn vernieuwd en de motor is door Renard helemaal opnieuw opgebouwd met alle modificaties. De lijst met alles dat is gedaan, is eigenlijk te lang om

op te noemen: Van Rootselaar-ontsteking, nieuwe wiellagers, veerbollen, voorruit, roestvrijstalen uitlaat, moderne airco enzovoorts. De carrosserie is tot op blank metaal gerestaureerd en het interieur is opnieuw bekleed (hemel en stoelbekleding). Kortom, er staat een nieuwe auto voor de deur. Wat ik nog steeds zeer bijzonder vind aan de SM zijn het ontwerp en de rijeigenschappen. Zeker met de modificaties aan

de motor. Ik sleutel zelf erg veel aan auto's, dus ook aan de SM is veel door mijzelf gedaan. Zeer specifieke zaken als de Maserati-motor laat ik echter graag de

specialist over. Naast de SM werk ik verder graag aan oude Alfa Romeo's. Ik ben uiteindelijk in september lid geworden van de club om bij

de liefhebbers van deze prachtige auto te 'horen'. Ik ga dan ook zeker proberen om aan zoveel mogelijk bijeenkomsten deel te nemen.



Joey Bontje (27)

Ik woon samen met mijn vriendin Daniëlle in Nootdorp en in het dagelijks leven ben ik inbouwtechnicus in de automotive branche.

In het verleden heb ik een Xantia gehad, maar ik bekeek al jaren iedere SM die op internet werd aangeboden. In die tijd heb ik ook Daniëlle enthousiast weten te krijgen. Deze voor ons betaalbare SM kwam op ons pad en samen zijn we nu de trotse eigenaren.

Mijn ouders rijden al 35 jaar DS, dus daar ben ik mee opgegroeid. Als kleine jongen van 5 jaar hielp ik mijn vader al door gereedschap aan te geven tijdens het sleutelen aan de DS. We gingen met het

gezin ook regelmatig naar een meeting of DS-weekend toe. Tijdens deze weekenden zag ik voor het eerst een SM en ik vond het meteen een geweldige auto. Met name vanwege de unieke vormgeving, de gestroomlijnde vorm, de Maserati-motor met bijbehorend geluid en de zeldzaamheid. Mijn droom was om ooit een SM in mijn bezit te krijgen en is het dan zo ver! Ik ga ook zelf sleutelen aan de auto, waar nodig met de hulp van Arjo de Jong. Tijdens het weekend van de ICC-CR ben ik lid geworden van de club. Ik verheug me op een leuk clubblad en hoop zo veel mogelijk technische informatie op te doen. En af en toe zullen jullie me zeker op bijeenkomsten tegenkomen.



Sietse Beckers (33)

Sinds een aantal jaar woon ik met mijn vriendin Corrie op een heerlijk plekje in het centrum van Leiden. 's Ochtends stap ik op de fiets naar het LUMC, waar ik als webredacteur/adviseur werk, en als ik wat verder weg moet staat er een Peugeot 206 aan de gracht. Een automaat nota bene. Het rijdt en brengt ons waar we moeten zijn, maar het is nou niet bepaald mijn idee van een spannende auto. Wat ik wel spannend vind, laat zich raden.

Mijn liefde voor Citroën ontstond tijdens mijn middelbare schooltijd. Als klein jongetje was ik natuurlijk al gek van auto's, maar dat bleef toch vooral beperkt tot alles dat binnen een paar minuten een setje banden oprookt. Dat veranderde radicaal toen ik voor het eerst achterin plaatsnam in de DS van de vader van een vriendje. Dat gevoel als de neus omhoog komt en je wegzakt in die diepe comfortabele bank! Ik was meteen

verkocht. Op dat moment had ik nog nooit van een SM gehoord. Pas enkele jaren later, tijdens een autoshow, keek ik voor het eerst tegen dat machtige brede front aan met die 6 koplampen. Weer was ik verkocht, ditmaal voorgoed. Prachtige lijnen, comfortabel, en dan ook nog eens een Maserati V6. Meer kan je volgens mij niet van een auto wensen. Tijdens mijn studie overwoog ik meerdere malen om eerst maar eens te beginnen met een 2CV of een CX, maar een krap studentenbudget verhinderde dat. Daarna ging ik werken en kwamen er andere kosten om de hoek kijken. Het bleef dus bij dromen. Tot een paar jaar terug. Ik kreeg een nieuwe baan, we vonden een huisje waar we nog lang niet weg willen en eindelijk kon ik eens wat centjes opzij gaan zetten. Direct begon de SM weer door mijn hoofd te spoken en begin 2015 heb ik de knoop doorgehakt: genoeg gedroomd, tijd voor een echt exemplaar.

