

# SUBLIEM 87

Citraoën SM Club.nl

december 2018

JUNI 2019  
VOLLEDIG PROGRAMMA  
INTERNATIONALE  
MEETING



Per SM door diverse  
Franse streken



Bijzondere Citroën  
SM's onder de hamer



De White Lady heeft  
haar nieuwe laklaag

# Citroën SM Club Nederland



Opgericht: 22 april 1993  
Correspondentieadres: Van der Weeghensingel 17, 5212 PH Den Bosch  
e-mail: [suzannemirable@gmail.com](mailto:suzannemirable@gmail.com)  
internet: [www.citroensmclub.nl](http://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](mailto:robin@mr-robinvisser.nl))  
Nico Schakel: penningmeester ([nico@nicoschakel.nl](mailto:nico@nicoschakel.nl))  
Hans Wortman: secretaris ([hans.wortman@online.nl](mailto:hans.wortman@online.nl))  
Peter Derks: technisch coördinator ([peter.derks@gmail.com](mailto:peter.derks@gmail.com))  
Sietse Beckers: SublieM en web-aangelegenheden ([sietsebeckers@outlook.com](mailto:sietsebeckers@outlook.com))  
Peter van Geest: web-aangelegenheden ([petervangeest@xs4all](mailto:petervangeest@xs4all))  
Collectief: evenementen

SublieM  
Redactie: Jeroen van Tongeren ([jgvantongeren@upcmail.com](mailto:jgvantongeren@upcmail.com))  
Marco van der Noordaa ([marcovandernoordaa@yahoo.com](mailto:marcovandernoordaa@yahoo.com))  
Vormgeving: Tony Vos ([tonyvoss@automedia.nl](mailto:tonyvoss@automedia.nl))  
Productie: DrukwerkMax - Zoetermeer  
Oplage: 250  
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.





# 87

## december 2018

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Colofon.....                        | 2  |
| Inhoud.....                         | 3  |
| Van de voorzitter.....              | 5  |
| Door Robin Visser                   |    |
| Snelle Mededelingen.....            | 6  |
| Door de redactie                    |    |
| Salut Membres.....                  | 8  |
| Door Sietse Beckers                 |    |
| Techniek.....                       | 12 |
| Door Robin Visser                   |    |
| White lady (3).....                 | 18 |
| Door Harald Weessies                |    |
| Eenmaal, andermaal.....             | 22 |
| Door Sietse Beckers                 |    |
| Mylord op hole 18.....              | 27 |
| Door Peter Derks                    |    |
| Oud papier.....                     | 30 |
| Door Jeroen van Tongeren            |    |
| Internationaal SM Treffen 2019..... | 38 |
| Door de organisatie                 |    |
| Elzas, Auvergne en Gard.....        | 42 |
| Door Wouter van den Berg            |    |

*Op de cover foto gemaakt door Laurent Thevret, foto achterop en pagina 41: Rumenius.*

# 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](http://www.citrosars.nl)**



**CYRIL SARS  
CITROËN  
CARS**

Ettensestraat 19 - 7061 AA Terborg  
0315 - 32 67 88 06 - 53 172 488  
[info@citrosars.nl](mailto:info@citrosars.nl) - [www.citrosars.nl](http://www.citrosars.nl)

**Openingstijden:**  
maandag t/m vrijdag van 8:00 - 17:30 uur  
en op zaterdag op afspraak

Diva-vrienden,

De zomer ligt nog vers in het geheugen. Dat kan niet anders, wat een lekker weer was het! Zeker weten dat je lekker veel hebt kunnen rijden. Ook in het najaar konden we lekker rondscheuren zonder ons al te veel zorgen te maken over de weersinvloeden op de staat van ontbinding van onze Diva's. Nu is het tijd om vooruit te blikken naar de winter, de tijd bij uitstek om weer wat onderhoud te (laten) doen. Meestal wordt er pas in het voorjaar weer nagedacht wat er allemaal moet gebeuren aan onderhoud. En dan sta je in de file bij de garage. Ik hoor al een paar jaar van onze specialisten dat ze in de winter tijd genoeg hebben en dan dus deftig werk kunnen afleveren. Aan het begin van het rijseizoen is het topdrukte en is er geen ruimte in de planning om grotere klussen te doen. Dan kan dus slechts het hoognodige worden gedaan. Kortom vrienden, doe jezelf een lol en breng je Diva in de winter naar de garage voor onderhoud. Ik heb het advies ter harte genomen. Mijn auto is na het evenement bij de Avelingen Restoration achtergebleven. De gevolgen van lakbeschadigingen in combinatie met intensief gebruik zijn vakkundig weggewerkt. De auto is aansluitend naar Beneden-Leeuwen gegaan voor benodigd technisch onderhoud. Zodra de pekkel is weggespoeld ben ik helemaal klaar voor seizoen 2019!

Dan nu wat praat over de stand van de club. Die staat er grotendeels heel goed bij. We zijn dit jaar terug op 160 leden. Daar ben ik best wel trots op. De goede sfeer binnen de club is denk ik wel een factor om mensen vast te houden. En enkel als mensen blijven, kan het ledental groeien. De evenementen spelen hierbij zonder twijfel een grote rol. Die gaan steeds als een tierelier! Facebook is daarbij een goede ondersteunende factor. Onze Facebookpagina maakt bovendien dat we elkaar ook buiten de evenementen op het www treffen. De site staat er ook prima bij.

Niet alles is hosanna. SublieM behoeft weer een stijgende lijn. Op zichzelf

## Van de voorzitter



komen er steeds leuke exemplaren uit de drukpers. Maar het kost steeds meer kruim om kopij te vergaren. Er zijn mogelijkheden zat. Het ontbreekt echter aan mankracht. Lijkt het je wat, geef dan een sein aan onze digitale secretaresse! Vanuit het bestuur en met input van Benno Schmitz van Klassiek en Techniek, sinds enige tijd enthousiast lid van onze club, proberen we wat meer schwing te krijgen. Eén van de dingen is de cover waarover we dubben. Daarover binnenkort meer per mail!

Rest me nog je fijne feestdagen te wensen. Ik hoop jullie allemaal te zien bij de Oliebollenpartij van Cyril Sars.

Voor nu veel leesplezier!

*Robin Visser*  
voorzitter

## Snelle Mededelingen

### 17 inch kopieën

In de facebookgroep van onze club verscheen onlangs een bericht van de franse firma SM2a Gallet, de betreffende firma heeft een aantal 17 inch kopieën laten maken van de bekende RR Michelin velgen. Blijkbaar met de achterliggende gedachte dat hierdoor de bandenkeuze mak-



kelijker wordt, gekozen is voor de bandenmaat 215/55R17. Een aantal reacties op de foto liegt er niet om, ik citeer: "Je verwacht er bijna een rapper bij" en "Valt voor mij in de categorie Pimp my

ride". Oordeel zelf, meer informatie is te vinden via [www.sm2a.fr](http://www.sm2a.fr) en [www.facebook.com/sm2a-gallet-193452941365132](https://www.facebook.com/sm2a-gallet-193452941365132)

### Oliebollen

Op de laatste zaterdag van dit jaar, namelijk op 29 december 2018, organiseert Cyril Sars weer zijn jaarlijkse Oliebollendag. Hopelijk kunnen we daar nog een aantal enthousiaste leden tegenkomen.



### Technische meeting

Op 3 november vond de technische meeting van de SM Club



Nederland plaats bij Avelingen Restaurations in Gorichem. Wederom een druk bezochte meeting met in ieder geval 55 bezoekers! Wat een geweldige opkomst. Wij bedanken Patrick en Minke voor het aanbieden van deze dag.

