

SUBLIEM 86

Citroën SM Club.nl

juli 2018



MET DE SM's
DE BRUG OP



De voorzitter gaat
per SM naar Turijn



Eén bijzondere
Citroën SM onder de
hamer



De White Lady in
onderdelen klaar
voor de nieuwe
laklaag

Citroën SM Club Nederland



Opgericht: 22 april 1993
Correspondentieadres: Van der Weeghensingel 17, 5212 PH Den Bosch
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 (France)
Membre d'honneur: Peter Pijlman (France)
Lid worden: aanmelden via het contactformulier op de site
Lidmaatschap: 80,00 euro per jaar

Bestuur
Robin Visser: voorzitter en ledenadministratie (robin@mr-robinvisser.nl)
Nico Schakel: penningmeester (nico@nicoschakel.nl)
Hans Wortman: secretaris (hans.wortman@online.nl)
Peter Derks: technisch coördinator (peter.derks@gmail.com)
Sietse Beckers: SublieM en web-aangelegenheden (sietsebeckers@outlook.com)
Peter van Geest: web-aangelegenheden (petervangeest@xs4all)
Collectief: evenementen

SublieM
Redactie: Jeroen van Tongeren (jgvantongeren@upcmail.com)
Marco van der Noordaa (marcovandernoordaa@yahoo.com)
Vormgeving: Tony Vos (tonyvoss@automedia.nl)
Productie: Drukkerij Meerpaal - Tiel
Oplage: 160
Adverteren: een jaar hele pagina full-color: 200,00 euro
half jaar hele pagina full-color 100,00 euro
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.





86

juli 2018

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Robin Visser	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Pièces de rechange.....	8
Door Han Geisler	
Salut Membres.....	11
Door Sietse Beckers	
Brugdag.....	13
Door Michiel Rautenberg	
Diva's op toertocht.....	16
Door Luco Fokkert	
White lady (2).....	22
Door Harald Weessies	
Eenmaal, andermaal.....	26
Door Sietse Beckers	
SM Hydrogène.....	32
Door Marco van der Noordaa	
Oud papier.....	34
Door Jeroen van Tongeren	
Turijn, meer dan Juventus en Fiat.....	40
Door Robin Visser	
Twee maal Elzas.....	44
Door Rogier van der Hee	

Op de cover foto gemaakt door Michiel Rautenberg.

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

Diva-vrienden,

Wat een leuke evenementen hebben we gehad! Ik moest er echt even van bijkomen. Het duurde daardoor ook even voordat ik weer energie had om achter het toetsenbord te kruipen voor deze rubriek. Een beetje laat dus deze SublieM. Maar wat een resultaat de afgelopen maanden! Ik loop 't allemaal even met je door.

De evenementen zijn zonder uitzondering goed bezocht. De ALV bij de Swedish Collection was super en met een mooie opkomst van net boven de veertig personen. Er kwam goede input vanuit de vergadering met betrekking tot SublieM en ons aandeel in de collectieve belangenbehartiging wat betreft het ouwe-barrel-gebeuren. We gaan zien een besparing te maken op SublieM met behoud van formaat. Wat betreft de collectieve belangenbehartiging worden we met de club lid van de KNAC. Je zult logo's van deze organisatie gaan tegenkomen. Per saldo zal de club daar geld voor krijgen. Voor de KNAC zit erin dat het reclame is om individuele lidmaatschappen aan de man te brengen.

En toen CitroMobile. Zou het zijn omdat de oude roergangers van ons clubje met ons het 25-jarig bestaan vierden? Wat een opkomst! Meer dan 60 mannen en vrouwen zijn aangeschoven voor merguez en taboulet. Daar heb ik wel even stress van gehad. Maar dankzij de hulp-troepen is alles super verlopen. Twee dagen na CitroMobile stond de trip naar Turijn al weer op het programma. Ook dat was een succes. Nico heeft met het Internationale Evenement in ons kikkerlandje de smaak te pakken gekregen en zet sindsdien een tripje uit op weg naar dit evenement. Echt een aanrader, met partner en andere leuke setjes een trip per SM naar een mooie stad ergens in Europa.

Wat ook in het oog springt aan ontwikkeling is de site. Daar heeft Sietse serieuus z'n best op gedaan. De agenda is nu meer dan een droge opsomming van data en woorden. Er is een link naar

Van de voorzitter



Facebook en het uiterlijk is in lijn gebracht met de uitingen op Facebook en SublieM.

De klapper op de vuurpijl is wat mij betreft wel de onderdelen-voorziening. Tijdens Rétromobile hebben Johannes, de Duitse voorzitter, en ik een gesprek gehad met de Euro SM club en de Noorse club. De Euro SM club is nu aangehaakt en de Noorse club zal waarschijnlijk volgen. Er zijn weinig SM's en specifieke SM-onderdelen aan de markt overlaten, zorgt voor hiaten. Daarin is een rol voor de clubs weggelegd. Als iedereen een beetje geld inlegt, maak je genoeg budget voor reproducties. En dan is het een kwestie van 'hoe meer zielen, hoe meer vreugd'.

Veel leesplezier!

Robin Visser
voorzitter

Snelle Mededelingen

Voortgang Project S

Project S vordert gestaag, inmiddels is de muziek al klaar en de film bijna. De soundtrack wordt op 13 juli uitgebracht als limited edition op Vinyl en CD. Maar het nu al exclusief te bestellen bij Dox records. <https://benjaminherman.bandcamp.com/album/project-s>



Ook tijdens Citromobile 2018 was de club weer vertegenwoordigd. Dit keer waren alle oud-voorzitters en de huidige present. V.l.n.r. Paul Paymans, Robin Visser, Derreck-Jan van der Velde en Peter Snoeker. De stand werd verfraaid met de SM van club-



lid Jan van Ekris waarvoor hartelijk dank. Ook de aansluitende traditionele BBQ aan het eind van de zaterdag werd weer goed bezocht!



De club op Citromobile 2018



SM op Facebook

In de Facebookgroep van de Club werd een bericht geplaatst door Rubén Fidalgo Prado, hij mocht voor zijn werk een vergelijkende test doen tussen een Citroën SM en de nieuwe DS 7. Volgens eigen





zeggen beviel de SM hem het best.
Elders op Facebook verscheen een ontwerp door een niet nader genoemde designer van een "nieuwe" SM.



Evenementen

2018

- 3-5 augustus** Classic days op Schloss Dyck www.classic-days.de
- 10-12 augustus** 100 jaar Citroën op het eiland van Maurik met borrel en barbecue op de clubstand
- 6 september** Stamtafel voor Midden en Zuid Nederland
- 7-9 september** Goodwood Revival www.goodwood.com
- 3 november** Technische meeting workshop plaatwerken bij Avelingen Restorations www.avelingenrestorations.nl
- 6 december** Stamtafel in Den Bosch (Sinterklaas en de voorzitter zijn jarig)

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

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



SModelnieuws

Binnenkort leverbaar door CMF, in schaal 1:18 de SM Opéra.
Aangekondigd voor deze zomer. Richtprijs €170,-
Nieuw leverbaar door Schuco, in schaal 1:43 de SM "Shooting Brake" Richtprijs €90,-.



Pièces de rechange

Mijn SM heeft het. En de DS ook. In de vijfde versnelling, en ook wel een beetje in de vierde, hoor je de versnellingsbak fluiten, zingen of gieren. Allemaal niet heel erg, maar niet helemaal stil. En dat terwijl ik de bak toch voor een volledige revisie naar specialist Harry Martens heb gebracht. In Limmen moet ik dan toevoegen, want zijn bedrijf heet HML.

door Han Geisler

Zijn logo zit op het plaatje van de bakken die hij onder handen heeft gehad, een soort keurmerk. Ik mag wel graag mijn handen vies maken met het uit elkaar halen van mijn SM, maar de bak heb ik nog nooit opengemaakt. Ik weet nog wel van mijn Zündapp van vroeger, daar heb ik het wel gedaan. De naaldlagers en de veren rolden over de grond... Harry is bekend bij de Citroënridders. En ook bij andere merken, want op zijn website wordt vermeld dat hij gespecialiseerd is in het reviseren en repareren van manuele/automatische versnellingsbakken/motoren en met name van de Citroën ID/DS/SM/CX/XM/C35/C32/C25/2CV/GS/GSA/HY en TA-modellen. Maar ook andere bakken van de Lotus Esprit, Lotus Europa en Maserati Merak neemt hij onder handen. Al meer dan 20 jaar in dit vak en zo een internationale reputatie opgebouwd. Sommigen kennen hem beter van zijn blauwe rally DS. Een markante verschijning, zo ook weer op de laatste editie van Citromobile.

BRANDSCHOON

Ik ben weleens bij hem in de werkplaats geweest. Versnellingsbakken tot aan het plafond in de stellingen. En een brandschone werkplek. Wat naar mijn idee past bij de specifieke werkzaamheden die hij uitvoert. Maar ook de meeste

bakken zijn inmiddels bijna 50 jaar oud. Een aantal onderdelen heeft HML nog nieuw liggen, maar van de set kroon- en pignonwiel nog maar eentje. Verder nog wel een aantal goede gebruikte, maar er bestaat daarbij altijd nog het risico dat de bak niet '100% stil' wordt. Vandaar dat HML de ontwikkeling van een nieuwe set is aangegaan.

Het couple conique, zoals deze in het onderdelenboek staat, vormt de eindoverbrenging. Het is een setje dat nauwkeurig op elkaar is afgesteld. Het pignonwiel wordt aangedreven vanaf motor en versnellingsbak. Deze drijft dan weer het kroonwiel aan en via het differentieel door naar de aandrijfassen. Door het gebrek aan smering of zware belasting ontstaat slijtage en speling. Overmatige slijtage levert scherp afgesleten tanden op, de tandvlakken kunnen inpitten en zelfs scheuren en afbreken. En dat zorgt weer voor geluidsontwikkeling.

VERTANDING

En met de Maseratimotor van de SM en ook die van de Lotus is de zware belasting wel aanwezig. HML is daarom begonnen met de ontwikkeling van de set voor de Lotus. Bij de Lotus draait de motor ook nog eens 'verkeerd om'. Bij die eerste ontwikkeling is daarom voor



de Lotus de vertanding omgedraaid. Ook heeft Harry gekozen voor een ander soort vertanding, de Klingenberg-vertanding. Deze vorm van conische vertanding heeft het voordeel 30% sterker te zijn door zijn specifieke ontwerp.

NABEWERKT

Met nieuwe technieken zoals vijf-assige verspanningsmachines zijn er nieuwe mogelijkheden voor het maken van tandwielen. Ook het kroon- en pignonwiel van HML zijn middels HPG, High Precision Gears, door de machine afgebraamd. Hiermee wordt heel precies het oppervlak van de tand nabewerkt. Het resultaat is een volledig nieuwe set. Inmiddels is er ook voor de SM een batch in de maak en binnenkort beschikbaar voor inbouw in de SM-versnellingsbak. Er blijkt veel interesse te zijn, wereldwijd. De ontwikkeling heeft wel wat tijd gekost want Citroën heeft tijdens de productie 50 jaar geleden wat

ruimere toleranties gehanteerd dan nu gebruikelijk. Zeg maar met de Franse slag. Nu dan het kroon- en pignonwiel geheel naar de laatste stand van techniek en met goede toleranties beschikbaar.

Diegenen die hun versnellingsbak willen reviseren of laten reviseren kunnen daarom bij HML een nieuwe set bestellen of erin laten zetten. Om zo weer met alleen de muziek van de zescilinder de nodige kilometers te kunnen maken.





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



Het ledental van de club blijft gestaag stijgen en dus mogen we ook deze editie van Subliem weer twee nieuwe SM-eigenaren voorstellen. Henk van Esch en Berry Prins hebben allebei LHM door hun aderen stromen. Henk reed eerder al SM, verkocht die auto en is nu wederom trotse eigenaar van een diva. Voor Berry is de SM nieuw terrein na een hele reeks andere Citroëns. Afgaande op zijn berichten op onze Facebookpagina een koop waar hij geen spijt van heeft. Heren, welkom!

door Sietse Beckers

Henk van Esch (64)

Ik woon in Oostvoorne, maar ben expediteur en eigenaar van een op- en overslag-/expeditiebedrijf in de Rotterdamse havens. Ik heb 1 dochter van 23 jaar en ben sinds 2016 weduwnaar.

Sinds kort rijd ik in mijn SM uit 1972, maar ooit heb ik ook nog een andere SM gehad met kenteken AE-93-86. Die heb ik toen verkocht aan Garage Blikwerk. Zij wilden hem voor de onderdelen, maar volgens mij zijn zij failliet gegaan en rijdt de auto inmiddels weer. Zelf had ik destijds weinig tijd, waardoor ik nooit met de auto reed en dat is niet goed. Als ik dan eens een keer wilde karren, was er altijd wel iets kapot. De pomp, de accu, noem het maar op.

Overigens was die SM niet mijn eerste Citroën. Ik ben ooit in 1973 begonnen met een gif-groene eend. Mijn vader en opa reden DS dus daar begon het al. Momenteel bezit ik ook nog een DS23 uit 1972, een Mercedes-Benz 560 SEL uit 1990 en wat Amerikanen. Ik rijd dagelijks met mijn DS en de Benz en wil dat nu af gaan wisselen met de SM. Technisch is ze er zeker geschikt voor. Zelfs met vorst is het starten en lopen en ze rijdt echt als een tierelier. Maar goed ook, want ik rijd altijd hard, ook met mijn DS. Vol gas, daar zijn deze auto's toch voor gemaakt. Wel met inachtneming van de olietemperatuur natuurlijk. Als ik bijvoorbeeld naar Amsterdam rijd, ga ik bij Schiphol los.