En zo ben ik bij de club terecht gekomen. In september vorig jaar nam Robin me mee op sleeptouw tijdens de rit naar Duitsland. Voor het eerst in een SM en nog veel beter: voor het eerst achter het stuur. Voorzichtig beginnen, maar eenmaal op de snelweg was het snel gedaan met die voorzichtigheid. 'Hup, in z'n 4, gas erop en die pook pas weer aanraken bij 160.' Geweldig! Met die herinnering moet ik het voorlopig even doen, want een eigen SM heb ik nog niet gevonden. Niet dat dat heel erg is, want de zoektocht is minstens zo leuk en vanuit de club krijg ik enorm veel hulp. Zelfs een ritje naar het buitenland om een SM te bekijken is niet te gek. Ook leuk om te vermelden: een jaar geleden kwam ik er stom toevallig achter dat een oom van me eveneens op zoek is naar een SM, samen met twee vrienden. Hun verhaal staat in SublieM 78. Waar ik naar op zoek ben? Een auto die hard is en waarin ik in ieder geval de komende paar jaar kan rijden terwijl ik nog wat meer centjes bij elkaar hark voor het serieuze werk. Veel ervaring met sleutelen heb ik nog niet, maar ik heb een gepensioneerde vader die al zijn hele leven auto's restaureert en die staat te popelen om samen aan de slag te gaan. Tot die tijd (en natuurlijk daarna ook) zullen jullie me regelmatig op meetings zien, want ik wil graag alles weten wat er van de SM te weten valt. En vanaf deze editie van SublieM maak ik onderdeel uit van de redactie, dus ik hoop al jullie hulp te kunnen terugbetalen met mooie verhalen!





De auto is helemaal hard wat het plaatwerk betreft en het bruin lederen interieur is in redelijke staat. De versnellingsbak maakt wel wat geluid in de vijfde versnelling, maar schakelt verder prima. De motor is in ieder geval al voorzien van nieuwe massieve kleppen, kettingen en spanner. Er is nog wel het een en ander aan de auto te doen, maar dat maakt het juist leuk. Ik sleutel graag zelf aan mijn auto's en heb er een ruimte voor met brug en gereedschap.

Ik ben lid geworden van de club, omdat daar de meeste kennis van de auto aanwezig is en dat is onmisbaar als je zelf sleutelt. En een leuk evenement met wat gezelligheid is natuurlijk ook nooit weg. Ik hoop bij de club lotgenoten te ontmoeten en ervaringen uit te wisselen over de SM. En ik ben ook zeker bereid mensen te helpen met technische problemen, voor zover mijn kennis dat toelaat. Inmiddels ben ik wel lid van drie clubs en zal ik mijn aandacht een beetje moeten verdelen, maar jullie gaan me zeker tegenkomen op bijeenkomsten.

Peter van Geest (54)

Ik ben getrouwd met Machteld en woon in De Lier. Daar hebben we ook een eigen drogisterij/parfumerie. We hebben twee kinderen: een dochter van 28 en een zoon van 25.

Het Citroën-virus is zich bij mij gaan ontwikkelen toen mijn vader in de jaren '80 een CX kocht en ik mijn rijbewijs haalde. Daarvoor reden wij in een deeglijke, maar o zo saaie Volkswagen. Mijn eerste eigen Citroën

was een DSuper5. Die bezit ik nog steeds. Daarna is het een beetje uit de hand gelopen en is er nog een aantal Citroëns bijgekomen. Onder andere een handgeschakelde XM V6 24-klepper en als moderne auto rijden we een DS5. Mijn SM heb ik gekocht van voormalig clublid Arno de Jong, na een tip van Robin Visser. Het is een versie met carburateurs in de kleur Bleu Platine, zonder airco. Ik vind het een schitterend model en in combinatie met de Maserati-motor de ultieme GT.





Pieter Bosman (55)

Ik ben ondernemer en woon in Waalre met mijn vrouw Monique. We hebben twee kinderen, Wouter van 19 en Daan van 18 jaar oud.

Mijn eerste eigen Citroën was een eend, maar die was eigenlijk te rot om in rond te rijden. Bovendien liep de olie er onderuit. Snel maar weer van de hand gedaan dus, hoewel ik er wel heel veel plezier mee heb gehad. Daarnaast heeft mijn vader vroeger twee keer een CX gehad en een XM. Die laatste heeft nog aardig wat hoofdbreken opgeleverd. Tijdens het rijden hield de XM er namelijk regelmatig spontaan mee op. Diverse keren heeft hij bij de garage gestaan, maar het euvel werd telkens niet gevonden. Uiteindelijk gaf een monteur mijn vader de tip dat hij standaard een stuiver in de auto moest leggen. Zodra de auto er weer de brui aan gaf, moest je met dat muntje een keertje over de plus- of minpool – welke het

nou was ben ik even kwijt – en dan weer starten. En warempel, dat werkte ook nog. Zelfs toen we op weg waren naar de wintersport en het probleem onderweg weer optrad.