### Vraagprijs onbekend

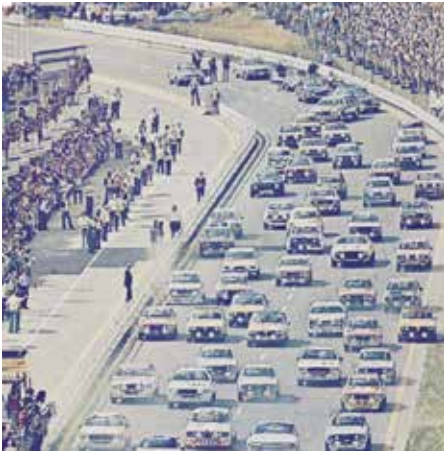


Vincent Weggemans komt deze te koop staande SM tegen in Bologna, de vraagprijs blijft helaas onbekend.

### SM op Spa

Ook op Facebook verscheen bijgaande foto van het startveld van de 24 uur van Spa-Francorchamps 1974. Het is even zoeken maar vrij vooraan staat toch echt een SM! Theo van der Laan weet te melden dat het de auto is van





Guy Ligier die, terwijl hij op een mooie vierde plaats in de race lag, uitviel met een klapband.

## Tandwielen

Harry Martens biedt sinds kort een nieuw geproduceerde set tandwielen aan voor de 5e versnelling. In combinatie met het nieuwe kroon- en pignonwiel gegarandeerd een fluisterstille aandrijflijn.



## SM bij Tata

Marcel van Bakel kwam deze SM tegen op het Tata-terrein in IJmuiden. Een auto die daar blijkbaar vaker te zien is.



## Evenementen

2019

- 10-13 januari:** InterClassics Maastricht '19  
[www.interclassicsmaastricht.nl](http://www.interclassicsmaastricht.nl)
- 1-3 maart:** Antwerp Classic Salon (B)  
[www.antwerpclassicsalon.be](http://www.antwerpclassicsalon.be)
- 17 maart:** ALV Citroën SM Club Nederland
- 24 maart:** Sluitingsdatum kopij SublieM 88
- 10-14 april:** Tecno-Classica Essen (D) [www.siha.de](http://www.siha.de)
- 20 april:** Brugdag Citroën SM Club Nederland
- 7-10 juni:** Internationaal Evenement in Hamburg (D)
- 4-7 juli:** Goodwood Festival of Speed (GB)  
[www.goodwood.com](http://www.goodwood.com)
- 19-21 juli:** 100 jaar Citroën in La Ferté-Vidame (F)  
[www.citroencc.com](http://www.citroencc.com)
- 2-4 augustus:** Classic days op Schloss Dyck (D)  
[www.classic-days.de](http://www.classic-days.de)
- 25 augustus:** Sluitingsdatum kopij SublieM 89
- 13-15 september:** Goodwood Revival (GB) [www.goodwood.com](http://www.goodwood.com)
- 2 november:** Technische Evenement Citroën SM Club NL
- 24 november:** Sluitingsdatum kopij SublieM 90
- 11 december:** StaMtafel

Meer en actuele informatie over meetings leest u op de website ([www.citroensmclub.nl](http://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](mailto:info@citroensmclub.nl).

## Présidentelle

CMF levert zeer binnenkort deze 18x verkleinde SM Présidentielle uit. Gelimiteerd op slechts 300 stuks. Onder andere te bestellen via [www.modelcarworld.de](http://www.modelcarworld.de)





Energieweg 18  
6658 AD Beneden Leeuwen

Telefoon 0487 591604  
E-mail: [info@renard.nl](mailto:info@renard.nl)  
[www.renard.nl](http://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





**Twee nieuwe leden stellen zich deze editie van Salut Membres graag aan jullie voor. Stan Vlaar heeft al langere tijd ervaring met SM's en is een echte sleutelaar. Voor Corné Kwint is het SM-avontuur net begonnen met de zoektocht naar een mooi exemplaar. Heren, welkom!**

*door Sietse Beckers*

### Stan Vlaar (77)

Mijn naam is Stan Vlaar en ik ben 77 jaar. Een goede leeftijd om iets nieuws te beginnen. Mijn woonplaats is Middenbeemster, heerlijk vrij op een voormalige boerderij met veel ruimte voor wonen, berging, boomgaard en tuin. Ik ben getrouwd en heb een zoon van 48 jaar en een dochter van 46 jaar. Daarnaast heb ik drie kleinkinderen waar ik graag veel aandacht en tijd aan besteed. Ik ben (uiteraard) gepensioneerd en heb in het verleden jaren in de bouw gewerkt als timmerman/uitvoerder, maar ook als ontwerper en aannemer van woningen en bedrijfsgebouwen. In 1968 ben ik naast dit werk bouwkundelessen gaan geven aan een avondschool. Na twee jaren heb ik een overstap gemaakt door een volledige baan aan te nemen in het onderwijs.

Het Citroënvirus heb ik opgelopen in de jaren 50. Mijn vader had een broer die een bedrijf in de techniek had en zondag s wel eens 'langs' kwam. Op een zomerse zondag kwam hij bij ons met een nieuw aangeschafte Citroen DS. Het leek wel een vliegtuig! Zeker naast alle andere 'hondenhokken' van auto's (wij hadden alleen maar een oude fiets). Na een aantal kilometers meegereden te hebben besloot ik om later als ik groot was ook zo'n auto te kopen. Enige jaren later kocht ik mijn eerste auto, maar geen DS. Mijn polsstok was niet lang genoeg, dus het werd een Morris Minor cabriolet. In 1964 kocht ik mijn eerste Citroen DS 19. Vanaf dat moment heb ik vele Citroëns gehad, zoals een ID, Amie 6, Amie 8, Dyane, 2cv, GS, BX, ZX, Xantia, C3 en C5. In een aantal van deze auto's reed mijn echtgenoot over het algemeen. Momenteel heb ik nog een C3



(voor mijn echtgenoot) en een C5. Verder staat er nog een 2cv, een DS 23 Pallas injection en een SM.

Het meest bijzonder aan mijn SM is dat mijn jongste broer, die ik ook aangestoken heb met 'het virus' en die een garagebedrijfje

had, deze auto in 1997 uit Milaan heeft gehaald en daarna het nodige heeft vervangen en aangepast. In 2003 heb ik deze auto van mijn broer overgenomen nadat hij van de artsen vernomen had dat hij nog 3 tot 6 maanden te leven had. De garage heb ik

in al die jaren nagenoeg niet bezocht, ik doe in principe alles zelf.

Ik hoop bij de club ervaringen, technische informatie en gezelligheid op te doen. Ik ben dan ook zeker voornemens bijeenkomsten te bezoeken.

### Corné Kwint (58)

Ik woon in Wijchen en ben getrouwd met Elizabeth. We hebben 2 kinderen, Christiaan

dagelijks leven ben ik dierenarts. Ik heb al heel lang – ruim 30 jaar – een dierenartspraktijk voor gezelschapsdieren in Wijchen. Mijn hobby's naast Citroën zijn

die we bezoeken. Ik golf verder in de weekenden en wandel elke dag heel graag met mijn honden, hele lieve Engelse Setters, in de natuur.



(29 jaar) en Marjolein (27 jaar) en volgend jaar word ik voor het eerst opa. Mijn zoon Christiaan krijgt dan zijn eerste kind. In het

onder meer het luisteren van muziek, zowel thuis onder het genot van een glas wijn als op een van de vele jazzconcerten

Als jochie van 10 kwam ik in contact met de Citroën DS. Mijn vader was lyrisch over het model, maar was zelf een verstokte

Ford Taunis-rijder en een DS was volgens hem niet betrouwbaar. Op de camping in Zwitserland kwam een man eens naar mijn vader toe om te vragen of hij hem wilde helpen met zijn



auto omdat hij pech had. U raadt het al: het was een DS. Wat vond ik dat als 10-jarig jochie een mooie en bijzondere auto! Mijn eerste eigen Citroën was een XM break 2.0i. Dat was in 1992. Ik had daar zoveel problemen mee dat mijn accountant mij toch adviseerde om een andere auto te kopen. Letterlijk zei hij zelfs: "U kunt wel Citroën-liefhebber zijn, maar dit is financieel niet meer verantwoord!"