Voor de vormgeving en het comfort van de SM spreken me aan, maar wat ik eigenlijk nog

het mooist van alles vind is dat je ze 'in het wild' bijna niet ziet. Ook de vele reacties onderweg zijn erg leuk. Het enige waar ik moe van word is dat veel mensen het altijd maar over de Johan Cruijff auto hebben. Net zoals ze altijd tegen me zeggen: "Ik wens je veel personeel." Dat hoor ik ook al jaren.

Het onderhoud aan de SM laat ik vooral bij de garage doen, hoewel ik kleine dingen wel zelf oppak. Of jullie me veel gaan zien weet ik niet, ik hoe eigenlijk niet zo van clubs. Sorry. Maar ik verheug me in ieder geval op het clubblad en de verhalen daarin.



Berry Prins (51)

Ik woon in Apeldoorn, ben samen met Marieke en heb 3 kinderen: Sverre (15), Merijn (13) en Evy (12). Als zelfstandig interim-manager ben ik vooral betrokken bij complexe projecten waarbij veel (maatschappelijke) weerstand is, zoals de ontwikkeling van AZC's, windmolenparken, herbesteding vakantieparken of begeleiding van asbestsanering. Ook ben ik actief op het gebied van duurzaamheid en energiebesparing.



Ik mag mezelf wel een Citrofiel noemen, al heb ik ook oldtimers van andere merken gehad. Bijvoorbeeld een Volvo 245 en een Saab 9000. We hebben nu ook nog een unieke VW T3 doka met camperunit. Ooit ben ik begonnen met een Eend en daarna heb ik bijna de hele scope gehad: AK400 (besteleend), andere 2CV's, Ami6, BX, CX, Xantia, Picasso, C1, C5, C8, XM, een HY-camper en een HY-verhuurbus, ID20 en ID20 Familiale. En nu

dus een SM. Ik heb mijn ID Familiale er op ingeruild. Best een pittig besluit, want in deze station heb ik meer dan 80.000 kilometer met veel plezier gereden. Maar deze prachtige, elegante en bizarre SM in brun scarabee met lichtbruin leer, automaat, airco en originele SM-radio bleef in mijn hoofd rondspoken. Wat een prachtige combinatie! Ze rijdt tot nu toe boven verwachting. Ik heb haar gekocht zonder haar live te zien, laat staan te rijden. Tja, soms moet je gewoon op je gevoel afgaan, toch? De HY-bus die ik in de verhuur had, was ook wel een bijzonder verhaal overigens. Wat heb ik daar veel mee beleefd in de 3 jaar dat ik hem verhuurde. Ben er zelfs een keer mee gegijzeld tijdens filmopnamen. Een C6 staat ook nog op het verlanglijstje, maar nu ik de SM heb, zal die er niet meer komen.

BIZAR

Wat me aanspreekt aan de SM is de bizarre vormgeving van een 3-deurs sportcoupé van bijna 5 meter lang. Wie verzint het? De kleurencombinatie is erg mooi seventies, al was ze oorspronkelijk rood van kleur. Ik ben geen purist. Sleutelen laat ik over aan de garage. Zo houd ik de economie – en daarmee de oldtimersector – draaiende.

CONTACTEN

Gelijktijdig met de aankoop van de SM ben ik lid geworden van de club. Ik ben lid geworden voor de kennisuitwisseling, tips en adviezen, de onderdelenvoorziening, een nieuw netwerk en nieuwe contacten. Zelf heb ik weinig tijd naast mijn opdrachten, mijn gezin en vrijwilligersactiviteiten, maar ik ben altijd bereid iemand te helpen als dat kan. Dat zal dan vast op een ander terrein zijn dan technische zaken rondom de SM.



Een volle agenda dus en ik zal niet ieder evenement aanwezig kunnen zijn, maar jullie gaan me zeker af en toe zien.



Half acht, de wekker gaat. Met een fris gevoel stap ik uit bed, loop naar benedern en tik blindelings de automaat aan waar die heerlijke en voor mij 's morgens onmisbare koffie uit komt. Levensbehoefte nr.1. Met een prima humeur zit ik aan tafel mijn koffie te drinken. Vandaag is er weer een brugdag, één van mijn favoriete clubevenementen. Heerlijk, SM's de garage in, de brug op en er even in en onder kijken. Techniek all over the place.

door Michiel Rautenberg

Rond negen uur ga ik richting onze loods waar de SM in sluipstand op me staat te wachten, maak de ramen aan de binnenkant nog even schoon en start de auto. Met een heerlijke roffel slaat de Maserati aan en ik draai de A12 op om in Amsterdam Marco van der Noordaa op te halen. Aangezien hij z'n SM vorig jaar verkocht heeft had ik hem aangeboden om mee te rijden naar Grootebroek. Dat aanbod greep hij met beide handen aan, want 'dan reed hij ook weer eens in een SM'. Zal 'ie de SM toch gaan missen...? Een klein half uur later neem ik de afslag bij de RAI en rij Amsterdam binnen. Raampje open, heerlijk. Bij Marco word ik hartelijk ontvangen, en ook leuk om te zien waar hij woont. Marco

Garage De All-Timer



woont met z'n vrouw in een prachtig appartement in een mooi stukje Amsterdam. In hetzelfde gebouw heeft na de oorlog ook Otto Frank nog gewoond. Leuk om een stukje van deze belangrijke geschiedenis te horen en vooral te kunnen zien.

CITROBOUTIQUE

Marco was nog druk doende om zijn collectie Citroën SM-shirts van zijn winkel Citroboutique.nl samen te stellen, deze wilde hij laten zien aan de clubleden. Nadat hij de juiste shirts had gepakt stapten we in en reden Amsterdam uit richting Grootebroek. Helaas is het niet het mooiste stuk om te rijden, alleen net boven Zaandam kun je een beetje gasgeven, en het stuk vanaf de afslag Enkhuizen naar Grootebroek was helemaal dramatisch. Alleen maar werkzaamheden. Rond elf uur arriveerden wij in

Grootebroek. We werden hartelijk ontvangen, een aantal SM's stond al op het terrein geparkeerd en mijn SM kon gelijk naar binnen omdat ik deze even op de brug wilde hebben. Ik vermoedde nl. een kleine LHM-lekkage aan de achterzijde, vandaar. En het is toch een brugdag!

GEZELLIG

Als eerste even kennisgemaakt met Jeroen, de eigenaar van het bedrijf. Ik vond het bedrijf er mooi uitzien. Hij zat er die dag pas een maand in, het oude pand was te klein geworden en uitbreiding was noodzakelijk. Er heerste een gezellig Citroënsfeertje, met een geweldig leuke HY bus die opengezaagd was en momenteel als 'kantine' dienstdoet. De cabine zit er nog maar de rest is verdwenen. De bus is erg verroest: Jeroen en zijn medewerker hebben de bus kaalgeschuurd en bewerkt

met landbouwsout om een mooi roestig effect te creëren. En dat is gelukt! Erg leuk en vooral sfeer- vol. Tevens een Amerikaanse SM op een brug, deze is voorzien van een nieuw interieur en een gerevi- seerde motor.



Buiten was het ook 'SM'. Er waren drie verschillende kleuren blauw aanwezig: Jeroen z'n SM in de kleur Vert des Tropiques, Frank z'n SM in Bleu Delta en Robin z'n SM in Bleu de Bregançon. Mooi om te zien. Voor de gelegenheid uiteraard even naast elkaar geparkeerd en op de foto gezet. Daarnaast heb ik me staan vergapen aan de schitterende motorruimte van Joop Groot z'n SM Injection Electronique, wat is dat mooi origineel gemaakt zeg. Klasse. In de middag kwam Peter van Geest nog even langs met zijn gerestaureerde DS, wát een plaatje zeg. Ondertussen heb ik ook nog even de vermoedelijke lekkage aan mijn SM onderzocht, maar heb niets aangetroffen. Alles was droog, dus wat de olievlek op mijn parkeerplaats is geweest weet ik niet, maar in ieder geval geen LHM. Gunstig.

CATERING

Ook voor de catering was goed gezorgd! De broodjes kroket vonden uiteraard gretig aftrek. Rond drie uur zijn Marco en ik weer



ingestapt en richting Amsterdam gereden. Al met al keek ik terug op een geslaagde brugdag. Ondanks de enigszins magere opkomst was het toch weer leuk.

Jeroen, hartelijk dank voor de ontvangst!



Divas op toertocht



Al sinds jaar en dag start de opening van het klassieker seizoen wat ons betreft pas echt met Pasen als Dominique Leherre zijn toertocht in Noord-Frankrijk uitzet. Samen met ruim 100 (dit jaar 127) liefhebbers van klassieke auto's genieten van lekker eten, mooie ritten en goed gezelschap natuurlijk. En van elkaars automobielen. Maar dat spreekt vanzelf.

door Luco Fokkert

Wat voor ons ook een traditie is geworden, na de allereerste keer dat wij meereden, is dat wij een dag eerder al afreizen om het stadje en omgeving te verkennen waar ons hotel staat. Met ruim 50 equipes is het namelijk niet handig om door grotere agglomeraties te rijden.

Dit jaar was Compiègne ons tijdelijk thuis voor vier nachten. Nu is Compiègne een erg overzichtelijk stadje en zelfs voor mensen die wat slechter ter been zijn makkelijk in een paar uurtjes te doen. Zelfs als je het keizerlijk paleis met het Musée de la Voiture meeneemt.

Wouter had dus bedacht dat we

op de heenweg een stop zouden maken in Arras.

Nu is noord Frankrijk vergeven van de historische plaatsen, maar Arras, of Atrecht zoals de stad in het Nederlands heet, heeft voor liefhebbers van de vaderlandse geschiedenis uiteraard een bijzonder plekje.

PROTESTANT

Tijdens de 80 jarige oorlog koos een aantal Nederlandse gewesten de kant van de katholieke koning Philips II. Met de Unie van Atrecht maakten zij zich in 1579 los van de overige, hoofdzakelijk protestantse gewesten. Deze splitsing zou definitief blijken. De

hereniging onder Willem I in de negentiende eeuw was geen lang leven beschoren tenslotte. Zo reisden in de ochtend van de 29ste maart twee slanke diva's af naar het oud Vlaamse stadje Atrecht. Aan boord van de tweede Citroën SM Rob Kruiff met autoliefhebber Paul Ottenhoff. Ondanks de drukte vlotte de reis voorspoedig. Zonder problemen namen de dames alle hinderissen die de Belgische wegen moderne automobilisten stellen: gaten in het wegdek en door files vrachtwagens veroorzaakte bewegende wegversmallingen. De weg naar Atrecht is in Frankrijk omzoomd met militaire begraafplaatsen: Britse-, Canadese-, Indische-, Portugese- en Duitse kerkhoven. Stille getuigen van een woelige geschiedenis. We maken een tussenstop bij de grootste Franse militaire begraafplaats ter wereld: Notre Dame de Lorette, even ten noorden van Atrecht op een strategische

heuvel gelegen. Hier blokkeerden de Fransen in de Eerste Wereldoorlog de Duitse opmars richting Parijs. Er is vreselijk gevochten, zoals overal in noord Frankrijk. Meer dan 60.000 soldaten liggen hier begraven. Fransen, maar ook onbekende soldaten. Voor hen en voor de overige gevallen soldaten is een indrukwekkend namenmonument opgericht: Een 345 meter lange Ring of Remembrance met op alfabetische volgorde de namen van 579.606 soldaten gegraveerd die in deze streek zijn gesneuveld. Samen met de bijna 20.000 witte kruisen maakt het een overweldigende indruk.

NIEUW-ZEELANDS

We parkeren de beide wagens op de parking van de Steengroeve Wellington vlakbij het centrum van Atrecht. Als we voldoende tijd overhouden na de wandeling door het stadje kunnen we hier de in de Eerste Wereldoorlog door Nieuw-Zeelandse soldaten gebouwde ondergrondse kazerne bezoeken. De kazerne bood plaats aan 20.000 soldaten die hier uit het zicht maar wel vlakbij de linies gelegerd werden. Helaas. Zoals zo vaak blijkt Wouter's plan iets te ambitieus;

het was al na de middag en de wandeling door het stadje nam toch iets meer tijd in beslag dan gedacht. Je wilt ook wel even een biertje tussendoor.

Atrecht is een charmant stadje met o.a. twee prachtige pleinen en een grote abdij (waar het tractaat van Atrecht in 1579 werd getekend). De Grand Place is met recht een groot plein, liefst twee hectare groot. Helaas is de stad tijdens de eerste Wereldoorlog zwaar beschadigd. Bijna alles wat je ziet is daarom na de eerste Wereldoorlog opnieuw gebouwd. Ook het heldenplein met stadhuis en belfort. De aanwezigheid van een belfort is (samen met de gevels van de huizen langs het plein) een duidelijke aanwijzing dat we hier in een historische zuid Nederlandse stad zijn. Hoewel ook daarbuiten wel gebouwd staan de meeste belforten toch in het huidige België en noord Frankrijk. Deze verstrekte torens met een stormklok (bel) werden gebruikt om belangrijke papieren en gevangenen te bewaren, terwijl de klok in tijden van nood en gevaar werd geluid. We genieten van een pauzedrankje in een bar aan het Heldenplein, met uitzicht op het stadhuis. Hoe-

wel het nog fris is en een beetje donker weer zijn er toch nog wel wat mensen die ook buiten plaatsnemen op het terras. Dat is ons toch te gortig.

Als we na ons rondje weer bij de wagens aankomen besluiten we dat het tijd wordt om richting Compiègne te rijden. De ondergrondse kazerne moeten we een andere keer dan maar eens bezoeken.