Zelf ben ik sinds maart 2016 in het bezit van een handgeschakelde SM carburateur uit 1972 met chasisnummer 00SB6614. De auto is via Lex Classics geïmporteerd uit Italië, waar hij volgens zeggen volledig is gerestaureerd bij een Maserati-restaurateur. De kleur is 'goud' en hij heeft een zwart lederen interieur. Helaas is er weinig documentatie over de restauratie aanwezig, dus we moeten maar een beetje hopen dat alles goed is gedaan. Na wat kleine onvolkomenheden rijdt de SM in ieder geval perfect en ik hoop er nog veel plezier aan te beleven. De klassieke lijn die je bij veel klassiekers ziet, lange neus en een ronde achterkant met grote ruiten, spreekt me enorm aan en daarnaast zijn de rijeigenschappen voor een auto uit die tijd zelfs

nu nog fenomenaal.

Sinds ik de SM bezit, is hij diverse malen bij Cyril Sars in Terborg geweest voor wat kleine puntjes. Prima garage, topservice en alles wordt netjes volgens afspraak opgepakt en gemaakt. De grote klussen gebeuren dus via de garage, maar het kleinere werk doe ik graag zelf. Als nieuw lid verheug ik me op een leuk clubblad en hoewel ik niet kan beloven dat ik heel regelmatig aanwezig kan zijn, ga ik zeker mijn best doen om af en toe een bijeenkomst te bezoeken.





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

Diva van de toekomst?

De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden gaan snel. Is elektrische aandrijving aantrekkelijk voor klassiekers, meer bepaald de Citroën SM?

door Marco van der Noordaa



Al enkele jaren terug stonden in Amsterdam een paar elektrische auto's die leden van Greenwheels konden gebruiken. Het waren kleine Peugeotjes, model Ion. Omdat ik nieuwsgierig was naar elektrisch rijden heb ik ze meermaalen geboekt. Ze reden fantastisch. Stil, enorm koppel en dan ook nog zonder

uitstoot (ter plekke dan). Nadeel was dat je soms bij de auto kwam en dan na het aanmelden uitvond dat de accu's bijna leeg waren. Het niveau van de accu's kon je namelijk bij het boeken niet zien. Car2go doet dat veel beter. Inmiddels zijn ze uit het bestand van Greenwheels, want het was een tijdelijk project met

subsidie van de stad Amsterdam. Maar door het rijden met deze fijne karretjes was mijn interesse voor elektrisch rijden aangewakkerd.

MOOI GEMAAKT

Sinds die tijd is er veel gebeurd. Laadpalen schieten uit de grond, bij ons in Amsterdam tenminste. Tesla's vliegen je om de oren en model 3 - qua kosten de doorbraak - is niet aan te slepen voordat de productie gestart is. FastNed zet Nederland vol met laadstations langs de snelweg. Naar mijn inschatting zitten we nu echt op het kantelpunt. Een heel interessante tijd waarin de verbrandingsmotor steeds sneller zal worden ontmaskerd als vuil en met een heel slecht rendement. Maar wel praktisch en betrouwbaar natuurlijk. En vaak technisch heel mooi gemaakt, zoals de motoren in onze SMS.

Bij mij begon het een beetje te kriebelen toen ik wat verhalen tegenkwam over klassiekers die waren omgebouwd naar elektrisch. Kon dat? Met al die oude techniek erin? En wat hield je dan over? En de kosten? Snuffelend op internet stuitte ik op het verhaal van Henk Reins en zijn elektrische DS. Fascinerend natuurlijk, want een DS en een SM hebben zoveel gemeen dat het plaatje van een elektrische SM opeens heel concreet werd. Het kriebelen nam sterk toe en ik besloot contact te leggen met Henk. We spraken af dat ik hem eind mei zou opzoeken in zijn woonplaats Oud-Vossemeer in Tholen, net voorbij Bergen op Zoom.