### Gerestaureerd

In 1993 werd ik lid van de ID/DS Club. Ik wilde graag een DS kopen, maar liefst via ondersteuning van de club. In 1994 kocht ik van een clublid een originele Nederlandse Blue Delta DS 2.3i met kenteken van juli 1975. Deze DS heb ik nu op een paar maanden na 25 jaar in mijn bezit. In 1996 is de auto geheel gerestaureerd. Behalve de

motor, die is nog steeds geheel origineel. Ik heb vele ICCCR's en clubmeetings bezocht met als hoogtepunt de viering van Citroën DS 50 jaar in Parijs. Heel bijzonder als de Champs-Élysées voor ruim 1500 DS'en wordt afgesloten.

### Veercomfort

Het onderhoud doe ik bij Renard en daar kwam ik in contact met Nard die zijn enthousiasme voor de SM letterlijk uitstraalde! Wat een auto, de Citroën SM. De mooie en aparte belijning, een prachtmotor met 6 cilinders (wat een DS echt mist) en alles gecombineerd met het veercomfort. Na het lezen van het boek 'Citroën SM, Sa Majesté' van Peter Pijlman raakte ik nog meer onder de indruk van de SM. Prachtwerk van Robert Opron! Mijn DS rijd ik toch bijna altijd alleen, dus de overgang naar een SM is nu een kwestie van tijd. Dat is ook de reden dat ik lid van de SM club ben geworden. Ik wil graag via de club een SM kopen. Robin Visser helpt mij

mee met het zoeken. Thuis heb ik nog wel een punt van aandacht, want mijn vrouw Elizabeth vindt de DS toch heel wat mooier dan de SM.

### Gemoedelijk

In eerste instantie hoop ik dus bij de club veel advies te vinden bij de aankoop van mijn SM. Ik ga graag met andere clubleden in gesprek en luister aandachtig naar hun prachtige verhalen en adviezen over hun SM. Ik ben nu twee keer geweest en ik kan er alleen maar positief over zijn. Ik vind het een gezellige en gelukkig ook niet zo'n grote club. Iedereen kent elkaar. Gemoedelijk! Een club kan alleen functioneren met betrokken leden en dat wil ik ook graag zijn. Ik vind het verder leuk om met andere leden naast nationale ook internationale meetings te bezoeken. Misschien de ICCCR Polen?





# Stuurhuizen- en centrifugaalregelaarrevisie

Het is inmiddels al weer jaren geleden dat Jürgen Renner, de eervorige Duitse voorzitter, me zei: "Ah Robin, the antenna guide, that's the holy grail in spare part reproduction, if we could have it made, that would be marvelous".

*door Robin Visser*

Welnu, een makkie was het ten opzichte van het stuurhuis. Al lange tijd zijn er ringensets en de zuiger beschikbaar. Dat lost al veel lekkage op, maar maakt het geheel van de stuurmechaniek nog niet LHM-dicht. Tijdens ons bezoek aan Citrotech een paar jaar geleden kregen we daar tekst en uitleg. Het kleinste beschadigingetje op een metalen deel waarover één van de pakkingen

loopt, levert een LHM-lekkage op. Er staat namelijk een enorme druk op. We hadden onze hoop erop gevestigd dat 'Deo Volente' Citrotech zich naast DS-stuurhuizen ook nog 'ns aan SM-stuurhuizen zou wagen. Er waren zelfs al plunjers gemaakt. Maar tot op heden zijn de mannen er niet aan toe gekomen. Bij herhaling is zelfs gezegd dat dit ook niet gaat gebeuren. Er is namelijk een nog

steeds groeiende lijst van nog uit te leveren DS-stuurhuizen. Nou hebben we met z'n allen geen glazen bol om in te kijken of dat zo blijft. Maar als we in dit leven nog volledig gereviseerde stuurhuizen en centrifugaalregelaars willen hebben, lijkt het handig om Deo Volente om te zetten in zelf een plan te trekken. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan. Er is namelijk nogal wat nodig om stuurhuizen volledig te reviseren. Citrosars deed al wat aan stuurhuizenrevisie. Het was echter geen volledige revisie, enkel het vervangen van alle seals en het vervangen van de pijp binnen in het stuurhuis, aangeduid als de zuiger. De plunjer en het gat

waarin die op en neer beweegt, kon nog niet worden gereviseerd. Datzelfde geldt voor de plunjer van de centrifugaalregelaar en het gat waarin die op en neer gaat. Ook die is nodig. Wat heb je immers aan een volledig gereviseerd stuurhuis als je centrifugaalregelaar nog lekt. Dan is het sturen nog steeds niet wat het moet zijn. We hebben besloten om samen op te trekken, de club met kapitaal en inzet om de beide plunjers (voor stuurhuis en centrifugaalregelaar) te laten maken en de gaten te laten honen waarin ze op en neer gaan. Met name die van de centrifugaalregelaar is echt heel klein en dus best wel een uitdaging.

### Loeren

Met de plunjers die Citrotech al had gemaakt, hadden we een begin van ons project. Daarmee en met de onderdelen waarin de plunjers op en neer gaan, konden we op zoek naar revisiemogelijkheden. Net als met de strips voor de koplampkappen, ziet het er naar uit dat de oplossing dicht bij huis ligt. Ik heb uren en uren zitten loeren op internet en let-

terlijk stad en land afgezocht naar bedrijven die dit soort miniatuuronderdelen kunnen maken en het gat kunnen honen. Nou blijkt om de hoek, in Schijndel, een bedrijf werk te maken van de productie van allerhande kleine pielerdelen voor de automotive-industrie. Met een omweg zijn we hier terecht gekomen. Keke, je weet wel die van mijn eerdere verhaal was tijdens een beurs bij hem op school in contact gekomen met de commerciële man van een bedrijf die zei het onderdeel zeker te kunnen maken. Het was een machinebouwer, geen fijn mechanicabedrijf. We moesten maar even contact leggen met de technische man. Ik had er een hard hoofd in en dat bleek terecht te zijn. Maar uit het contact met de technische man kwam wel de verwijzing naar het bedrijf waarmee ik nu bezig ben. Dat bedrijf zegt met grote zelfverzekerdheid zowel het honen van de gaten als de reproductie van de plunjers aan te kunnen en dat met de benodigde toleranties. Die worden uitgedrukt in mu of micron, een duizendste deel van een millimeter. En dan is volgens Ronald de in acht te nemen tolerantie 0,5 mu! Ga er maar aan staan. Dan zijn er ook nog de pakkingen. Daar zijn al setjes van

beschikbaar. Maar zijn ze ook in grote aantallen beschikbaar? Daar heb ik al een paar keer geprobeerd over in contact te komen met Blondeau, maar even zo veel keren als ik mailde of belde, kreeg ik geen antwoord of werk ik niet terug gebeld. Dus heb ik nu maar het laatste setje gekocht dat ik op de webshop van Atelier 524 tegenkwam. Zo, lekker van niemand meer afhankelijk. Nu kan ik zelf aan de hand van de voorbeelden en productinformatie die ik van Ronald kreeg, bij de plaatselijke pakkingenboer alle pakkingen laten namaken.