INCHECKEN

We willen de snelweg mijden en vol goede moed gaan we op weg. Na een paar kilometer achter vrachtwagens aan van rotonde naar rotonde te hebben gesukkeld stoppen we en informeren of Rob en Paul het ook goed vinden als we toch de eerste de beste oprit naar de tolweg nemen. Zo gezegd zo gedaan, via de A1 schiet het lekker op.

Inchecken in het hotel en opfrissen voor het diner.

Omdat het hotel ook dit keer weer op een industrieterrein aan de rand van de stad ligt (wel zo praktisch vlakbij uitvalswegen en met een ruime bewaakte parking) hebben we een tafel gereserveerd in een restaurant op een paar autominuten verwijderd in Le





Blikvangers. Comfortabele topkwaliteit. Duurzaam en eerlijk.
De mooiste shirts en polo's vanaf 24,95 euro. Ga naar

CITROBOUTIQUE.NL

10% korting voor leden Citroën SM Club NL (Actiecode C114)





Meux.

Het eten was overheerlijk en mooi opgemaakt. De huiswijn smaakte prima. Helaas heeft het dorpje behalve de uitstekende keuken van het restaurant niet veel te bieden. De enige kroeg van het dorp was jaren geleden al dichtgetimmerd. Dan maar een borrel in de bar van het hotel. Ach en met goed gezelschap is het bijna overal wel gezellig te maken. Zeker als de obers heel erg hun best doen.

NAPOLEON

De volgende morgen fris en fruitig op pad. Eerst maar eens parkeerplekken zoeken voor de beide dames in de buurt van het paleis. Dat is nog niet eens zo heel makkelijk want de historische binnenstad is geheel betaald parkeren. De parkings bij het paleis zijn gratis maar vol want dicht bij het centrum. We zijn de eigenaren van het vele moderne blik in ieder

geval niet in het paleis tegengekomen.

Het weer zit nog steeds mee en we besluiten eerst maar eens een rondje door de stad te doen. Als het dan toch mocht gaan regenen kunnen we altijd nog binnen bij Napoleon schuilen.

Ook hier weer een mooi klein



centrum dat prima in een uurtje belopen kan worden inclusief stadhuis met belfort en middeleeuws klooster. We wandelen ook een stukje langs de rivier de Oise en zien de resten van de brug waar Jeanne d'Arc vlakbij gevangen zou zijn genomen door de Bourgondiërs.

Dan is het tijd voor het paleis van Compiègne. Hier dolen we door talloze stijlkamers alvorens we bij het eigenlijke doel van ons bezoek aankomen: het Musée de la Voiture er du Tourisme, met voertuigen uit de Romeinse tijd tot in de twintigste eeuw. Onder meer de elektrische torpedo-auto La Jamais Contente van Camille Jenatzy staat er tentoongesteld. Zowel in de stijlkamers als bij de oude wagens gaat Paul helemaal los met zijn camera. Het museum kan zo een nieuwe folder drukken.

En tijd vliegt als je het leuk hebt!

Zo langzamerhand zal het in het hotel wel drukker worden als ook de overige deelnemers arriveren. We besluiten dus de dames richting het hotel te sturen.

De parkeerplaats bij het hotel stroomt inderdaad langzaam maar zeker vol. De bekende (en een paar minder bekende) gezichten worden begroet. Het belooft weer een gezellige boel te worden.

De volgende twee dagen staan helemaal in het teken van lekker toeren, bezienswaardigheden bezoeken en gezellig eten en drinken.

Op zaterdag vertrekken we eerst voor een bezoek aan het kasteel van Pierrefonds, dat een soort Neuschwanstein blijkt te zijn.



Nou ja een fantasiekasteel in ieder geval, maar wel indrukwekkend! Wat is het groot. Napoleon III had het duidelijk hoog in de bol. Na de lunch staat een bouwwerk van geheel andere orde op het programma maar wel van iemand met een hoge eigendunk: Wolfsschlucht 2, één van de drie commandobunkers van de Duitsers uit de Tweede Wereldoorlog. De bunker was bedoeld om de invasie van Engeland vanuit te coördineren. Zo ver is het niet ge-

komen. Hitler is er maar éénmaal geweest, in 1944. Die vergadering met zijn generaals moest naar de Führerbunker worden verplaatst vanwege de overvliegende bommenwerpers.

TROISSEREUX

Het complete terrein wordt onderhouden door vrijwilligers die ook de rondleidingen verzorgen. Ze doen erg hun best om met name de Führerbunker voor bezoekers aantrekkelijk te maken. Op zondag bezoeken we het voormalig klooster van Royaumont en het nog steeds bewoonde kasteel van Troissereux. Het charmante maar vervallen kasteel dateert deels al uit de vijftiende eeuw. De familie die het slot bewoont doet haar best om het erfgoed te bewaren voor de volgende generaties. Dat gaat moeizaam. Maar de eigenaars doen er alles aan om het de bezoekers naar de zin te maken. Van verklede bodes tot chocolade paashaasjes.

GEEN KIK

De diva's laten zich het allemaal welgevallen. Geen kik geven ze of ze nu op gras, in gravel of op verharde parkings moeten wachten tot we terugkeren. Zonder te mopperen kwijten ze zich van hun taak. Zoeven over landwe-

gen, kronkelen langs serpentine en in de veren voor de obligate ezelsruggetjes, zoals verkeersdrempels zo mooi heten in Frankrijk niets is hen teveel om ons een glimlach op het gezocht te toveren en hier en daar een duim of oplichtende koplamp als teken van waardering van een bewonderende Fransoos.



Op maandag is het tijd om weer af te reizen richting Nederland. Pas dan, als we weer bijna thuis zijn moeten de ruitenwissers tonen dat ze nog werken. Pas de probleme!
We kijken terug op een zeer geslaagd evenement. Met dank aan de organisatoren natuurlijk en aan de dames!





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

White Lady in parts (2)

Bijna een half jaar is verstreken sinds het besluit om haar helemaal kaal te maken. En daar is het niet bij gebleven.

door Harald Weessies



Het gevolg is dat er inmiddels op verschillende plaatsen tegelijkertijd aan haar wordt gewerkt en op andere - met smart- op haar wordt gewacht. Bij Cyril (Sars) staat nog steeds een kast vol onderdelen, waaronder de aircopomp, carburateurs en potjes vol met boutjes, moertjes en ander klein spul. Het volledige zwart leren interieur, inclusief de puntgave deurpanelen, is in mijn kantoor beland.

Het begon dus met een besluit, gebaseerd op het idee dat ze weer moest worden zoals ze ooit geweest was. Een beeld dat nu bij het schrijven ver weg lijkt. Maar, gelukkig hebben we de foto's nog, want na ontmanteling volgt onherroepelijk de wederopbouw...en dan de wederopstanding.

In november zag ze er nog fraai uit. Weliswaar miste een groot deel van de voorzijde. Het plaatwerk was al door de spuitser opgehaald en de motor was er door Cyril uitgehaald, maar zelfs zonder voorzijde op de trailer genoot ze veel belangstelling. Duimen omhoog op de snelweg, en minutenlange inhaalacties. In mijn oude thuishaven Utrecht, zou ik haar met David (Overberg) verder ontmantelen. Aldus geschiedde. Vooral David ging voortvarend te werk en binnen een week was er ook hier een kast vol met onderdelen.; linkerkant, rechterkant, voor- en achterkant. Nu had ik dus twee kasten op twee plekken, een koets en een interieur van elkaar gescheiden. Mooi, maar het zou nog mooier worden.

VERSTEKELING

Op een vrijdagmiddag in Utrecht bedacht ik dat er nog best wat meer bouten losgedraaid konden worden. Je doet zoets maar één keer, nietwaar? Mijn aandacht had ik gericht op een afdekplaat ter hoogte van de wielkast die nog vastzat. Een vettige bende, met

veel vuil. De boutjes waren zo los, en daarachter kwam een gemummificeerd exemplaar van wat een harige vogel leek tevoorschijn. Het bleek een muis. Kurkdroog, beetje vetzig. Het dier had zich er waarschijnlijk veilig gewaand, maar had de uitgang niet meer kunnen vinden uit het labyrint van Franse leidingen. Om uiteindelijk te eindigen in een afvalbak in Utrecht aan de Colorado-dreef.

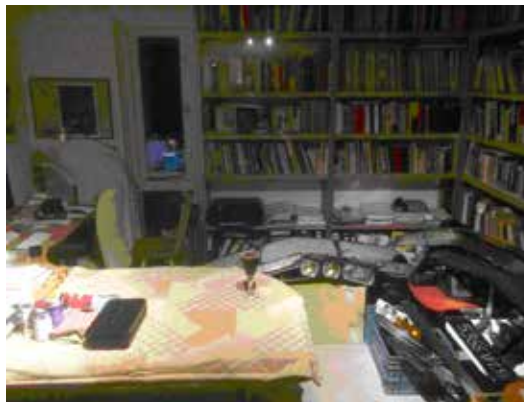
Ook alle overige afdekplaatjes heb ik uit voorzorg verwijderd. Andere –al dan niet aanverwante- familieleden werden niet aangetroffen. Het was vast de schlemiel van de familie.



BUREAU

Met de verwijdering van de verschillende onderdelen steeg logischerwijs ook het aantal losse delen dat op z'n minst schoongemaakt kon worden. En zo kwam het dat naast een interieur mijn kantoor verrijkt werd met verschillende dozen 'SM-delen'.

Mijn L-vormige bureau had ik uit voorzorg voor de helft voorzien van een afgedankt laken waarop zich de kostbaarheden aan een nadere inspectie konden laten onderwerpen. Zo kon ik mij, door slechts een kwartslag te draaien, van werk naar hobby begeven. Een veel idealere situatie is feitelijk niet



denkbaar. Alleen was niet iedereen het daarmee eens. Mijn meisje, dat af en toe polshoogte komt nemen, werd gek. Vier weken heb ik het nog weten te rekken.

Gelukkig had ik al wel een aantal zaken nader kunnen inspecteren en repareren. De achterlichten zijn gereinigd en alle scheurtjes in het kunststof gelijmd. Het expansievat voor de koelvloeistof is weer blinkend schoon en zwart, de dop met een klein laagje blanke lak. De deurpanelen liggen nu stiekem op zolder onder een laken. In het kantoor wordt meestal weer gewerkt.





MOTORKAP

In januari kon de volgende stap gezet worden. Opnieuw de trailer op en terug naar het oosten, naar Ko, plaatwerker en spuitspecialist te Vorden, om alle lak er definitief af te halen. Ko was het geworden omdat de auto dan dichtbij huis zou blijven en Ko een mooi jong bedrijf heeft. Alleen met De SM had hij nog weinig ervaring, maar hoe moeilijk kan het zijn? Ook Ko ging voortvarend aan de slag. De losse delen (schermen en deuren) werden met soda gestraald en de rest zou worden geschuurd. Zelf had ik het wat druk met werk, maar



Ko stuurde mooie foto's van blank metaal. Alles onder controle. Totdat ik naar de motorkap vroeg. Toch gestraald, en 'niet helemaal goed gegaan', zei Ko, en hij legde daarbij de klemtoon op de laatste lettergreep in he-maal. Ik vroeg wat er dan 'niet goed gegaan was', en bedacht daarna dat ik met Ko in gesprek moest over het begrip eufemisme. Enkele gesprekken verder en een lang verhaal kort: een kapotte motorkap. Het begon waarachtig op werk te lijken dit project! Gelukkig had Cyril nog een mooi vervangend exemplaar, dat de straler zelf mocht ophalen, maar nieuwe vriendschappen zijn hier niet ontstaan. Inmiddels zijn de donkere dagen voorbij en is het vervangend exemplaar keurig geschuurd.

TWIJFEL

Haar eens zo fraaie witte huid is er nu definitief af. Gevild. Wit is alleen nog zichtbaar op de bodemplaat in het interieur, maar ik vraag me wel af waar ik aan begonnen ben. Een auto die volledig uit elkaar gehaald is en over vijf plaatsen verspreid ligt. Hoe komt dat ooit weer goed bij elkaar? 'Niet te lang over nadenken. Doorzetten nu.' De dagen worden weer langer. Het wordt voorjaar.



Nu de lak eraf is dringt de gedachte zich op dat iedere kleur nu mogelijk is. Feuille Dorée, vind ik ook mooi. Bovendien haar 'introductiekleur'. Of Brun Scarabee, zoals wijlen mijn DS? Of toch Vert des Tropiques? De laatste twee vind ik mooier met een bruin leren interieur, dus die vallen af. Of ik moet natuurlijk een bruin leren interieur vinden...

Een week vol twijfel en bodemloze-putgedachten verder, staat vast dat ze weer Blanc Meije wordt. AC 088. Maar zover is het nog niet! Eerst moeten die fraaie scherpe lijnen weer terug in haar koets, dan terug naar Utrecht om op te bouwen en daarna de laatste fase in. Zal ze dit (na)jaar nog rijden?