Nog voor onze afspraak begon ik Henk via mail vragen stellen. In mijn hoofd was ik namelijk al bezig met de haalbaarheidsstudie van de elektrische SM. Ik bepaalde een paar basisprincipes. De actieradius zou minimaal 300 km moeten zijn. De topsnelheid minimaal 150 km/u. Over acceleratie maakte ik me geen zorgen. Het is al snel beter dan bij de originele motor en bovendien is het koppel van een elektromotor enorm. Verder zou ik de kosten willen beperken door de koets niet te verbouwen om daarin onzichtbaar accu's weg te werken. Ik zou gaan voor het concept van 'accubank' in plaats van achterbank. Die gebruiken we toch nauwelijks meer nu



de kinderen groot zijn. Op de plaats van de achterbank kun je een compartiment plaatsen waarin tientallen accu's kunnen. Natuurlijk wel mooi afwerken met als optie een doorzichtige afwerking van plexiglas. Of met mooi leer zoals de rest van het interieur. Dat is voor later. Van Henk weet ik al dat de accu's in de personenruimte geplaatst mogen worden, als de afscherming maar zodanig dicht is dat er geen breinaald door eventuele spleten kan.

TECHNISCHE DIENST

Het bezoek aan Henk was zeer de moeite waard. Een geïnteresseerde collega was mee en we werden hartelijk ontvangen op de grote boerderij die door Henks vrouw wordt gerund. Henk werkt bij de technische dienst van een



bedrijf dat acrylaatglas maakt en in zijn vrije tijd aan prachtige projecten met vooral DS-sen. Zoals dus de DS Electric waaraan hij twee jaar gewerkt heeft. Begonnen met een harde auto, deze qua chassis en koets helemaal opgeknapt en aangepast en vervolgens de conversie naar elektrisch aangedreven gedaan. En heel veel denkwerk, want Henk is iemand die het liever drie keer door-denkt dan zomaar wat experimenteert. Aan de hand van een presentatie die hij eerder verzorgde voor de DS Club heeft Henk ons meegenomen door het hele project. Fascinerend hoe hij oplossingen heeft gevonden om alles netjes gemonteerd en aan het lopen te krijgen. Zonder compleet te zijn passeerden de volgende onderdelen de revue: de elektromotor, de aansluiting op de originele versnellingsbak, de (Griekse) elektromotor voor de HD-pomp, accu's, managementsystemen voor motor en accu's, vervangende verwarmingsradiator, bekabeling, displays in het dashboard en nog een aantal snuffjes waaronder een schakelaar waarmee Henk tijdens het rijden de sterkte van het regenererend remmen kan aanpassen. De elektromotor in Henks DS is overigens van Italiaanse makelij. De producent heet Fimea en is gevestigd in de buurt van Milaan. Een Citroën met een Italiaanse motor, dat principe kennen wij. De praktijk was niet minder fascinerend. Na het omdraaien van de contactsleutel

hoor je niks. Of toch: de HD-pomp begint zijn werk te doen en de auto komt omhoog. Dat is wennen zonder geluid van een draaiende verbrandingsmotor. Vervolgens optrekken in de vierde versnelling. En die blijft ook, want dat gaat probleemloos. Het lijkt erg op rijden in een automaat, want in de praktijk hoeft je alleen maar te schakelen bij reliëf (derde versnelling) en om achteruit te rijden. Heerlijk ontspannen. Dan zoeven we weg. Met het bekende comfort van de DS, vergezeld van een zachte, enigszins hoge toon. Mijn collega en ik zitten te genieten en Henk trouwens ook. Je merkt hoe trots hij is op zijn werk. En terecht. Dan wisselen we en maak ik mijn debuut mee in een elektrische klassieker. Het zelf rijden is ook heerlijk. De hele ervaring van een DS blijft overeind, zowel qua beleving in de auto als qua rijcomfort. Maar het geluid is heel anders. We zoemen over de dijkes van Tholen. Het optrekken gaat iets minder pittig dan ik had verwacht en gewend was van die kleine elektrische Peugeotjes. Henk legt uit dat dit komt door de afstelling van het motormanagement. Hij heeft een (voor hem) optimale combinatie van parameters gekozen. Zodat hij snel genoeg kan optrekken, maar ook met een oog voor het zuinig omgaan met de lading. Precies zo heeft hij het regenererend remmen niet te sterk staan, omdat je dan na het loslaten van het gas sneller op de motor remt dan normaal aanvoelt. Allemaal een kwestie van afstellen naar behoefte.