### Donorstuurhuizen

Uiteraard is er een basis van onderdelen nodig, een zwikkie stuurhuizen en centrifugaalregelaars om in serie te laten boren. Want dat is nodig. Met alle precisie waarmee wordt gewerkt, is het toch nog een kwestie van handmatig voelen welke onderdelen het beste bij elkaar passen. Zo reageerde David Hume uit Kentucky USA op mijn oproep op Facebook om voor weinig stuurhuizen af te staan. Hij wilde wel 5 complete donorstuurhuizen aanleveren. Maar dan, hoe krijg je ze hier? En de transportkosten? Ook importhellingen? Gelukkig handelt een vriend van me in auto's





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)





afkomstig uit California. Hij bood spontaan aan om de stuurhuizen naar zijn transportadres vlakbij Los Angeles te laten sturen zodat ze met het volgende transport mee kunnen komen. En als je dan donorstuurhuizen hebt, mag je hopen dat alles heel is. Ik kocht er één die okay zou zijn. Dat was natuurlijk niet zo. De leidingen bij de aansluitingen zijn geknikt. Niet te zien op de foto natuurlijk. En dus kunnen de leidingen opnieuw worden gemaakt. Over de leidingen gesproken, die van een auto met automaat bak lopen rechtdoor terwijl die van een SM met handgeschakelde bak een bocht maken in het midden. Moet je eens raden wat voor stuurhuizen er bij David Hume vandaan komen. Precies! Want in de Verenigde Staten zijn veel SM's met automaat bak verkocht. Heb

ik keus? Nee, want we hebben stuurhuizen nodig en bij David komen er 5 van de 7 vandaan. Een eigenlijk hebben we er toen nodig. En zo loop je steeds tegen uitdagingen aan die weer moeten

worden getackeld. En dan is er hele krachtenveld van iedereen die er wat van vindt. Een aantal leden vindt nieuwe stuurhuizen en centrifugaalregelaars niet nodig, terwijl de specialisten aangeven ze bij een restauratie standaard te zullen inbouwen. Afname verzekerd dus... Ook toegeworpen gekregen, waarom 330 euro betalen voor die ene centrifugaalregelaar, terwijl in het kader van gunnen onder bekenden ze 2 keer voor 25 en 30 euro van de hand zijn gegaan. Tja, in 10 jaar dagelijks speuren naar onderdelen was ik er nog nooit ook maar één tegengekomen. Ik heb 2 specialisten gevraagd die vonden dat geteste en goed bevonden exemplaren wel 250 of zelfs 500 euro waard zijn.... Ook gehoord van mensen die verstand van zaken hebben,



eerst maar 'ns één prototype maken. Maar degene die waarschijnlijk de plunjers gaat maken en de gaten gaat honen, wil het liefst een stuk of 10 sets maken in verband met handmatig passen en op elkaar afstemmen. Gelukkig vind het gewoon een enorm leuke uitdaging om in zo'n krachtenveld iets voor elkaar te krijgen. Zodra dit onderdeel erop zit, dan is wat mij betreft de heilige graal wel gevonden.

### Tien dingen

Na de grote uitdaging van de stuurhuizen rest nog één uitdaging, dat is tapijts sets laten namaken. Er zijn genoeg vaklieden die prachtig werk leveren. Maar niemand beschikt over de



2 kunststof inlegstukken bij de pedalen naar originele specs. En tapijt met dezelfde looks maar van betere kwaliteit is er ook niet. En dus beschikken zelfs de top gerestaureerde heel kostbare SM's niet over goed gelijkende inlegstukken en tapijt. Voor beide onderdelen heb ik al adresjes op het oog. Nu de uitvoering nog. Maar ik heb mezelf bij mijn start



met de onderdelenbemoeyenis voorgenomen niet tien dingen tegelijk aan te pakken. Dan is de kans groot dat ik het niet meer trek en afhaak. En dan stranden alle projecten en komt er niks tot stand. Dus houdt ik vast aan mijn strategie om projecten één voor één aan te pakken. Een overweging daarbij is dat als je denkt beet te hebben, dat het toch vaak anders blijkt te lopen en je op zoek moet naar andere mogelijke producenten. Dat kost natuurlijk weer bakken met tijd. Nu dus eerst de stuurhuizen voor elkaar krijgen. Een lonkend perspectief is tapijt te gaan laten namaken. Naar mijn inschatting is dat een

tamelijk makkelijk klusje. Op het programma Wheeler Dealers zag ik een jaar of 2 geleden een bedrijf voorbij komen dat tapijt custom made levert voor wènahg. Ik heb Mike een berichtje gestuurd via Messenger om te vragen naar de naam en vindplaats van het bedrijf. Ik kreeg per kerende post nog keurig antwoord ook ! Dat wordt dus een leuk tripje Zuid Engeland. Brexit of geen Brexit.







## CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60  
7336 AG Apeldoorn  
telefoon: 055 - 542 18 07  
[www.minkehilgenberg.nl](http://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](mailto:hml@ds-vitesse.com)

[www.ds-vitesse.com](http://www.ds-vitesse.com)

# White Lady in parts (3)

Werden in de vorige aflevering de dagen nog langer, en nam daarmee ook het optimisme toe. Inmiddels worden de dagen weer korter en heeft het optimisme plaatsgemaakt voor gepast relativisme.

*door Harald Weessies*



een schap vol onderdelen gereed voor montage.

Ondanks het feit dat de koets verrassend roest- en schadevrij bleek te zijn, heeft ze toch bijna een half jaar bij Ko, de restaurateur, doorgebracht. Ruim 233 uur is er –op en af– aan haar besteed voordat de laatste epoxylaag kon worden aangebracht. En toen moest ze héél lang drogen. Mij restte niets anders dan wachten en fantaseren over hoe het zou worden.

Ondertussen was bij Cyril het blok opgebouwd en kreeg ik zonder verdere voor aankondiging plots een filmpje van een draaiende motor. Wat een fantastisch geluid! En, wat een mooi apparaat om te zien.

Afhankelijk van het tempo waarin de verschillende delen weer bij elkaar komen, rijdt ze ergens tussen voor- en najaar. Hopelijk rijdt ze komend voorjaar, maar dat schreef ik vorig jaar ook, geloof ik...

Het blok, de versnellingsbak, het stuurhuis en de carburateurs staan klaar bij Cyril. De stoelen en achterbank worden periodiek thuis afgestoft en ingevet, en bij David (Overberg) ligt nog steeds



## Kleurstress

Eind augustus brak eindelijk het finale koetsmoment aan en mocht ze voor de laatste laag haar gang naar de spuitcabine maken. Een laatste grondige inspectie (kloppen de lijnen?), en toen kreeg ze, 48 jaar na haar geboorte, haar oorspronkelijke kleur terug; AC088.

Maar hoe zou dat uitpakken? AC088 is maar een code en wit is er in vele schakeringen; van geel-wit tot blauw-wit en vooral net-niet-goed-wit. AC 088 is bovendien volgens de overlevering ook nog eens in twee varianten geleverd.

De computer gaf twee mengmogelijkheden: 1970-72 en vanaf 1973. Kortom: kleurstress! We kozen voor het vroegste recept, maakten een proefstaaltje (waar je niets aan hebt), en besloten het maar gewoon te doen en het resultaat werd: zacht wit, een beetje romig zelfs om precies te zijn. Wit als kakelverse room, dus. Niet te beschrijven, moet je zien (sowieso moet je een witte SM zien in het echt, maar dat terzijde)

Natuurlijk kon ik niet wachten en reed ik aan het eind van de dag in één streep door naar Ko, maar Ko was onverbidde-lijk 'Nee, je mag niet naar binnen, kijk maar door het raampje. Eerst drogen. Morgen.' Door het ruitje van de spuitcabine zag ik een nattig silhouet en droop af.

De volgende dag mocht ze even naar buiten. Het zonnetje scheen en het bleek goed. Perfect. Wit.



## Sinterklaas

Tot zover het plaatwerk en de kleur, maar, waarom rijdt ze dan nog niet? Het is al bijna Sinterklaas!