SM's onder de hamer (12)



Het is altijd maar de vraag wat een SM doet op een veiling. Waar zoeken de kopers naar en wat zijn ze bereid daar voor te betalen? Dat het uiteindelijk vaak neerkomt op nattevingerwerk, is ook de afgelopen maanden weer gebleken. Veilinghuis Catawiki bijvoorbeeld lijkt er een handje van te hebben SM's te hoog in te schatten. Of dat aan hen ligt of dat de eigenaren simpelweg te veel vragen is gissen, maar met name de Catawiki-SM's halen opvallend vaak de reserve niet. Maar er zijn ook andere uitersten. Het gerenommeerde veilinghuis Artcurial schatte een SM in op maximaal 90.000 euro en die auto ging voor ruim een ton weg! Interessante veilingen dus de afgelopen maanden.

door Sietse Beckers

Datum: 9 februari 2018
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Artcurial
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6731, motor no. 106.441
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, roues résine, donkerblauw met blauw lederen interieur, afgelezen tellerstand: 4.233 kilometer (gereden sinds complete renovatie).
Zonder twijfel een van de eyecatchers tijdens de Salon Rétromo-

bile. Deze prachtige diva begon haar leven in 1972 bij een Citroën-dealer in Turijn. Wat er daarna is gebeurd is niet bekend, maar toen ze in 2012 van eigenaar wisselde, was ze toe aan een renovatie. De nieuwe eigenaar besloot er geen gras over te laten groeien en maakte maar liefst 150.000 euro over naar Daunat. De befaamde specialist aan de rand van Parijs pakte werkelijk alle onderdelen aan en leverde de SM uiteindelijk af in Blue d'Orient met een bijpas-



send blauw lederen interieur. Sinds de restauratie legde de auto iets meer dan 4000 kilometer af, voordat ze haar opwachting mocht maken op de veiling. De naam Daunat doet het altijd goed en gezien de uitzonderlijke staat, waren de verwachtingen hooggespannen. Artcurial schatte de opbrengst in op 60.000 tot 90.000 euro, maar de zaal bleek nog een stukje enthousiaster. Maar liefst 113.240 euro bracht deze SM uiteindelijk op. Voor zover bij ons bekend is het daarmee een van

de duurste reguliere SM's ooit verkocht. Of dat ook betekent dat ze niet veel op de weg zal komen weten we niet, maar gelukkig hebben we de foto's nog.



Datum: 9 februari 2018
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Artcurial
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1401, motor no. 106.479
Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, airco, wit met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 53.100 mijlen.
Tijdens de Salon Rétromobile deed de bekende Nederlandse Citroënverzamelaar Richard Reiniers zijn collectie van de hand. De meeste aandacht ging uit naar de meerdere Chaprons (waarvan een groot deel overigens niet de reserve haalde), maar in de verzameling bevond zich ook nog een SM. Een witte Amerikaanse, nieuw geleverd in 1974 in Long Beach, Californië. Volgens de overlevering werd ze slechts tot 1980 regelmatig gebruikt, om uiteindelijk in 1996 naar een nieuwe eigenaar in Nederland te gaan. Ook die reed er nauwelijks in en





in 2013 kocht Reinders de auto. 500 kilometer legde hij er slechts in af en de afgelezen tellerstand van 53.100 mijlen wordt dan ook als origineel beschouwd. Net als de rest van de auto overigens, een renovatie heeft nooit plaatsgevonden. Gezien de nette en originele staat verwachtte Artcurial een finaal bod tussen de 40.000 en 60.000 euro. De biedingen bleven echter steken op 33.376 euro. Bij gebrek aan een reserve mocht de witte dame voor dat bedrag van eigenaar wisselen.



Datum: doorlopend
Plaats: Carballo, Spanje
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8698, motor no. R109.942
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 53.148 mijlen.
Een schuurvondst zonder papieren die de nodige liefde nodig heeft. Heel veel liefde zelfs, want deze diva schreeuwt om een volledige restauratie. Origineel geleverd in Amerika, staat ze nu deels gedemonteerd in Spanje. Of je daar als koper heel blij van





wordt is nog de vraag, want hoe compleet is de auto daadwerkelijk nog? De verkopende partij beweert in ieder geval dat alles aanwezig is en dat de auto op

wat kleine plekje na roestvrij en zonder deuken is. Ook het interieur wordt beschreven als redelijk. Catawiki begon enthousiast met een geschatte opbrengst tussen de 9.800 en 12.800 euro, maar de markt lijkt het dat geld toch echt niet waard te vinden. De reserve werd niet gehaald, de keer daarop ook niet en op het moment van schrijven staat de auto wederom op de veilingssite. Ditmaal hopen de veilingmeesters op 8.800 tot 9.700. In de volgende SublieM laten we weten of er uiteindelijk een koper is gevonden.

Datum: 8 maart 2018
 Plaats: Amelia Island, Verenigde Staten
 Veilinghuis: Bonhams
 Kavel: Citroën SM 1970, chassis no. 00SD1798, motor no. 350.229
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, automaat, airco, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 74.282 kilometers.
 We blijven nog even bij de SM's die qua opbrengst flink afwijken van de geschatte waarde. Dit grijze exemplaar werd vermoedelijk nieuw geleverd in Zwitserland en kwam in 1989 in handen van verzamelaar Claude Imhoof. Hij hield de auto maar liefst 28 jaar. Veel is er verder niet bekend, behalve dat de auto zich in originele staat bevindt. Hoewel foto's veel kunnen verbloemen, lijkt deze SM in zeer nette staat en met name het mooie zwart lederen interieur springt in het oog. Toch zaten ook hier de veilingmeesters er flink naast. Volgens Bonhams moest de auto tussen de 49.000 en 65.000 euro opleveren. Er werd zelfs geen reserve ingesteld. Een beetje pijnlijk is het daardoor wel dat het hoogste bod bleef steken op een 'magere' 27.149 euro.





laat staan de geschatte 30.000-35.000 euro.

Datum: 8 april 2018
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Artcurial
Kavel: Citroën SM 1970, chassis no. 00SB0755, motor no. 100.969
Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, airco, wit met beige stoffen interieur, originele radio, afgelezen tellerstand: 56.708 kilometers.
Het lijkt het jaar van de witte SM te worden. Tijdens de ALV verschenen er alleen witte SM's, op Citromobile hadden we een witte SM op de stand, clublid Harald Weessies houdt ons op de hoogte van zijn 'white lady' en van de 7 hier besproken SM's zijn er maar

Datum: 5 april 2018
Plaats: Controguerra, Italië
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC2556
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met blauw stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 86.547 kilometers.
Een auto met slechts licht restauratiewerk, aldus de verkoper. Geregistreerd in Italië in 1973, heeft deze SM naar verluidt tot vorig jaar regelmatig gereden. In die 45 jaar is in ieder geval ooit besloten om het injectiesysteem te vervangen voor carburateurs. Kijkend naar het uiterlijk, dan komt dat verder overeen met het verhaal dat deze diva geen showroom queen is. De rechterzijde heeft een aantal deuken, het dak is gedeukt en mist vrijwel alle blanke lak, de bekleding heeft zijn beste tijd gehad en de overige foto's verraden dat er nog wel wat laswerk aan te pas mag komen. Dat de techniek in orde is moeten we maar aannemen van de verkoper, maar de bidders hadden sowieso niet genoeg vertrouwen om in de buurt te komen van de reserve,





liefst 2 wit, waaronder dit vroege exemplaar dat op 3 december 1970 aan haar eerste eigenaar werd geleverd. In 1981 kwam ze

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB0370

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, beige met bruin lederen interieur.

Voor diegenen die de historie van Citroën kunnen dromen, zal de achternaam Cotton zeker een belletje doen rinkelen. Onder leiding van René Cotton werden in 1959 de eerste Citroën-fabrieksteams opgericht, die met name in de rallysport de nodige successen zouden boeken. In 1971 overleed René en werden zijn taken over-

bekleedde. Diezelfde Marlène was de eerste eigenaar van deze SM, die in de afgelopen 47 jaar slechts eenmaal van eigenaar wisselde. De tweede eigenaar was een Citroënmonteur die altijd goed voor de auto zorgde. Hij verving onder meer de kettingen, kleppen, oliepomp en koppeling en reed er daarna nog zo'n 5000 kilometer mee. De staat van het in- en exterieur verraden dat er inderdaad met liefde in deze diva is gereden. Mooi bruin leer en tapijt en strak in de lak. De uiteindelijk geboden prijs van 45.880 euro lijkt dan ook gerechtvaardigd en valt keurig binnen de schatting van 30.000 tot 50.000 euro.



in handen van een Citroënvertegenwoordiger, die de auto hield tot aan zijn dood in 2017. Sindsdien is er het nodige werk aan de techniek verricht, maar los daarvan was er niet veel werk nodig. Het originele stoffen interieur ziet er nog puntgaaf uit en ook de rest van de auto maakt een goed verzorgde indruk. Ook altijd leuk: De originele aankoopstukken zijn nog aanwezig. Gezien de (ogenschijnlijke) staat van deze witte schone, lijkt de nieuwe eigenaar een goede deal te hebben gemaakt: de auto werd geveild voor 32.184 euro.

genomen door zijn vrouw Marlène. Zij werd daarmee de eerste vrouw die een dergelijke positie



Datum: 14 april 2018
Plaats: Lyon, Frankrijk
Veilinghuis: Aguttes

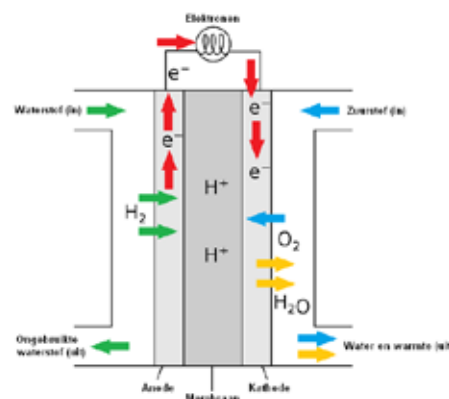
SM Hydrogène

In twee eerdere nummers van SublieM heb ik de ins en outs beschreven van de elektrische SM. Met als conclusie: fantastisch concept, maar nog niet haalbaar. Waterstof als opslagmedium heb ik toen over het hoofd gezien.

door Marco van der Noordaa

En dat is niet terecht. Want het valt nog maar te bezien welke manier van opslag het op lange termijn gaat winnen. Accu's kennen we inmiddels allemaal. De conclusie uit mijn onderzoek was: je krijgt nog veel te weinig actieradius voor je geld en kilo's. Veel minder mensen zijn bekend met rijden op waterstof. Eigenlijk vreemd, want er rijden ook in Nederland al gewoon personenauto's rond op waterstof. Eerst maar eens toelichten hoe het werkt. We beginnen aan de voorkant: de aandrijving. Die is hetzelfde als bij een elektrische auto met accu's. Een elektromotor dus. Bewezen technologie, simpel, hoog rendement, betrouwbaar, snel, kortom: veel beter en slimmer dan een verbrandingsmotor. Dan twee onderdelen die anders zijn. Ten eerste de brandstofcel. In dit slimme stukje techniek reageren zuurstof en waterstof tot water. Daarbij komt elektriciteit

vrij. Dit proces noemen we omgekeerde elektrolyse. Een brandstofcel bestaat uit een poreuze anode en kathode met daartussen een elektrolytlaag. Zie ook de illustratie. De vrijgekomen energie gebruiken we om de elektromotor aan te drijven. Dan nog wat verder naar achteren in de auto. Daar vinden we dit



keer geen accu's, maar gewoon een tank. Die ziet er eigenlijk net

zo uit als een LPG-tank. Alleen zit er nu vloeibare waterstof in. Met als heel groot voordeel: je kunt lekker snel tanken. Denk aan een paar minuten. En je kunt er veel energie in kwijt. Waardoor je minimaal 500 kilometer kunt rijden en dat zal in de toekomst alleen nog maar meer worden. Ook leuk: een volle tank kost ongeveer 50 euro.

Helemaal achterin vinden we een bescheiden accupakket. De brandstofcel reageert iets te traag voor het snelle optrekwerk en de accu's dienen dan als overbrugging. Ze worden onder andere opgeladen door het genereren van energie tijdens het remmen. Het lijkt allemaal te mooi om waar te zijn. Maar dat is het niet. We lopen in Nederland wel ver achter qua infrastructuur voor waterstof. Je kunt nog maar op vijf plaatsen tanken: in Rhooon, Arnhem, Helmond, Groningen en Delfzijl. Er liggen plannen klaar

voor meer waterstof tankstations. Onder meer in Oude-Tonge, Amsterdam, Den Haag, Zwolle, Delfzijl, Schiphol, Utrecht, Venlo, Leeuwarden en Groningen. In 2020 moeten er in ons land twintig staan. Op waterstofwerkt.nl kun je de ontwikkelingen volgen. In Duitsland zijn ze al een stuk verder: 43 stations open en meer dan 30 in aantocht. Ook België, Frankrijk, het V.K. en de Scandinavische landen zijn al verder. SM's op waterstof zijn er nog niet. Maar wel moderne auto's met een brandstofcel. Hyundai



en Toyota zijn voorlopers. Het doel van Hyundai is om in 2020 marktleider te zijn op het gebied van brandstofcelauto's op waterstof. Hun allernieuwste model (opvolger van de ix35 FCEV) is de NEXO. Actieradius: 695 km. Is nu te bestellen vanaf 69.995 euro, start levering wordt verwacht na de zomer. Toyota is al 20 jaar bezig met de ontwikkeling van brandstofcelauto's en heeft in 2015 de Mirai op de markt gebracht (zie de foto, bron www.toyota.nl). Te koop vanaf 80.925 euro. Topsnelheid 178 km/u. Van 0-100 in 9,6 seconden. Kijk maar eens de filmpjes op YouTube, onder andere de test van Autoweek is erg informatief. De auto is nog duur, want ze worden nog met de hand gemaakt in Japan. Bij grotere aantallen verwacht Toyota uiteindelijk op een factor 10 lager uit te komen.