NIEUW PROJECT

Weer terug op de boerderij maken we natuurlijk foto's en we bekijken Henks werkplaats. Daar staat inmiddels een nieuw project op de brug: dit keer een





oud busje van Renault, model Estafette, dat liefdevol door Henk een tweede leven krijgt. Daarna nemen we afscheid en praten op de terugweg naar de Amsterdam nog heel wat na over hoe knap Henk alles aangepakt heeft en zijn vol bewondering over de kwaliteit van het eindresultaat. En over Henks moed om dit pionierswerk te verrichten. Zijn kennis en ervaring, die hij graag deelt, zal vele anderen helpen om hun de elektrische conversie van hun eigen klassieker

te realiseren. Bij mij is het alleen maar meer gaan kriebelen. De prijs van de accu's houdt me nog tegen. Die ligt nog boven de 250 euro en je hebt er – afhankelijk van de gewenste actieradius – toch als snel 60 nodig. Dat betekent alleen al 15.000 euro aan accu's. De ontwikkelingen op het gebied van de accu's gaan wel snel. Daar ga ik me de komende tijd in verdiepen en ik kom er in een volgende SublieM op terug.

CONVERSIE

Heb je ook interesse in deze ontwikkelingen? Wil je meedenken over hoe de elektrische conversie van een SM gestalte zou kunnen krijgen? Stuur dan een bericht naar marcovandernoordaa@yahoo.com. Wie weet kunnen we een kleine denktank oprichten. Interesse van een Franse SM-rijder (Hervé Laurent uit Parijs, ontmoet tijdens het internationale evenement) is er al.

Met hartelijke dank aan Henk Reins voor de ontvangst in Tholen en voor het delen van zijn ervaring.



Een diva op de set

Op de redactie van 't 2PKtje, het clubblad van Citroën Club Nederland, komt er tussendoor wel eens een mailtje binnen met vragen of verzoekjes. Zo kregen we de vraag of één van onze leden met een crèmekleurige SM bereid was om op zeer korte termijn, namelijk zes dagen later, zijn SM ter beschikking te stellen voor een commercial van Knab.

door Tjerk van Geest



Na overleg met ons bestuur en onze contactpersoon van het betreffende productiebedrijf, Rosa Polak, hebben we besloten dit bericht op onze Facebook pagina te plaatsen. Er kwamen wat reacties op binnen, maar ja, wie heeft er

op zo'n korte termijn tijd, zin en heeft er ook nog een SM? In Amsterdam ook nog...

Ook de voorzitter van de Citroën SM Club Nederland, Robin Visser, las het bericht en bracht zo Marco van der



Noordaa met Rosa in contact. Hoewel hij een blauwe SM heeft en geen crèmekleurige, is het wel een prachtexemplaar in perfecte conditie. Daarnaast woont hij in Amsterdam en paste het in zijn agenda dus waarom niet.

DONATIE

Er staat bij dit soort activiteiten vaak wel een vergoeding tegenover voor gemaakte kosten. Marco zat hier echter niet op te wachten en heeft hij het verzoek gedaan om in plaats daarvan een donatie van 500 euro te doen aan de Stichting ALS Nederland. Na overleg ging men akkoord en konden de afspraken gemaakt worden.

Op donderdag 7 april, zo rond de middag werd Marco verwacht op de set. Die was bij garage Ruimzicht, geen onbekende voor de meeste van ons. Eerst werd het filmen van een HY foodtruck afgerond die ook in de commercial te zien zal zijn, waarna de SM aan de beurt

was. Er werden diverse camera's onder de motorkap geplaatst en er werden verschillende shots op, in en rondom de SM gemaakt. Met al de mensen voor beeld, geluid, licht, figuranten en wie er nog meer op de set waren, was het wel heel druk rondom de auto. Na een aantal uur stond alles erop en kon Marco met zijn binnenkort beroemde SM weer huiswaarts.

De commercial is inmiddels uitgezonden. In de hoofdcommercial figureert de HY en in een 'tag on' (zo'n kort extra stukje dat verderop in het reclameblok wordt vertoond) is de scène met de SM te zien. Helaas nergens online te vinden, maar Marco heeft het filmpje wel en probeert toestemming te krijgen om het te delen op de Facebooksite van de SM Club. Voor nu alvast de foto's van de 'making of'.

Met dank aan Rosa Polak van Halal voor haar medewerking.

Herfst

Het is alweer herfst en onze diva's bereiden zich voor op de winterslaap. Met bijgaande foto van de SM van Marco van der Noordaa genieten we nog even na van het afgelopen seizoen. We zweven in gedachten terug naar 16 mei, ergens aan de Amstel halverwege Amsterdam en Ouderkerk. En we kijken vol melancholie naar de mooiste klassieker onder een betoverende Japanse kers. Nog een half jaartje, dan is het weer zover...





Energieweg 18
6658 AD Beneden Leeuwen

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



Citroën SM CX DS specialist

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





A miracle of Citroën Engineering & Maserati Performance