Nou, dat zit zo. Een auto uit elkaar halen blijkt veel makkelijker dan in elkaar zetten. En, bij het in elkaar zetten kom je toch nog van alles tegen... Zeker als je dit doet zonder gehinderd te worden



door veel kennis van zaken. Maar daarover later meer.

Nadat ze gespoten was mocht ze een paar weken uitharden in de garage en was ik op vakantie met een overbodige huurauto in Zuid-Spanje.

Terug uit Spanje zou ik haar naar David brengen en daarna de laatste etappe; terug naar Cyril voor de techniek.

Begin september had ik een trailer geregeld en stond ze bij Ko klaar voor transport. Achterklep en motorkap goed



vastgebonden en op naar Utrecht, maar niet zonder eerst een bliksembezoekje aan huis af te leggen.



Met de SM op de trailer even door het dorp, in de hoop een bekende tegen te komen. Helaas, natuurlijk, niemand gezien. Dan maar even langs huis: 'Oh, nou pap, dat is nog wel een hoop werk. En, wat in jouw kantoor staat moet er allemaal in. Ok, nou, succes. Doe he,' Een illusie armer reed ik door naar Utrecht. Daar aangekomen, waren er gelukkig wel liefhebbers. Ward (Hagenaar) kwam aan in een schitterende 50-er jaren DS en David had al een plekje vrijge-



maakt om haar neer te laten strijken. Ze bracht de nacht met de blauwe DS door.

### De opbouw

In de erop volgende weken kon ze opgebouwd worden, maar eerst moest er schoongemaakt worden. De motorruimte zat vol schuurstof en de wielkasten en onderkant hadden nog wat gedateerd Frans vuil. En de onderkant had wat epoxy meegepakt en grondverf, en hier en daar zat een scheurtje in de originele coating, en bij inspectie op de brug bleek de coating aan de voorzijde niet goed meer te hechten, en de wielen waren eigenlijk ook best roestig en de wielbouten en naven ook. En, èn, èn, dus. Dus: schermen eraf, motorkap eraf, wielen naar de straler en terug naar Ko om te laten spuiten, bouten opnieuw verchromen, wielnaven naar de verzinker en heel veel schoonmaken en behandelen met RX.

Het goede nieuws: Geen spootje van roest onder de coating, maar origineel gris rose. Dan ook maar door in de wielkasten en de aluminium afdekplaten verwijderen. Die plaatjes verdienen eigenlijk ook wel een refurbish, en de kofkerbakbodem hoe is die? Maar dan moet de tank eruit. Nou ja, nu we toch bezig zijn. 'Dat is dan wel het laatste,' hoorde ik mezelf zeggen. Ik betwijfel het.

### RX10

Het voordeel van dat ze bij David staat is dat ik wat makkelijker tussen afspraken door even bij haar langs kan en wat aandacht kan geven. En zo gebeurde het dat ik op een woensdag in oktober na een vroege werkafpraak in Utrecht, om

11 uur mijn overall aantrok en met een pot RX 10 aan de onderkant begon. Om drie uur snel omkleden en om half 4 zat ik weer aan een vergadertafel. Mijn haar voelde wat plakkerig en ik zag enkele mensen verwonderd kijken, maar dat gebeurt wel vaker. Verwondering is goed, maar ik voelde nattigheid. Ik zag de zwarte randjes onder mijn nagels en hield ze angstvallig onder de tafel. De vergadering verliep verder prima. Thuisgekomen riep mijn oudste dochter: 'Wat is er met jou gebeurd?' 'Je ziet er niet uit!' De spiegel in de gang was genadeloos: stippen zwarte RX10 op mijn gezicht en slierten aan elkaar geplakt haar. Ik dacht terug aan de vergadering en de verwonderde blikken.

### Het spreekwoord

Af en toe vraag ik me af waar ik aan begonnen ben en waarom. Hoe moeilijk is het om een grens te trekken. Tot waar en niet verder? Tieners opvoeden en een SM restaureren lijkt meer op elkaar dan je zou denken.

Had ik het niet gedaan, dan had ik me waarschijnlijk gelukkig geprijsd met het verstandige besluit om er niet aan te be-



ginnen. Er had zich geen bodemloze put geopend en er waren nog allerlei andere keuzes over geweest om te verwezenlijken. Nu ik er midden in zit prijs ik me gelukkig met het feit dat ik leuke mensen heb leren kennen, veel geleerd heb over een nodeloos ingewikkelde auto en heel veel momenten al heb mogen dromen over het eindresultaat. Het enige wat ik nu vrees is een spreekwoord: 'Het hebben van de zaak....' Wordt vervolgd.





## SM's onder de hamer (13)



Het bleef deze zomer redelijk rustig in de Europese veilinghuizen wat SM's betreft. Aan de overkant van de grote plas daarentegen doken ze ineens overal op. Van exemplaren met wat werk tot visitekaartjes van de befaamde Jerry Hathaway. Veel ronde koplampen en automaten dus, deze editie van Eenmaal andermaal.

*door Sietse Beckers*

Datum: 2 september 2018  
Plaats: Auburn, Verenigde Staten  
Veilinghuis: RM Sotheby's  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8034  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, airco, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 51.656 mijlen.  
Wie na de voorgaande 2 veilingen zijn SM al op de boot naar Amerika heeft gezet, moet ik helaas teleurstellen. Niet ieder exemplaar in het land van Trump gaat voor de hoofdprijs weg. Sterker nog, RM Sotheby's vond deze SM niet eens de moeite waard om in de papieren catalogus te zetten. Helaas betekent dat ook dat er

weinig moeite werd gedaan om informatie te vergaren. Gelukkig hebben we de foto's nog. Opvallende zaken zijn met name een verzakt portier, een afwijkende spiegel, openstaande naden op de stoelen en hier een daar een buts of roestplek(je). Dat weerhield de aanwezigen er niet van te bieden. Deze diva mocht uiteindelijk weg voor \$26.950 (23.250 euro).

Datum: 9 juli 2018  
Plaats: Mesagne, Italië  
Veilinghuis: Catawiki  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC2576  
Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, goud met



oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 508 kilometer. Als we de veilinghuizen mogen geloven, zijn de meeste SM's de 100.000 kilometer niet of amper gepasseerd. Een prestatie van formaat in bijna 50 jaar tijd! Ook deze diva zou net voor de eerste keer het klokje rond zijn gegaan. We nemen het maar voor waar aan. Feit is dat de auto sinds 1985 bij dezelfde eigenaar verbleef. Een oud Citroën-monteur die in 33 jaar tijd het nodige werk verrichtte. Kleppen, kettingspan-

ner, krukas, koppeling, kettingen, ontsteking, hydrauliek; het werd allemaal aangepakt. Daarnaast kreeg de body nog een verse laag verf. Veel van dat werk vond



overigens al in de jaren 90 plaats, maar afgaande op de foto's en de beschrijving lijkt er goed voor deze SM te zijn gezorgd. Ook de bidders op Catawiki bleken onder de indruk, want uiteindelijk werd er weer eens een reserve gehaald. Dat gebeurt vaker niet dan wel op de online veilingplaats. De geschatte opbrengst van tussen de 35.000 en 38.500 euro bleek nét iets te hoog, maar met een eindbod van 32.500 euro zaten de veilingmeesters er deze keer niet ver naast.



Datum: 12 juli 2018  
Plaats: Arundel, Groot-Brittannië  
Veilinghuis: Coys  
Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. 00SC3478  
Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, airco, wit met bruin lederen interieur, originele





Blaupunkt radio, afgelezen tellerstand: 64.000 mijlen.  
Een oude bekende, deze witte SM van de wijlen David Chaulkin. Drie jaar geleden stond ze ook al eens in Eenmaal andermaal. Destijds hoopte de huidige eigenaar tussen de 32.000 en 36.000 pond te krijgen, maar de bidders toonden onvoldoende interesse. Misschien dat de geschatte opbrengst daarom deze keer een stuk lager lag: tussen de 18.000 en 23.000 pond. Origineel geleverd in Groot-Brittannië versleet deze diva uit '74 in 44 jaar tijd 4 eigenaren. Chaulkin was er daar een van en hij bouwde onder meer de motor om naar carburateurs. Veel meer informatie ontbreekt en het blijft helaas de vraag of er ditmaal meer interesse was. Coys maakte namelijk geen eindbod bekend. Mochten we er nog achter komen, dan lees je het in de volgende Eenmaal andermaal.