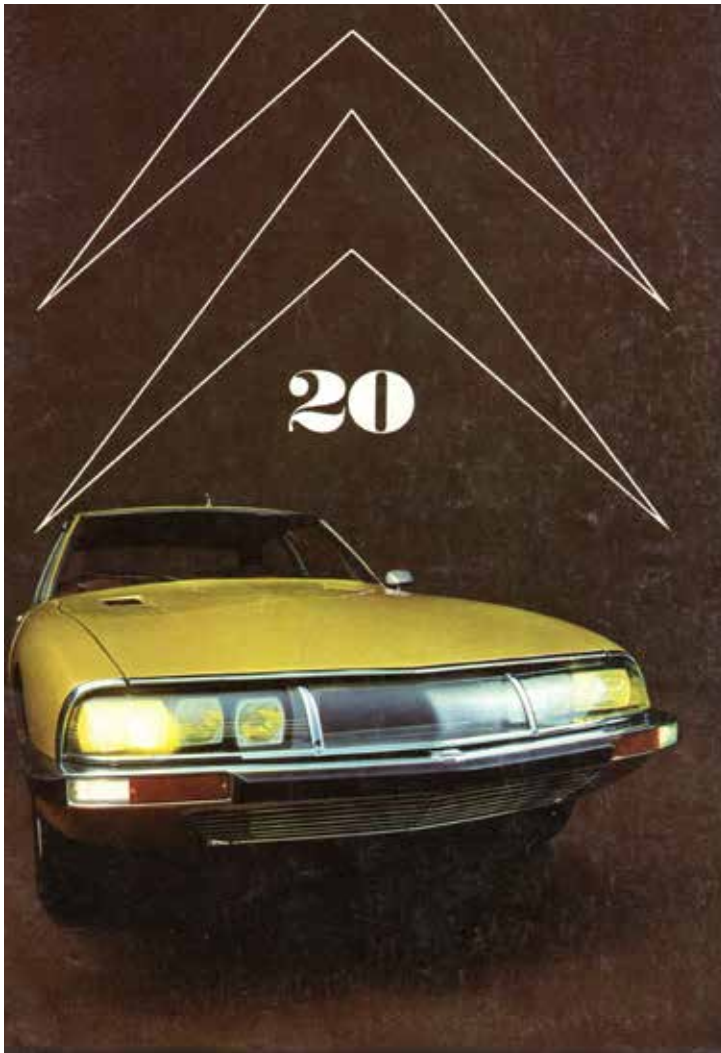
Naast de grote voordelen zijn er natuurlijk ook kritische vragen mogelijk over waterstof. De belangrijkste wat mij betreft: hoe wordt die waterstof geproduceerd? Tot nu toe gebeurt dat voornamelijk uit fossiele bronnen zoals aardgas. Daarmee schieten we weinig op, tenzij de CO2 wordt afgevangen en opgeslagen. Het kan echter ook via elektrolyse: stroom door water jagen waardoor zuurstof en waterstof ontstaan. Het heeft een lager rendement dan productie uit koolwaterstoffen, maar hier ligt wel een volledig groene productie in het verschiet bij natuurlijke energiebronnen zoals windmolens en waterkracht. Dat lijkt mij de juiste weg. Overigens is dit bij elektrische auto's met accu's niet anders. Ook in dat geval wil je groene

energie laden. Voor de groene productie van waterstof in Nederland bestaan grootse plannen. De noordelijke provincies werken zelfs aan een omschakeling naar een Groene Waterstofeconomie. Volgens Ad van Wijk, hoogleraar Future Energy Systems aan de TU Delft, is "waterstof is de ontbrekende schakel in de transitie naar duurzame energie" (bron: AD, 12-2-2018).

Ik spreek de laatste tijd steeds meer mensen die overwegen om hun SM om te bouwen naar elektrisch. Mijn advies zou zijn: zeker doen, maar nog even geduld hebben. Als die waterstofstations er daadwerkelijk komen en de techniek van de brandstofcel in prijs gezakt is, dan is het een veel beter alternatief dan een SM vol met batterijen.



Le Double Chevron



Il est gainé d'une enveloppe rebordée agréable et souple à la paume et aux doigts. Sa partie centrale est large et rembourrée. Il est réglable en hauteur et en inclination. Les commandes électriques des glaces permettent tout faux mouvement du pilote, elles sont glissées sur une console centrale où se trouvent le levier de changement de vitesse, à portée de la main du conducteur, de même que le radio, le condenser et l'allume-cigare qui sont isolés.

VISIBILITÉ

La pare-brise, haut et large, est balayé par une grande surface pat des essuie-glaces très efficaces, à deux vitesses. Il est lavé latéralement par des jets d'eau d'appoint très efficaces qui assurent cependant parfaitement la rigueur de l'ensemble et la protection des occupants. Les glaces bombées dégagent parfaitement la vue sur les côtés et la lunette arrière de grande dimension est à dégivrage électrique.

ECLAIRAGE

L'éclairage nocturne du modèle SM met en œuvre des solutions neuves et originales, mises au point en collaboration avec le Bureau d'Etudes de la Société Citroën : une rampe optique à l'avant de la voiture comporte six projecteurs, tous à incidence à correction dynamique automatique ; deux projecteurs ronds (l'un de croisement), deux phares de route à faisceau large et

thousé and, as it were, "adjustable" by pushing air. Its steel and glass lines are free from sharp angles and flat surfaces, which are so many factors of resistance to fast forward motion. Designed by the Styling Division of the Citroën Design Department on the basis of functional data, the model SM's profile is the outcome of logical, rational considerations. With its pure, well-lined line, its profile based not only on requirements such as the air-penetration coefficient and the frontal area, but also according to fill areas, with its 39 inches less width at the rear than at the front, the model SM has better aerodynamic properties than the DS, which has always, and rightly, be considered an quite exceptional in this respect (the product of CX 1 frontal area shows in the model SM a 25 % improvement over the DS).

EQUIPMENT AND FITTINGS

The fascia is fitted with a very complete range of instruments allowing the driver at all times to check the vehicle's perfect functioning, and to take what steps may be required without loss of time and with maximum effectiveness. All pilot lights and dials are grouped under his eyes, and all controls within easy reach of his hand. Next to the speedometer and the electronic-revometer, a central warning dial groups all the main safety pilot lights.



Le Double Chevron is een blad dat 4 maal per jaar uitgegeven werd door Société Citroën tussen 1959 en het jaar 2000. In al die jaren is het een drietal keren sterk gewijzigd maar de sterke naam bleef. Opvallend is ook dat er drie keer met een nieuwe telling is begonnen. Maar de tweede serie die tussen 1965 en 1990 liep, heeft het langst volgehouden en telt daardoor ook maar liefst 103 nummers. In het blad was iedere keer weer het laatste nieuws van het merk te lezen wat erg veel leuke artikelen opgeleverde. Het was als het ware een voorloper van het huidige CitroExpert. In deze SublieM neem ik jullie mee naar uitgave nummer 20 van de tweede serie, het voorjaarsnummer van 1970. Met hierin, uiteraard, volop nieuws over de zojuist geïntroduceerde SM! Tevens is dit nummer voorzien van een éditie spéciale met daarin vermeld het volledige gamma van Maserati. Voor de SM-verzamelaar dus een leuke toevoeging voor de verzameling.

door Jeroen van Tongeren

Le mo...
4 places
Salon d...
un fais...
voiture...
velle éta...
Son aéro...
le confort...
tique com...
l'équilibre...
rent d'ex...
active. So...
son grand...
tances, sur...
vitesse, so...
tures capa...
manes élev...
La Citroën...
ni une lim...
prototype...
Elle réunit...
homogène ;
de sécurité, d

AÉRO

La carrosserie...
vaillée en sou...
vent. Sa ligne...
des arêtes vive...
constituent aut...
à l'avancement...
Style du Burea...
partir de donn...
du modèle SM...
logiques et rais...
pures, son caré...
aussi bien du poi...
pénétration dans...
tale que des forces...
resserré de 20 cm...
le modèle SM...
valeurs aérodynam...
passait pourtant...
un modèle du ge...
par la surface front...
sur le modèle SM

EQUIP

La planche de bord...
ment très complet pe...
contrôler à tout inst...
du véhicule et d'int...
temps avec le maxim...
les voyants et les cadr...
placés sous ses yeux



**CONFORT
PERFORMANCES
SÉCURITÉ**

le Citroën SM, coupé à 2 portes et présenté en première mondiale au Salon de Genève, rassemble et harmonise un ensemble de solutions qui en font une voiture de premier plan, marquant une nouvelle étape dans la technique automobile. Sa dynamique poussée, la sécurité et la stabilité de sa suspension hydropneumatique, sa direction à rappel asservi, le confort de son architecture, lui confèrent des exceptionnelles qualités de sécurité et de confort. L'équipement complet et raffiné, le confort dans toutes les circonstances, toutes les routes et à toutes les vitesses, sont rarement réunis sur des voitures de cette classe, comme elle, de performances.

Le Citroën SM n'est ni une voiture de sport ni une voiture de grand luxe, ni une voiture de la sécurité routière de demain. C'est un ensemble de trois concepts en une totalité qui a été atteinte au plus haut niveau de confort et de performances.

AÉRODYNAMIQUE

La silhouette du modèle SM a été travaillée par les services de la carrosserie et « sculptée » par le verre et d'acier est épurée et lisse. Les surfaces planes qui sont le résultat de facteurs de résistance à l'air. Conçue par le Service de Recherches et d'Études de Citroën, à l'aide de méthodes fonctionnelles, la forme du SM est exempte de préoccupations aérodynamiques. Avec ses lignes épurées, sa forme travaillée et son coefficient de pénétration de l'air et de la surface frontale de 0,30, son rapport à l'avant, elle possède de meilleures performances que la DS, qui est à juste titre, pour le moment, le produit du Citroën qui a le meilleur rapport de 25 % par rapport à la DS).

ÉQUIPEMENT

Le Citroën SM est dotée d'un équipement complet permettant au pilote de conduire avec la bonne marche et la bonne tenue sans perte de confort et d'efficacité. Tous les détails de contrôle sont étudiés et toutes les commandes

mandées à portée de sa main, soit au tableau de bord, soit sous le volant ou sur la console centrale du levier de vitesse. À côté du compteur de vitesse et du compteur électronique, une centrale d'alerte regroupe tous les voyants de sécurité. La position de conduite a été étudiée pour convenir, grâce à une adaptation rapide et aisée, à tous les types de conducteurs, quel que soit leur morphologie et leurs habitudes de pilotage. Les sièges sont de type baquet, galbés, sans rupture de courbe. Ils maintiennent parfaitement le corps. L'assise est réglable en hauteur, en inclinaison et en profondeur ; le dossier en inclinaison ; l'appui-tête en hauteur et en profondeur. Le volant est ovale et de petit diamètre pour être tenu bien en main sans fatigue.

Its advanced streamlining, the safety and comfort of its hydropneumatic suspension and of its assisted-return steering, together with its balanced architecture, give it exceptional active-safety qualities. Its very complete and refined equipment, its extreme comfort under all circumstances, on any road and at any speed, are seldom simultaneously found on cars capable (as it is the case here) of high performances. The Citroën SM is neither a sports car nor a luxury limousine, nor yet a prototype for to-morrow's road safety. It welds these three concepts reaching the highest levels of safety, comfort and performance.

AÉRODYNAMISME

The SM's body was developed in the wind

CONFORT PERFORMANCE SAFETY

The Citroën model SM, a 4-seater 2-door coupé, whose world premiere has just taken place at the Geneva Motor Show, brings together and harmonizes a set of solutions which make it an outstanding car, whose unrivalled is a landmark in the history of the motor-car.



deux plans de route à long porteur à commande directionnelle, ces derniers pivotent dans les virages en fonction des mouvements imprimés par le conducteur à son volant (dispositif hydraulique).

CONFORT

Quinze places sont prévues dans une Citroën SM en confort supplémentaire. L'ambassadeur SM en confort supplémentaire, en plus de la finition parfaite et les aménagements intérieurs (sièges baquet, des miroirs aux commandes de portières, des miroirs aux commandes de portières, il apporte une sensation inhabituelle sur une voiture sans nervosité et sans effort. La suspension devant et sans effort qui assure les déplacements des conditions de marche, sa l'élasticité du chassis. L'habitacle est largement éclairé, même à l'arrêt où la hauteur de Genève baquet, offre deux places confortables.

TENUE DE ROUTE

La traction avant, l'axe poussé de la liaison au sol, la suspension hydropneumatique à ressorts pneumatiques de hauteur, le centre de gravité plus bas, les performances hautes performances (Michelin tubelike) à carrosserie radiale, leur architecture est celle des plus belles de compétition sportive dans toutes les classes de la Citroën SM une tenue de route remarquable à toutes les

The driver's position thanks to easy adjustability, can be made to suit any driver's habits, whatever his driving habits. The seats are of the bucket type, with a long-life cover. They offer perfect body support. The seat proper can be adjusted for height, slope and distance to the back, for slope; and the head-rest for height and depth.

The steering wheel is oval and of small diameter, so as to allow a firm hold without fatigue. Its rim has a specially padded sheath which is adjustable to the touch. The hub is wide and also padded. Height and slope are both adjustable.

The windows' electrically powered controls prevent the driver ever to take his eyes off the road, placed as they are on the central bracket carrying the gear lever, under the driver's hand, together with the radio, the mirrors and the cigarette lighters, all of them are lit.

VISIBILITÉ

A high-efficiency two-speed wiper system, except a large area of the windscreen, limited at the sides by very narrow wipers which nevertheless ensure perfect rigidity and offer the occupants excellent protection. The corner windows give complete stability at all times, and the large rear window is fitted with electrical de-icing.

LUMIÈRE

The night lighting of the model SM meets the eye of spectacular, novel solutions provided

PHOTOTHÈQUE



Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire au Service de Presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir la quantité d'épreuves 18 x 24 demandée.

These photographs are at the disposal of the journalists. All you have to do is write to the Citroën Press Service quoting the reference number and you will receive the quantity of 18 cm x 24 cm requested.



allures, sur n'importe quel revêtement, par n'importe quel temps et sur n'importe quel tracé, qui permet au conducteur d'utiliser sans inquiétude et avec l'assurance d'une grande sécurité toutes les possibilités d'une grande routière exceptionnelle.

DIRECTION

Pour permettre au conducteur d'utiliser sans problème une voiture dotée d'un tel comportement routier et d'un moteur de hautes performances, il fallait une direction capable, à vitesse élevée de répondre avec précision et rapidité aux sollicitations les plus fines, tout en restant insensible à de faibles efforts involontaires. La recherche de la meilleure solution possible a conduit à l'adoption d'une direction aussi directe que possible et dont l'effort varie en fonction de la vitesse. A l'arrêt, l'assistance est totale, au point que les roues avant se remettent d'elles-mêmes en ligne droite quand on lâche le volant. L'effort nécessaire pour braquer la direction croît avec la vitesse du véhicule et avec l'angle de braquage. Aux allures rapides, la direction devenue plus ferme maintient sans surprise le véhicule



collaboration with the Design Department of the Cibié Company: an optical lamp at the front of the car houses 6 iodine lamps, all with automatic dynamic correction: there are two "dip" headlights, two wide-beam road lights and two long-range directional-control headlights, the steering wheel pivoting, when negotiating bends, in accordance with the movements of the steering wheel in the driver's hands (hydraulic system).

COMFORT

Anyone sitting down in a Citroën SM immediately appreciates its luxurious atmosphere and refined comfort, its perfect finish and practical features (cubby-holes, the door arm-rests of the front seats, soundproofing, unusual by efficient for a speedy, powerful car; the soft, faultless suspension impervious to the roughest roads; the ventilation, which is independent of running conditions, and the efficient heating). Space is amply calculated, even the back where the seat, again of bucket type, offers accommodation for two.

sur la trajectoire désirée, avec une précision parfaite. Ce dispositif constitue un élément de sécurité considérable en toutes circonstances et à toutes les allures. Il garantit une stabilité du véhicule en ligne droite ou en virage inconnue à ce jour. Il accroît la maniabilité en même temps que l'agrément de la conduite, sur route comme en circulation urbaine.

FREINAGE

Le modèle Citroën SM est équipé de quatre freins à disque assistés, commandés par pédalier de type DS, à deux circuits indépendants Avant-Arrière disposant d'une importante réserve d'énergie et d'un répartiteur en fonction de la charge.

MOTEUR

Étudié spécialement pour le modèle SM, héritier d'une science prestigieuse acquise par Maserati sur tous les circuits du monde (voir Édition Spéciale page 15), ce moteur est un six cylindres en V, de 2 670 cm³, super carré, tout aluminium. Possède la légèreté (140 kg pour un 6 cyl.), la robustesse, la puissance et la perfection des « pur-sang » de Modène.

ROAD-HOLDING

Front wheel drive, painstaking study of ground adherence, hydropneumatic suspension with automatic height correction, low centre of gravity, high-performance tyres (Michelin tubeless radial casing tyres made on the same lines as racing tyres), in addition to the streamlined body's own merits, make the SM an outstanding road-holder at any speed, over any road.

STEERING

For the driver to be problem-free at the wheel of a car with such road-holding qualities and such a high-performance engine, the steering had to respond at high speed, to the lightest intentional touch, while remaining insensitive to faint involuntary jolts. The best possible solution is the adoption of a steering system geared down as little as possible and becoming progressively harder as speed increases. At rest, the steering receives total assistance, so that the wheels return to the straight-line position when the wheel is released. The effort required to turn the steering wheel increases with the vehicle's speed and with the angle through which the road wheels are turned. At high speeds, the harder



Photo A. Martini - Citroën 17-361



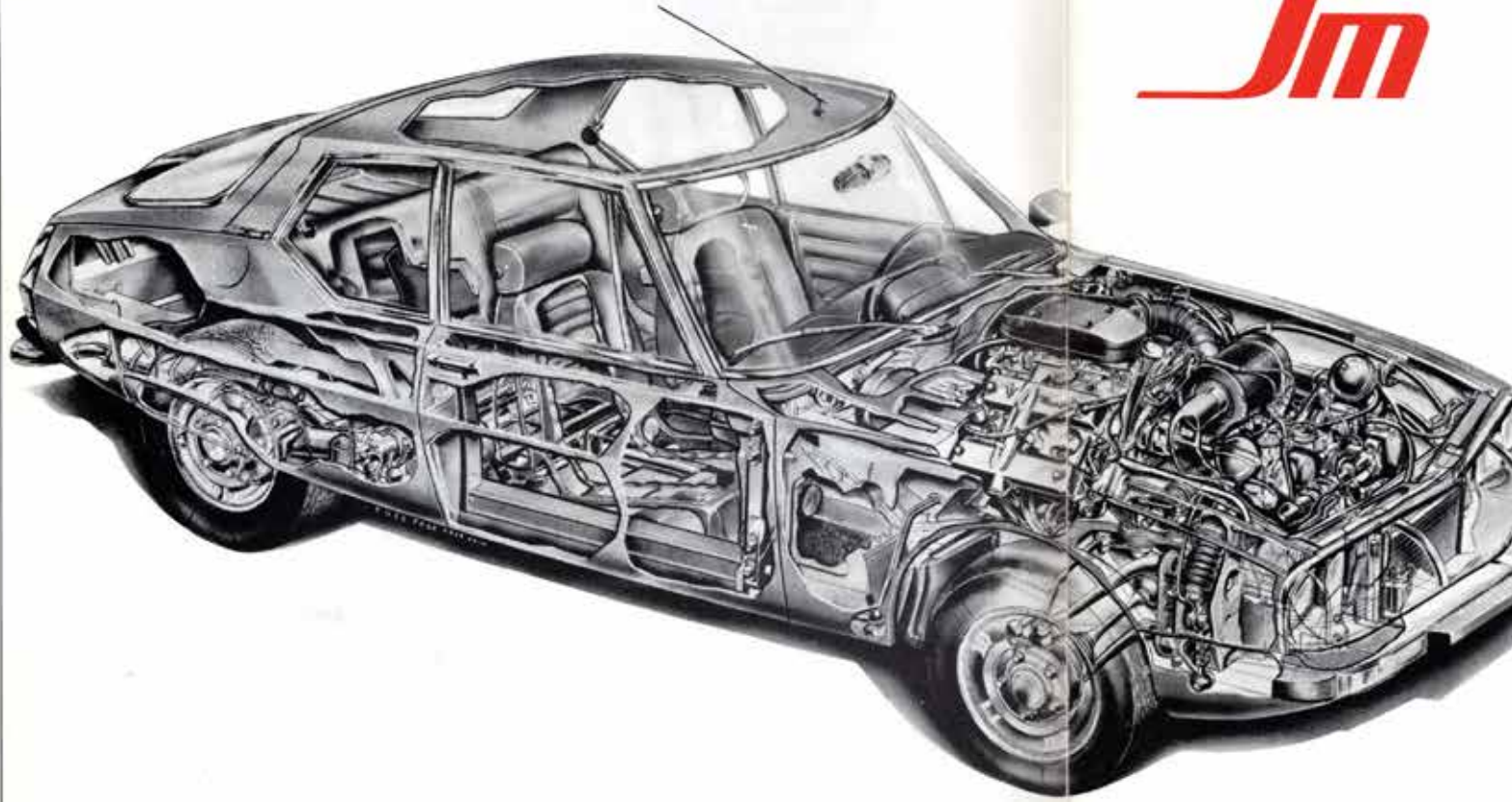
steering maintains the car on the desired trajectory with perfect accuracy. This device forms a considerable safety factor under all circumstances. Both on the straight and when rounding bends, it guarantees vehicle stability, such as had never hitherto existed. It increases manoeuvrability as well as driving pleasure.

BRAKING

The Citroën model SM is fitted with 4-wheel assisted disc brakes controlled by a DS-type pedal; there are two independent Front-Rear circuits with a great reserve of power and a distributor functioning according to axle load.

ENGINE

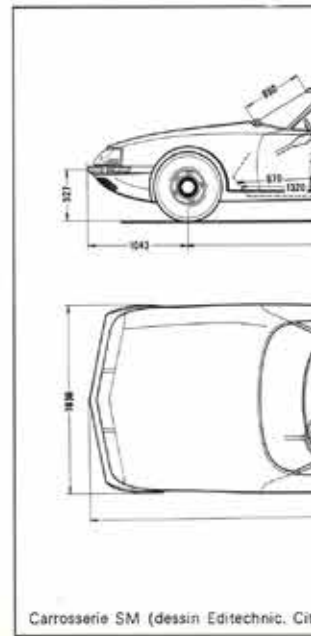
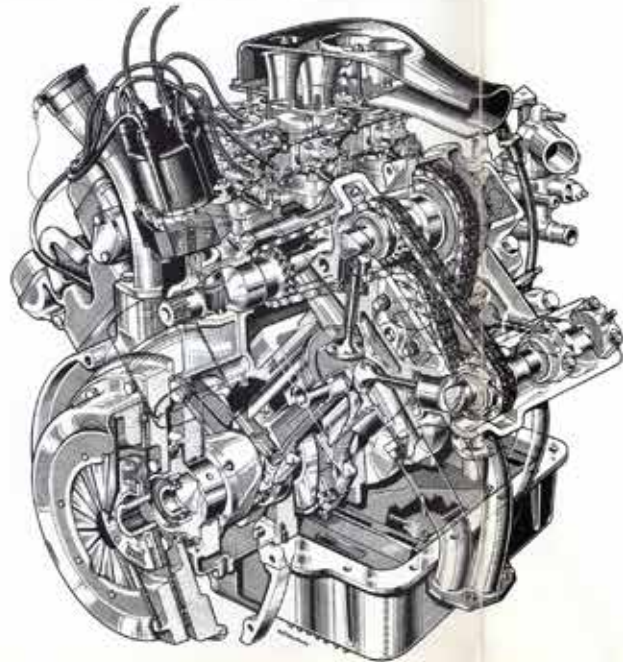
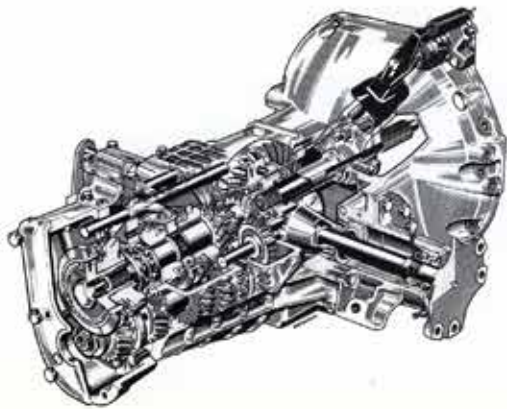
Specially designed for the model SM and heir to the prestige and craftsmanship acquired by Maserati on the great race tracks of the world (see Special Edition page 15), this engine is a compact 2,670 cc super square, all-aluminium, it is light (309 lbs for a 6-cylinder job), it is sturdy, it is powerful and it has the perfection characteristic of the Modena "thoroughbreds".



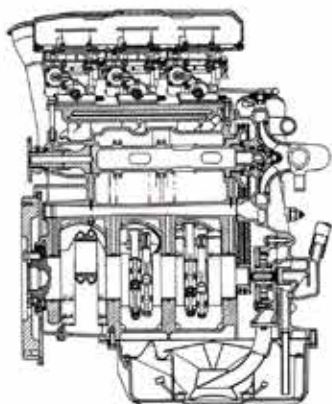
Vue en transparence de la Citroën SM (dessin Theo Page R.A.S. Citroën 17.41 T)

Boîte et moteur Citroën SM, vue perspective.
dessins Editechnic (Citroën 17.52 T et 17.57 T)

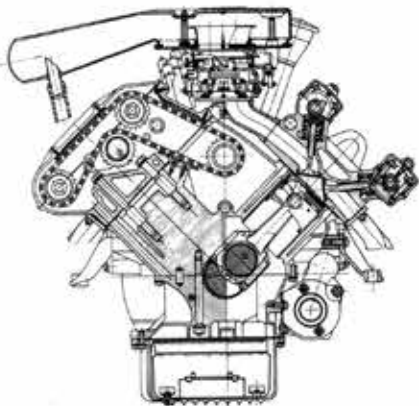
DOCUMENT



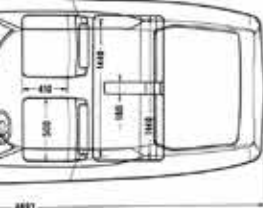
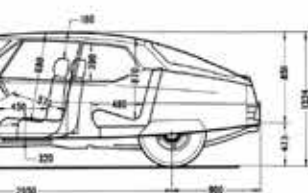
Carrosserie SM (dessin Editechnic, Citroën 17.58 T)



Moteur SM, coupe longitudinale (dessin Cavara, Citroën 17.39 T)



Moteur SM, coupe transversale (dessin Cavara, Citroën 17.40 T)



roën 17.44 T)



PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

TECHNICAL SPECIFICATIONS

MOTEUR : Maserati type C 114-1, 6 cylindres en V à 90°. Cylindrée : 2,670 cm³ (Alésage : 87 mm, Course : 75 mm). Rapport volumétrique : 8. Puissance administrative française : 15 CV. Puissance effective : 180 ch SAE à 6.250 tr/mn, 170 ch DIN à 5.500 tr/mn. Couple moteur : 23,8 mkg SAE à 4.000 tr/mn, 23,5 mkg DIN à 4.000 tr/mn. Soupapes en tête, 4 arbres à cames en tête commandés par chaîne. Culasses et bloc cylindres en alliage léger. Châssis amovibles. Vitrebrûlé à 4 paliers. Radiateur d'huile en alliage léger. Filtre à huile. 3 carburateurs double corps Weber 42 DC NF avec capacité. Pompe à essence électrique Bendix. Bougies : Bosch W 200 T 30. Batterie : 12 V 70 A/h. Alternateur : 780 W. Refroidissement par eau : 13 l.