Datum: 24 augustus 2018  
Plaats: Carmel, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bonhams  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4954  
Bijzonderheden: carburateur, 3 li-







ter, handgeschakeld, airco, groen met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 2.309 mijlen. Nog een diva die het lang bij dezelfde eigenaar uithield. Origineel geleverd in Californië, kwam ze begin jaren 80 in handen van een Amerikaanse Citroën-verzamelaar die haar al die tijd vertroetelde. In de loop der tijd werd volgens Bonhams vrijwel ieder onderdeel dat kan slijten vervangen. Verder ging het plaatwerk al eens langs de spuitspray en werd recentelijk het interieur vernieuwd. Tel daar nog de begeerlijke 3 liter/handbak-combinatie en een stapel documentatie bij op en je hebt een veilingtopper. De ton in dollars werd net niet gehaald, maar met een eindbod van \$95.200 (82.160 euro) mag deze SM zich wel bij de top van de markt scharen.

Datum: 25 augustus 2018  
Plaats: Carmel, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Gooding & Company  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB0102, motor no. 250.368  
Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, automaat, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 70.446 mijlen.  
Naast Bonhams veilde ook Goo-





wel de moeite waard om in de brochure te vermelden. Jammer genoeg weer zonder relevante achtergrondinformatie, dus we gaan wederom af op de foto's. Meest in het oog springend is zonder twijfel de grijze lak in combinatie met het zwarte dak. Een zeldzame kleurstelling, maar ondergetekende is er stiekem wel van gecharmeerd. Wel jammer van die verschrikkelijke plastic buitenspiegels. Binnenin een net interieur en ook de motorruimte ziet er keurig uit. Helemaal geen verkeerde diva dus, maar de schattingen bleken toch aan de rooskleurige kant. Het bieden stopte bij \$46.750 (40.600 euro). Bij een gebrek aan reserve mocht de auto voor die prijs weg.

ding & Company een Californische SM tijdens Pebble Beach. Een diva die bijna 30 jaar lang stilstond en pas weer een aantal jaren rijdt. Oorspronkelijk gekocht door een zekere heer Veir, verdween ze in 1983 in een garage om in 2012 ontdekt te worden door de heer Reed. Meneer Reed bracht de auto naar Jerry Hathaway, die haar volledig opknapte. Een beetje onduidelijk is wat er tijdens deze avonturen met de motor is gebeurd. Oorspronkelijk lijkt de auto met een 3 liter motor te zijn geleverd, maar inmiddels is er volgens Gooding & Company een 2.7 liter aan de automaat gekoppeld. Hoe dan ook, op de foto's is duidelijk te zien dat Jerry geen half werk heeft afgeleverd. Een strakke carrosserie, mooi leer en een brandschone motorruimte leidden uiteindelijk tot een winnend bod van \$83.600 (72.200 euro).

lezen tellerstand: 69.070 mijlen. Met een geschatte opbrengst tussen de 60.000 en 70.000 dollar, vond RM Sotheby's deze SM



Datum: 12 oktober 2018  
 Plaats: Hershey, Verenigde Staten  
 Veilinghuis: RM Sotheby's  
 Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB5023  
 Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, airco, grijs/zwart met zwart lederen interieur, afge-



# Mylord op hole 18

Een wat cryptische titel zou u denken, maar ze dekt de lading: Er stond een Citroën SM Mylord op Hole 18 voor het Pebble Beach concours d'élégance. In de USA ziet men dat als de Oscars voor klassiekers, vandaar dat er zo'n 200 "automobiles" verdeeld over 25 categorieën op de fameuze 18e hole van de Pebble Beach golfclub geplaatst werden op zondag 26 augustus.

door Peter Derks, foto's Marvin McFalls

Op die golfclub wordt bijvoorbeeld het US Open gespeeld, en hij ligt op een groot privédoein. Maar dat is alleen het hoogtepunt van de "Monterey car week", waarin nog veel meer gebeurt, bijvoorbeeld op en rond het Laguna Seca circuit, dat op zo'n 200 kilometer van de "bay area" oftewel Silicon Valley ligt. Gedurende die week zijn er zoveel topklasse auto's in de regio dat je zelfs met een Bentley Bentaya niet opvalt.

## Highway 1

Naast het concours zelf op zondag is het andere hoogtepunt op donderdag de "tour d'élégance"

waarbij alle deelnemers van het concours geacht worden een rit van 100 miles af te leggen. Dit jaar ging die rit over de fantastische "Highway 1" naar Big Sur, en vandaar terug naar Carmel by the Sea, alwaar de deelnemende auto's in het centrum van Carmel opgesteld werden zodat het publiek ze allemaal kon aanschouwen. Dat publiek wist er duidelijk van want zowel langs de weg als later in Carmel stond het vol met publiek en daarnaast hadden de "state troopers" elk kruispunt op de tocht onder controle om de tour vlekkeloos te laten verlopen. Het "Pebble Beach" concours d'

élégance heeft zeer veel aandacht voor vooroorlogse auto's maar dit jaar was er een speciale categorie "Citroën" specials, d.w.z. met een speciaal koetswerk. Om mee te mogen doen moet je inschrijven en dan maar afwachten of je geselecteerd wordt en mag meedoen. In de Citroën categorie waren er de volgende auto's geselecteerd: Een DS uit 1959, een DS Cabriolet "usine" en een DS Le Mans van Chapron van dezelfde eigenaar, totaal gerestaureerd op z'n Amerikaans: Glimmend en blinkend. Dan was er een eigenaar met een DS Majesty van Chapron, met als uniek eigenschap dat de achter-



deuren “naar achter” openen, op verzoek van de eerste eigenaar die dat makkelijk vond bij in en uitstappen en natuurlijk ook geheel gerestaureerd. Deze eigenaar bracht ook nog een DS Le Caddy van Chapron en er was nog een DS Cabriolet Chapron van Amerikaanse privé-eigenaren. En dan de Mylord: Een witte SM Mylord met een origineel groen lederen interieur, exact zoals hij op de “Salon van Parijs” stond in 1972. Voor 2/3 nog in originele lak, en op een paar heel kleine details na nog helemaal origineel (zij heeft inderdaad moderne benzineslangen en olieslangen, veiligheid voor alles). Deze Mylord heeft al rond de 125.000 km gereden en de huidige Belgische eigenaar rijdt er met genoeg ieder jaar een paar duizend kilometers bij. Die eigenaar had mij gevraagd mee te komen om over het welzijn van de Mylord te waken hetgeen ik met genoeg gedaan heb. Van

de “Monterey car week” heb ik helaas relatief weinig gezien, maar van Pebble Beach behoorlijk wat.