TRANSMISSION : Traction avant. Embrayage à diaphragme. Commande actionnant un maître cylindre hydraulique. Boîtes à cinq vitesses toutes synchronisées. Commande mécanique par levier au plancher. Couple conique : 4,375/1 [8 x 35]. Transmission hélicoïdale par joint tripode côté boîte de vitesses, par joint Spicer côté roues.

SUSPENSION : 4 roues indépendantes sur bras articulés au châssis, reliées à une barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière. Chaque déplacement de roue commande le piston d'un bloc hydraulique de suspension à amortisseur intégré. Correcteurs d'assiette avant et arrière maintenant une hauteur constante du véhicule au-dessus du sol, quelle que soit la charge.

ROUES : Roues à fixation à 5 tocs. Jantes de 6 pouces. Pneumatiques : 195/70 VR 15 Michelin X.

FREINAGE : 4 freins à disque assistés à deux circuits indépendants avant et arrière, adaptés automatiquement à la charge du véhicule et à sa répartition. Chaque circuit possède sa réserve de pression. Frein à pied par commande type DS. Frein à main par commande mécanique au plancher agissant sur disques avant par mâchoires distinctes.

DIRECTION : Direction à crémaillère, à assistance variable en fonction de la vitesse du véhicule et de l'angle de braquage, à rappel asservi (rappel automatique vers la position de ligne droite, reliée à l'arrêt). Un régulateur centrifuge accouplé à la boîte de vitesses agit sur un tiroir hydraulique qui détermine l'effort à exercer sur le volant de telle sorte que cet effort varie avec la vitesse du véhicule. Démultiplication : 1/9,4. Diamètre de braquage entre trottoirs : 10 m 50.

CARROSSERIE : Coupé 2 portes, 4 places. Carrosserie autoportante sur plan-forme rigide. Carrosserie aérodynamique avec carénage avant et ouies d'aération pour refroidissement moteur et freins à disque. Réservoir d'essence en plastique (anti-choc) placé entre roues sous coffre arrière. Projecteurs et plaques minéralogiques avant sous carénage transparent sur toute la largeur du véhicule. Pare-brise Triplex (verre feuilleté). Glaces de portes latérales bombées, totalement descendantes par commande électrique. Glaces de cotte pivotantes à entrebâillement réglable.

DIMENSIONS : Empattement : 2150 cm. Voie avant : 152,6 cm. Voie arrière : 132,6 cm. Longueur : 489,3 cm. Largeur : 183,6 cm. Hauteur constante quelle que soit la charge : 132,4 cm. Garde au sol constante quelle que soit la charge : 15,5 cm.

ECLAIRAGE : Rampe lumineuse de 6 projecteurs rectangulaires groupés 3 par 3 dans 2 boîtiers, de part et d'autre de la plaque minéralogique, l'ensemble sous carénage de verre. Chaque boîtier comporte : un projecteur spécialisé pour code, un projecteur de route à faisceau large et profond, un projecteur de route à faisceau pointu (longue portée) à commande directionnelle hydraulique. Les 6 projecteurs sont tous à lampes à iode, ils sont tous équipés d'un dispositif de correction d'assiette automatique, 2 phares de recul à l'arrière.

EQUIPEMENT : Volant réglable (hauteur et profondeur), 2 sièges genre bucket à l'avant, basculables et coulissants vers l'avant pour dégager l'accès aux places arrière, assise réglable ; en longueur, en hauteur, dossier à inclinaison réglable, appuie-tête réglables en inclinaison et en hauteur. Banquette arrière à deux places avec accoudoir central relevable, ceinture de sécurité 3 points à l'avant. Chauffage : par radiateur annexe et pulvérisateur. Dégivrage de pare-brise et désembuage des glaces latérales et de la lunette arrière. Deux aérateurs de part et d'autre de la planche de bord, orientables et réglables en débit, pulseur d'air à débit indépendant de la vitesse du véhicule et fonctionnant même à l'arrêt.

POIDS : DIN en ordre de marche : 1450 kg. Poids maxi en charge : 1840 kg.

CAPACITÉS : Réservoir d'essence : 90 litres. Huile : moteur 7 litres, boîte 2,2 litres. Réservoir hydraulique : 5,4 litres.

PERFORMANCES : Accélération : 0 - 400 m : 16" 2. 0 - 1000 m : 29" 9. 0 - 100 km/h : 8" 9. Vitesse maxi : 220 km/h. Consommation DIN : 12,5 litres.

ENGINE : Maserati type C 114-1, 90° V-6. Swept volume: 2,670 cc (bore 87 mm x stroke 75 mm = 2,663"). Compression ratio: 8:1. French treasury rating: 15 CV. Effective power developed: 180 HP SAE at 6,250 r.p.m., 170 HP DIN at 5,500 r.p.m. Engine torque: 172 lb.ft. SAE at 4,000 r.p.m., 170 lb.ft. DIN at 4,000 r.p.m. OHV, 4 overhead chain-driven camshafts. Light alloy cylinder heads and cylinder blocks. Removable wet liners. 4-bearing crankshaft. Light alloy oil radiator. Oil filter, 3 double-barrel Weber carburetors with capacitors. Bendix electric fuel pump. Sparking plugs Bosch W 200 T 30. Battery: 12 V, 70 Amp. hr. Alternator: 780 W. Water cooling system capacity: 2.86 gals.

TRANSMISSION : Front wheel drive. Diaphragm clutch with pedal-operated master cylinder. 5-speed, entirely synchro-mesh gear-box. Mechanical lever control at floorboard level. Miter-gear 1:1 ratio: 4.375:1 (8 x 35). Homokinetic transmission with tripod couplings at the output side of the gear-box and Spicer couplings on the wheel side.

SUSPENSION : 4 independent wheels on lever-arms articulated on chassis and connected front and rear to a stabilizer bar. Each movement on the part of the wheel drives the piston of a hydraulic suspension unit with built-in damper. Front and rear attitude correctors maintaining the vehicle at a constant height above road level, irrespective of load.

WHEELS : wheels retained by 5 dogs. 6" rims. Types: 195/70 VR 15 Michelin X.

BRAKES : 4-wheel, independent front and rear dual-circuit disc brakes with automatic adaptation to vehicle load and load distribution. Each circuit with own pressure reserve. Foot brake with DS-type control. Hand brake operated by floorboard mechanical lever acting on front discs through independent shoes.

STEERING : track-and-pinion steering with servo-assistance varying according to vehicle speed and angle of deflection, with power-assisted return to centre (automatic return to straight-line position, even at rest). Centrifugal regulator coupled with the gear-box acts on a hydraulic valve which determines the effort to be applied to the steering wheel, so that this effort varies with the vehicle's speed. Gearing ratio: 1:9.4. Turning diameter between kerbstones: 34' 5 1/2".

BODY : 4-seater 2-door coupé. Integrated body on rigid platform. Streamlined body with forward fending, and air intake for engine and disc-brake cooling. Shock-proof plastic fuel tank placed under the boot. Between the rear wheels. Headlights and front number-plates under transparent protection across the entire width of the vehicle. Triplex (sandwich-glass) windscreen. Electric-power driven curved side windows completely retractable into the doors. Pivoting, entirely adjustable back-seat side windows.

DIMENSIONS : Wheelbase: 8' 8 1/4". front track: 5'; rear track: 4' 1 1/4". Length: 16' 0 3/4". Width: 6' 0 1/4". Constant height, irrespective of load: 4' 4 1/8". Road clearance, irrespective of load: 6".

LIGHTING : Bank of 6 rectangular headlights housed in 2 groups of 3 on either side of the number plate, the complete unit being protected by a glass farnig. Each housing includes: one specialized "slip" headlight, one wide-beam road headlamp and one narrow-beam (long-range) headlight with hydraulic directional adjustment. All six headlights are fitted with iodine lamps and automatic attitude-correction devices. 2 reversing lights at rear.

EQUIPMENT : Adjustable steering wheel (height-and depth wise). 2 bucket seats at front with tipping backs and forward slides so as to free ingress to back seats; they are adjustable distance-and height-wise, while their backs can be reclined to the desired angle and are fitted with head-rests which can be adjusted for height and slope. Back seat housing two, with retracting arm rest. 3-point safety-belts at front. Heating by auxiliary radiator and pulsation. De-frosting of windscreen and demisting of side and rear windows. Two ventilators, one on each side of the fascia; their output and direction can be adjusted, high-output air pulsator working independently of vehicle speed and operating even when the car is at rest.

WEIGHT : DIN, in working order: 3,167 lbs. Maximum all-up weight: 4,068 lbs.

CAPACITIES : Fuel tank: 20 gals. Oil: engine 12.3 pints, gear-box 3.9 pints. Hydraulic fluid tank: 5.5 pints.

PERFORMANCE FIGURES : Acceleration, 0-400 m (0-437.5 yds): 16.2"; 0-1,000 m (0-1,094 yds): 29.9"; 0-100 km/h (0-62.14 m.p.h.): 8.9". Maximum speed: 136.7 m.p.h. Consumption (DIN): 12.5 litres per 100 km (22.75 m.p.g.).

Turijn, meer dan Juventus en Fiat



Voor wie het nog niet weet: het jaarlijkse Internationale Evenement en de trip er naartoe is een heuse belevenis. Nico beschikt over een uitgebreide kennis van het Europese wegennet en de leuke stekjes. Daar hebben we nu al twee keer fijn gebruik van gemaakt. En we hebben al plannen dat te blijven doen de aanstaande jaren op weg naar Hamburg, België, Noorwegen en wellicht ook Frankrijk. Wat betreft het laatste land, ik ben er niet op voorhand van overtuigd dat ik op herhaling wil. Ik heb niet louter positieve ervaringen met Franse evenementen.

door Robin Visser



AR-93-16



Mocht het eerstvolgende Internationale Evenement in Frankrijk in de buurt van Metz zijn, dan teken ik wel op voorhand in! Daar heb ik louter topervaringen opgedaan. Dat begon jaren geleden. Op weg naar het zuiden met mijn

een gehucht op een platgeslagen berg achter Metz. Er volgde een onthaal waar je u tegen zegt. De plaatselijke afdeling was massaal uitgerukt. Nou ja massaal, inclusief die van mij stonden er vier SM's en een CX. De CX was



vorige SM had ik daar een nachtelijke tussenstop. Ik heb toen een set bruinleren zijpanelen opgehaald bij Jean-Michel in Jussy,

van een vriend van Jean-Michel die nog aan het werk was aan zijn SM. Waar hebben we dat vaker gehoord!? Na het vallen van de

avond deelden we de dis, ervaringen over de Diva uitwisselend. Met Jean-Michel heb ik zo nu en dan nog wel eens contact. Op weg naar Vichy samen met Nico een paar jaar geleden hebben we nog met elkaar geluncht.

Het belang van dit alles? Welnu, op weg naar Turijn had ik een kleine panne. Een koelvliefstofsflangetje (goed onthouden voor je volgende potje Scrabble) had een klein sneetje gekregen en dat moest natuurlijk worden opgelost. Op woensdag voor Hemelvaart was dat best een uitdaging. Want óf de garages waren dicht, óf ze hadden geen zin hun vingers te branden aan een SM. De KNAC was afhankelijk van dezelfde garagebedrijven en dus was dat ook een dood spoor. Tja en dan... "Hallo Jean-Michel, c'est Robin. Comment vas-tu? Ecoute,...". En zo kwam ik via de Metz-connectie terecht bij Jacques. Met Jacques had ik ook al kennis gemaakt tijdens dat eerste warme onthaal in Jussy. Jacques was nog effe druk met een familiédiner, maar zou om half vier thuis zijn en naar de lekkage kunnen kijken. Jacques woont ook op de platgeslagen berg, maar dan net een gehucht verderop waarvan ik de naam kwijt ben. Jacques



beschikt over een smeerkuil en die was wel nodig om van boven en onderen te kunnen zoeken naar de lekkage. Eénmaal boven de smeerkuil was het lek snel boven en in een mum van tijd gerepareerd. Rond de klok van vijf konden Lieke en ik onze weg weer vervolgen. We wilden graag samen met de reisgenoten de dis delen in Annecy. We hadden dus een goed excuus de zweep erop te leggen bij de SM. En zo geschiedde. De maaltijd hebben we net niet gehaald, maar het natafelen wel.

De volgende ochtend hebben we een rondleiding gehad in Annecy. Daar maakten we kennis met het verhaal van het vorstenhuis Savoy, waarvan de koningen een paar eeuwen het toenmalige land Savoy regeerden. Hoewel ik best wel geïnteresseerd ben in geschiedenis, was het mij tot aan deze rondleiding niet bekend dat er zoiets bestond als het land Savoy. Het grondgebied beslaat heel veel van Noord-Italië en een groot deel van oostelijk Frankrijk. Wat betreft de geschiedenis van het huis van Savoy kwamen we goed aan onze trekken het hele weekend. Want dat is ook alles wat de klok slaat in Turijn. In eerste instantie was Chambéry de hoofdstad. Naderhand is dat Turijn geworden. De stad heeft

hierdoor een enorme culturele en architectonische ontwikkeling doorgemaakt die tot dan toe aan de stad voorbij was gegaan. De Renaissance heeft er namelijk toegeslagen in de bouwkunst. Je ziet er het meest architectuur uit de barok.



Behalve mooie gebouwen is Italië natuurlijk ook het land van lekker eten. En dat hebben we er ook gedaan, eten. Veel eten. En elke dag vitello tonnato als voorgerecht, soms 's middags en 's avonds! Het slotakkoord was een diner in een stadsvilla uit de barok. Zo'n chique en prachtige entourage had ik nog nooit meegemaakt

tijdens een diner! Zondagochtend in alle vroegte ben ik nog even met Enrico, mijn Italiaanse evenknie, op de kiek gegaan, poserend voor de in Italiaanse vlag uitgedoste SM met dito aanhanger. De terugreis verliep soepeltjes en al in de namiddag wachtte ons een

warme welkomstknuffel van Sophie. En zo was het ook weer een feest om thuis te zijn. Volgend jaar Hamburg. Nico gaat vast weer wat moois maken van de heenreis. Houd de digitale post van onze digitale secretaresse in de gaten. Want die gaat je ongetwijfeld warm maken om aan te haken.



Twée keer de Elzas



Mijn navigator Stefan Koster en ik hebben vorig jaar (2017) de Toerklasse gewonnen in Le Citron Pressé met de SM. Achteraf gezien had ik toen beter een glorieus stukje kunnen typen, hierover later meer. Na een aansporend mailtje van organisators Gies en Cees hebben wij ons in januari ingeschreven voor de Sport klasse. Helaas bleek de rally ook samen te vallen met het club weekend naar Italië. Dit gaf thuis scheve ogen, dus besloten wij de week ervoor naar Straatsburg te gaan.

door Rogier van der Hee





Wij hadden een luxe hotel voor 6 nachten in het centrum geboekt: "le Bouclier D'or". Een aanrader met fantastisch ontbijt en een spa in de kelder. Op de heenweg vlak voor Straatsburg kwam er helaas een berg glas voorbij op de snelweg: koplampglas gebroken. Ik zat nog te balen, toen mijn vriendin zei: "tjsja, als je wil dat ie mooi blijft moet je hem niet gebruiken en ergens wegstoppen in een garage". Harde woorden die op zo'n moment even diep snijden als het glas in het dak, maar helemaal waar.

Eenmaal in Straatsburg stuurde ik de SM het historische centrum in. Dwars door het "La Petite France" district met de bekende typische vakwerkhuisen en bruggetjes over de zijtakken van de rivier de Ill. Terecht UNESCO werelderfgoed, met als één van de bekendste bewoners gedurende de eeuwen Johannes Gutenberg.

En het blijft leuk om de opengevallen monden te zien van de groepen toeristen die staren naar het ruimteschip wat voorbij komt glijden. Vervolgens de SM in het hotel pontificaal in de ingang achter de poort geparkeerd.

Wat valt er te beleven in Straatsburg? Best veel eigenlijk en je vult een week makkelijk op. Wat nu volgt kan als een schaamteloze reclamefolder gelezen worden, u bent gewaarschuwd. Op maandag eerst bij de VVV geïnformeerd of wij het Europese parlement konden bezoeken. Ja dat kan: vrijdag- en zaterdagmiddag tussen 16:00 en 17:00. We arriveerden zaterdagmiddag en vertrokken vrijdagochtend, dus die hebben wij maar direct van het lijstje geschraapt.

Waar denk je nog meer aan bij de Elzas? Het eerste waar de meeste francofielen aan zullen denken, is het fantastische eten en drinken:

choucroute met spek en worst, flammkuchen, Crémant d'Alsace, etc. En Franse klassiekers als een Ricard op een terrasje in de zon. Wees gerust: dit is er in overvloed.

Centraal in het oude district ligt de sierlijke kathedraal, met z'n 142 meter één van de hoogste torens in Europa. Met de trap zijn wij naar boven gegaan en genoten van het uitzicht over de stad. Vervolgens zijn wij door de smalle straatjes naar de rivier gelopen en daar op een rond-



vaartboot gestapt. Deze vaart door het La Petite France district naar de burcht met wachttorens aan de rand, naar het Parlement en weer terug door sluizen naar het beginpunt. 's Avonds lekker choucroute gegeten in één van de vele weinstubes, restaurants met traditioneel houten interieur en rood-wit geblokte tafelkleedjes. De volgende dag een dagje gewinkeld. Straatsburg bevat diverse winkelstraten met veel kledingwinkels maar ook patisserieën en een Galeries Lafayette, het Franse equivalent van de Bijenkorf. Ik weet niet of het aan mijn XY chromosomen ligt maar ik vind winkelen (lees: strompelen langs kledingwinkels) erg vermoeiend, dus 's avonds lekker in het bubbelbad gehangen in het hotel.

De volgende dag zijn wij een stadswandeling gaan doen naar het parlement. Je loopt dan uit het historische centrum door Neus-



tadt naar de Europese wijk. Na de annexatie in 1870, werd Straatsburg een prestigeproject van de Duitse keizer Wilhelm II, en werd flink geïnvesteerd in de stad met een universiteit en de nieuwe wijk. Imponeerarchitectuur met grote pleinen, lange lanen en statige gebouwen in neogotische of Jugendstil stijl. Een zeldzaam

stukje Duitse architectuur wat in vele Duitse steden is weggebombardeed. Na de vrede van Versailles in 1919 ging de Elzas weer terug naar Frankrijk en werd Duits als taal verboden. Eenmaal aangekomen bij het parlement, valt op wat een mastodont van een gebouw het is. Naast het parlement zit er de





Raad van Europa en nog een paar instituten, maar ook het hoofdkantoor van zender ARTE. Onderweg kom je door het stadspark "Parc de l'Orangerie", een aanrader! Een groot stadspark met prachtige bomen en een grote kolonie ooievaars die majestueus rondjes over het park zweven. Prachtig om te zien, en ooievaars zijn tenslotte het symbool van de Elzas!

De mix van stijlen en de geschiedenis maakt het met recht een Europese stad - Straatsburg betekent ook letterlijk "kruispunt" of "stad der wegen"- en historisch gezien in mijn ogen een terechte locatie voor het parlement. Praktisch gezien vind ik het verhuiscircus een ander verhaal.

In de dag erna hebben wij de omgeving verkend, op 1 uur rijden liggen nationale parken. We hebben de Schlumpf collectie in Mulhouse bezocht met onder andere een zeer grote verzameling Bugatti's en een beetje een zielige SM. Er zijn ook allerlei leuke dorpjes in de omgeving

zoals Obernai waar wij belandden in een dag van straattheater: het was 1 mei en aangezien zij geen Oranje hebben die jarig is, viert men daar wel de Dag van de Arbeid.

De terugreis verliep zonder problemen. De volgende ochtend zijn wij naar CitroMobile gereden en hebben daar een paar plastic koplampglazen gescoord en genoten we van de zeer leuke barbecue!

Le Citroën Pressé

En dan volgde de tweede maal El-

zas maar in een compleet andere vorm: de Citroën Pressé. Zoals wellicht bekend, een rally voor elke Citroën die uit productie is. Verspreid over 4 dagen zo'n 25 etappes gaan ongeveer 50 equipes met elkaar de strijd aan in Noord-Frankrijk. Wat is die strijd, waarom doe ik dit eigenlijk en wat is er nu zo leuk aan?

Ten eerste: het is geen toertochtje met vragen over hoe oud de molen is. Het zijn 4 dagen van 's morgens 8 tot 's avonds 7 uur





rijden, rijden en nog eens rijden. Tussendoor wel uitgebreide lunches op mooie locaties. Maar het is pittig voor chauffeur, navigator en het materieel. De auto's worden van tevoren dan ook aan een strenge keuring onderworpen om zoveel mogelijk problemen te voorkomen. Helaas bleek dat dit jaar niet overbodig.

Zoals gezegd namen wij dit jaar deel in de Sportklasse. Het verschil met de Toerklasse is dat er dan regelmatigsetappes (RE's in jargon) gereden moeten worden, kleine stukjes waarin met uiterste precisie op de seconde nauwkeurig volgens een tabel een gemiddelde snelheid gereden moet worden. Een uitdaging voor zowel navigator als chauffeur. Een wijziging t.o.v. vorige jaren was dat na dag 1 op volgorde van klassement werd gestart, wat in de praktijk betekent dat je diverse Citroëns tegenkomt. En het maakt vrijwel niet uit of je nu in een 2CV of SM rijdt, als je de allerbelangrijkste regels in acht neemt: niet verkeerd rijden en niet stilstaan. Hoe gaat dit in zijn werk? Dag 1 is ontvangst ergens in Limburg (Landgraaf) en een eerste lange etappe naar een hotel in Frankrijk, dit jaar in Nancy. Elke dag wordt gestart en geëindigd in hetzelfde hotel, tot de laatste dag die weer eindigt in Limburg. Verwacht niet teveel van de hoofd-

locatie: het is meestal een nietszeggend hotel onder de rook van een grote stad. Het gaat immers om het rijden en de gezelligheid op de parkeerplaats. Onderweg naar Nancy strandde de eerste auto: een Traction Avant met een kappotte cylinder en die moest blijven staan. En hier kwam de ware Pressé aard naar boven: een deelnemster had nog een Dyane in de garage staan en stelde die ter beschikking. De volgende ochtend wordt er elke minuut gestart. Een snelle auto krijgt een hoog startnum-

mer, dus de 3 SM's startten in slagvolgorde, Roel Koster en Jojada Reiss, wij (ik en Stefan Koster) en Michiel Hoogendijk en Petra den Dulk. Bij de start wordt een, op de seconde nauwkeurig, routeboek overhandigd. Het routeboek bevat de kaarten en instructies voor de ochtendetappes en een stempelkaart. Doel is om de goede route uit te stippelen op de kaarten en tijdens het rijden de gele bordjes die langs de juiste route staan te spotten en de letter op de stempelkaart te noteren. Tussen de etappes moet op het juiste moment in- en uitgeklokt worden, niet op tijd rijden levert strafpunten op. Net als bordjes onderweg missen. Elke etappe heeft een kaart met een puzzel: benader een grens zoals een spoorlijn maar ga er niet overheen, of vermijd barricades op de route. Een lijvig reglement ligt hier ten grondslag aan wat uit het hoofd geleerd dient te worden. Ter voorbereiding wordt dan ook altijd een Petit Pressé georganiseerd waar alle navigatietechnieken aan bod komen en men zich kan voorbereiden.



Een etappe duurt ongeveer een uur en omvat meestal 40-60 km, de gemiddelde snelheid ligt dus niet hoog. De etappes voeren over de kleinste weggetjes op de kaarten, door vele Franse dorpjes, bossen en velden. Dit is één van de redenen vind ik wat de Pressé zo leuk maakt: je komt op plekken waar je als toerist nooit zult komen. Deelnemers in de Sport klasse moeten niet vies zijn van een bospaadje, en op dag 1 ging dat direct over een modderig pad. De SM zat meteen goed vol met een indrukwekkende hoeveelheid witte klei!

Na totaal zo'n 350km gereden te hebben op dag 1 komt het leukste onderdeel van de Pressé: de parkeerplaats bij het hotel. Met enthousiasme worden de verhalen van de dag uitgewisseld onder het genot van (veel) drankjes en nootjes en wat iedereen allemaal maar meeneemt. Hierna volgt een 3 gangen diner met uitleg van de etappes van de dag. Daarna keren sommigen weer terug naar de parkeerplaats om verder te sleutelen. Tot aan een versnellingsbak van een 2CV toe, al dan niet met



hulp van de Wegenwacht (in een originele AK250!). Een deelnemer met een GSA was achterop een DS gereden en had daarbij de fan aan diggelen gereden. Met vereende krachten werd hier een oplossing voor gezocht. Kortom: de Pressé kenmerkt zich als een uitdagende rally met een zeer gebroederlijk gezelschap. Dit spelletje herhaalt zich dan 3 dagen en de laatste is het eindstation dit jaar Landgraaf. Na dag 1 stonden we op een respectabele 6e plek (de Pressé winnen is echt moeilijk!), dag 2 ergens in de top 20. De laatste dag sloeg het noodlot toe om het dramatisch te zeggen, of minder dramatisch: ik stootte als een ezel mij aan een steen. In Landgraaf 10 kilometer voor de finish, tijdens een regelmatigsetappe waar de Tulpenrally ook nog even doorheen

kwam rijden met uiterst chagrijnige gezichten, was navigator Stefan helaas zijn oriëntatie kwijt. We waren diverse keren aan het keren op bospaden, tot ik een steen die in de modder verstopt was over hoofd zag en BOEM! Keienvanger ving ... een kei. Helaas bleek achteraf ook de grill meegepakt, snip en accubak. We hebben de etappe direct opgegeven en naar het hotel gereden, we waren er klaar mee. Wat wel resulteerde in een astronomische 1000 strafpunten en dus een 23e plek in het algemeen klassement. Middenmoot dus, kan slechter en beter. Waren er de vorige editie nauwelijks schade- en pechgevallen, dit jaar waren er meerdere schades en auto's die moesten blijven staan. Wij konden gelukkig wel nog rijden. Een naar nabericht kwam twee weken na de rit: Micheline Nuis, vaste deelneemster met haar zoon in de XM, was dit jaar afwezig. Zij heeft na een heftige strijd tegen kanker de tweede keer wel verloren en overleed 26 mei. Rust zacht, en plaatst alles weer in perspectief. Het zijn maar auto's.





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



HOTEL ★ ★ ★ ★
LE BOUCLIER D'OR



Citroën SM Club

NL



DU

Eg

1