#### Indy cars

Voor de lekkerbekken: Enkele vooroorlogse 16-cylinders van Cadillac en Marmon en vele 8 en 12 cilinder auto’s, zoveel cilinders bij elkaar en dan nog lopend een genot voor het oor. Er waren 2 Hispano Suiza’s en 2 Minerva’s, allen met Amerikaans koetswerk en zelfs een Peugeot 402 Darlmat roadster met een speciale open touring carrosserie. Voor de liefhebbers: Er was een speciale categorie “indy cars”, race-auto’s dus, die niet mee hoefden te doen aan de “tour” en een categorie “cars from the Raj”, d.w.z. voornamelijk Roll-Royce’s die nog gereden waren voor of door de Mahardaja’s en Raj’s in India. Speciaal voor de naoorlogse auto twee categorieën voor

OSCA’s. (Dat is het bedrijf dat de gebroeders Maserati oprichtten nadat ze hun bedrijf aan de Orsi familie verkocht hadden, de Orsi’s die vervolgens Maserati weer aan Citroen verkochten). Het is mij duidelijk geworden dat de “norm” voor Pebble Beach zeer hoog ligt als het om restauratie gaat: Alles perfect blinkend en glimmend, zo hoort het daar. Alsof een auto zo uit de fabriek kwam is dan ook een understatement, want ik denk niet dat vroeger alles zo glom en blonk. Er zijn zelfs restaurateurs die zich specialiseren in dit wat wij vaak “overdone” of overgerestaureerd zullen noemen, maar waar je wel mee wint. Ook aangaande originaliteit heeft men een eigen visie: De winnaar van de Citroën categorie was de Chapron Le Mans coupé: Die was prachtig gerestaureerd, maar niet in de originele kleur maar in een metallic blauw dat in het jaar dat

die auto gemaakt werd volgens mij nog niet bestond en met een bijpassend lichtblauw interieur. Inderdaad een smaakvolle combinatie maar ik zou toch voor de originele kleurstelling gekozen hebben. U zult dan ook begrijpen dat de waardering voor de Mylord in originele staat er niet altijd was: De echte liefhebbers waren wel overtuigd maar "bling-bling" heeft vaak meer waarde dan origineel en daarbij was het een van de "jongste" auto's op het concours. Als ik u dan ook vertel dat de winnende auto in de Ci-



troen categorie door de eigenaars van het concours al gebruikt was voor promotie van het concours dat krijg ik toch een beetje gevoel dat het "ons kent ons" misschien enige invloed heeft. Er was overigens wel een speciale prijs voor "unrestored" maar dan mag er vrijwel niets aan de auto gedaan zijn dus in feite voor 'barnfinds' maar dan wel zodanig dat ze mooi gebleven zijn!

#### Fotoshoot

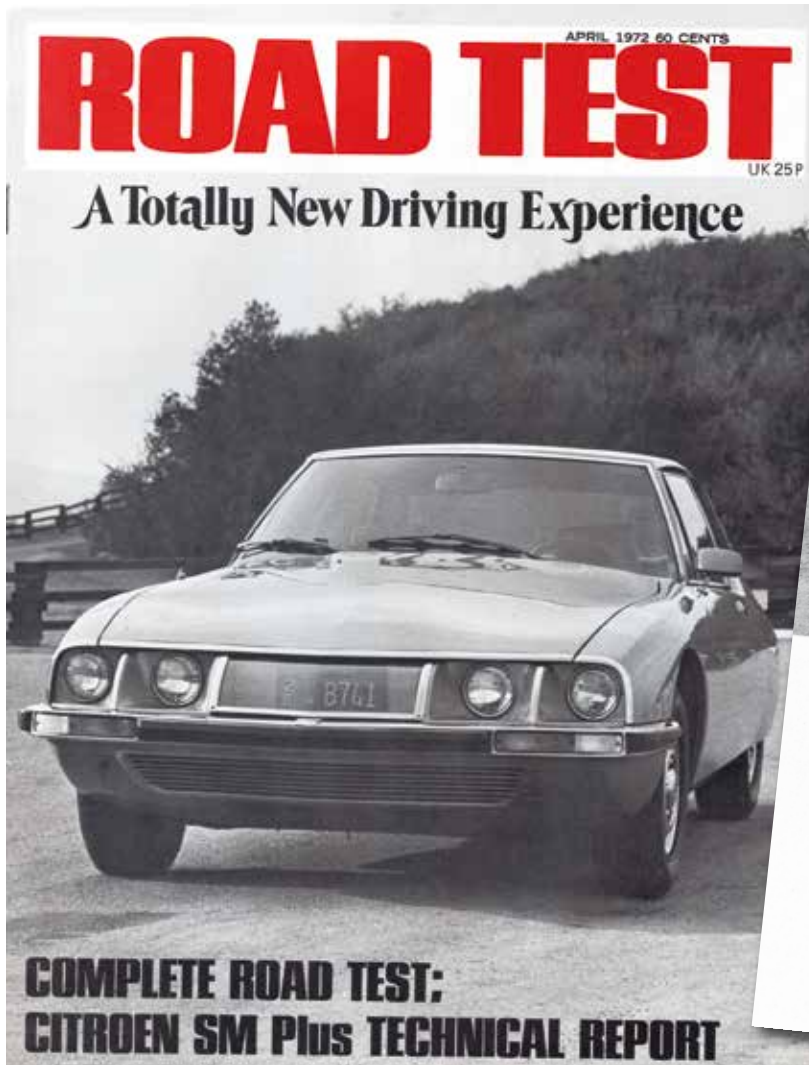
Maar goed, genoeg fraais te zien en een van de fraaiste auto's in mijn ogen: Een Oostenrijkse Steyr Racer uit 1923: zeer zeldzaam en nog heel origineel met een Nederlandse eigenaar. Je ziet trouwens meteen dat rijden toen nog echt werken was: Een groot stuurwiel met een bestuurder die er dicht op zit. Tijdens de "tour

d'elegance" hadden dan ook enkele eigenaren van deelnemende auto's een elektrische stuurbekrachtiging gemonteerd om de 100 Miles af te leggen, maar voor het concours werd die weer gedemonteerd, niet origineel dus dat kan niet voor het concours. Als je iemand in zo'n vooroorlogse karos relaxed ziet zitten sturen, dan zit er bekrachtiging in! Origineel zat men dicht op het grote stuur en zelfs dan was er veel kracht voor nodig. Ik heb de eigenaar van een FIAT-racer uit 1921 zijn bolide zien parkeren voor een fotoshoot: Veel heen er weer steken vanwege de grote draaicirkel en dat zonder stuurbekrachtiging, die heeft geen sportschoolbezoek meer nodig gehad die dag.

Mijn conclusie: Een hele week "Monterey car week" met als hoogtepunt Pebble Beach Concours d'Élégance geeft je een uniek inzicht in de klassieke auto scene in de USA, een echte aanrader voor wie houdt van de Amerikaanse aanpak waarbij "ingetogen" het tegengestelde is van de aanpak die men voor staat. Op zondagochtend om 6 uur over een golfparcours rijden en dan op 5 meter van de Pacific Ocean parkeren, dat is een bijzondere ervaring, te meer omdat het dan nog behoorlijk koud is en het publiek al aaneengesloten langs de toegangsweg staat om maar niet van al dat automobiele fraais te missen.



# Nieuw ervaring



## A Totally New Driving Experience



*Featuring a unique hydropneumatic suspension, the Citroen Maserati SM is in a class by itself. This Franco-Italian creation is also a surprisingly frugal luxury car.*

In July of 1970 there started down a small assembly line at Citroen's Paris plant a chassis bearing Serial No. 00SB000 3 which soon became the first production unit of what is undoubtedly one of the most significant Grand Touring cars in terms of overall concept and new, at the same time having a vague familial resemblance to the DS Citroen, and the technical specifications made fascinating study for those interested in such things.

Known as the Citroen Maserati, or in

the latest factory literature, Citroen SM, the car is the happy result of the marriage of S.A. Automobiles Citroen and Officine A. Maserati S. p. A. For those who may have wondered why the large French concern acquired controlling interest in the small (but world famous) Italian car maker the answer is now clear: For the first time since such nameplates as Bugatti, Talbot et al disappeared from the active list, France now has a first rate GT car.

A Maserati type C 114-1 dohc V-6 driving the front wheels and hydro-

Dit keer in de rubriek Oud Papier een reprint van een uitgevoerde "Road Test" uit april 1972.

door Jeroen van Tongeren

"A totally new driving experience" het zal voor de gemiddelde Amerikaan inderdaad een geheel nieuwe ervaring zijn geweest, zo'n frans/italiaanse sportwagen in vergelijking met de slagschepen die ze daar gewend waren. "It's like learning to drive all over again" De quote's zeggen waarschijnlijk al genoeg.

ence



*Citroën's double chevron symbol, displayed at right rear of hood, also serves as grille for heater/air conditioner fresh air intake.*



*Large rear greenhouse window comes standard with heating grid to control misting problem. Rear quarter windows swing out; fronts operate electrically; front vents are immobile.*

pneumatic all-independent suspension would by themselves be enough to set the SM apart from the run of the mill GT car. But just how different a car it really is can only be appreciated by driving it. You can't just get into one and drive away without having first been checked out by someone familiar with it. And it takes at least a week of driving it before it quits springing surprises on you. Not that it has a lot of idiosyncrasies; it doesn't have any in fact. It's that it is so totally different from any other car — even the DS 21 — that it's like learning to drive all over again.

To begin with, you can't see the ignition lock when seated in the normal

ROAD TEST/APRIL 1972 35

driving position. You have to find it alongside the bulbous steering column, then figure out the key orientation totally by feel. Once underway you involuntarily set up a zig-zag course because of steering overcontrol. Hydraulically assisted, it is very quick with only 2 turns lock to lock. But overcontrol is no problem at higher speeds because the steering automatically stiffens up so that progressively more pressure is required to turn the wheel a given amount. It takes a few miles of driving before you learn to steer smoothly at all speeds.

The next routine to be mastered is the operation of the levers — two on the left and one on the right — that sprout from the steering column. Between them they switch the head lights/parking lights, select the beam, turn signals, operate the horn (soft and loud tones), and windshield wipers/washers. Once we got them sorted out, we found these finger tip controls far quicker and easier to operate than the usual assortment scattered about the instrument panel and left toe.

The brake pedal isn't a pedal at all but rather a low rubber bulb. Because the actual travel is practically nil — it's more a matter of pressure — the feel is quite different from that of a pedal, but you quickly adapt to it.

After the strangeness wears off you

start to savor the general character of the car. The quick steering makes low speed maneuvering a breeze and masks the heavy understeering characteristic typical of front drive cars. From the feel of the steering, there is no indication whatsoever that it is a front drive car. Not even on extremely rough surfaces with the wheels steered to the limit is there any shock or motion transmitted back to the steering wheel.

Clutch pedal pressure was light, but the clutch action itself, as revealed during acceleration test, was smooth and positive. The moderately short throw 5-speed shift linkage had a nice, precision

feel, and unusually powerful synchronizers made downshifting almost as easy as upshifting. Together, the clutch and gearbox action made driving in traffic a much more pleasant experience than we were prepared for.

The 3 dual-throat Weber-fed Maserati V-6 performance was characteristic of what we have found in other Maserati passenger car engines: a definite upsurge of power starting at mid-range (3000 rpm in this case) but with amazing low speed smoothness and lugging ability to match. The impression you get is that the engine is considerably larger than it actually is. It also makes its presence known with a distinctly audible exhaust/power throb under load. This in what is otherwise a very quiet car can either be music to your ears or a source of minor annoyance, depending on how your taste runs. About the only other noise to intrude is an occasional patter from the Michelin X radials as they traverse certain types of pavement

36 ROAD TEST/APRIL 1972



**This view lets the secret out of the bag: It's a Citroën. Narrowed rear tread gives characteristic snakehipped look.**



**Oval instrument bezels match oval 1-spoke wheel. Control stalks on steering column, marked with symbols on European model shown here, are marked in English on U.S. version. Steering wheel is fully adjustable.**



**Understeer has been the cornering mode of all front drive Citroëns, with the SM no exception. U.S. front seen here takes sealed beams. European lighting, nixed by our laws, features 6 Cibie rectangular quartz iodides, 2 of which steer with the wheels to "see" around corners!**

imperfections. Even so, the noise level is below that of most cars and far below that of other GT cars.

The air conditioner-heater system, suffice to say, is on a par with those of our domestic luxury cars which are the standard of the world. We were never aware when the compressor cut in and out, the engine having sufficient torque at low speeds to handle the extra load without faltering.

The quality of materials, design and workmanship of the standard all-leather upholstered passenger seats are such that we can't see how they could be significantly improved upon. And they are comfortable, too. The longer you sit in them, the more you appreciate what an asset they are for long distance touring. There are two levers on each of the front seats. Depressing the outboard ones allow the seat backs to tilt forward and the seats to slide forward on rails to ease access to rear seats. When pulled back, the seat then "remembers" and always returns to whatever rake and fore and aft position it was previously set. The inboard levers allow the seat to be reclined or set at whatever rake is desired. There are also other adjustments for tilt and fore and aft position. The seatbacks are topped off with fully adjustable headrests that were obviously designed as part of the seat and not as an afterthought.

The SM was designed to seat four in comfort, which it does, although the

front passengers get the lion's share of the room. It is, however, more than just a 2 plus 2 design and is perfectly capable of accommodating two rear seat passengers on extended trips.

The instrumentation is all you could ask for — and then some. In addition to gauges for water and oil temperature and fuel level, there is a cluster of 13 bullseye "STOP" lamp. The individual lamps are marked with symbols (some of which we never figured out) and warn of everything from low oil pressure to

excessive brake pad wear. Any critical condition that could lead to disaster causes the stop lamp to light which is absolutely impossible to ignore. A test button on the cluster permits checking of the critical warning lamps and the stop lamp.

And then there is the hydropneumatic suspension system with some highly practical as well as entertaining features. Citroën wrote the book on such a system when it came out with the DS 19 way back in 1955, but despite its demonstrated practicality and superiority, there are to this day no imitators. Due to a self-leveling feature, the ride height and feel never change regardless of load, quite an asset with any car. Also, by means of a lever beside the driver's seat, you can increase ground clearance from the normal 6.1 inches to a choice of 6.9, 9.1, or 10 inches for rough going. The following incident, related by a friend who had the opportunity to observe how French driv-

**Stops were straight line and short. What wheel locking that occurred was always the fronts and always during the last few feet of a panic stop.**

ers use their Citroëns, illustrates the advantages of this:

"I was following a DS on a French country road when we came upon a stretch with the pavement torn up for resurfacing. We were doing about 60 mph. He put his suspension in a high position and never slowed down one bit. I had to slow to a crawl because it felt like the wheels were going to be torn off my Humber Hawk. I never saw the DS after that."

A situation never arose where we could put the feature to such a practical test, but amused ourselves with it in traffic. When alongside another car at a traffic signal we'd raise or lower it if we caught the driver staring at us. The startled reactions we sometimes got alone made hydropneumatic suspension worthwhile.

There is also a low position of the suspension that's used for wheel chang-

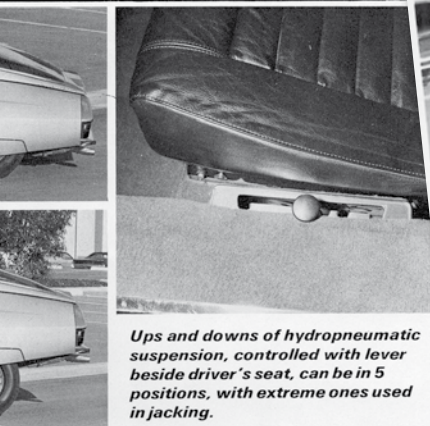
ing only. (The bullseye coverings on the suspension in this position, put the jack stand in the suspension in the position which causes the wheels to rise off the ground. Thus the suspension does the work of jacking for you.)

The Citroën AM-FM suspension system installed in the SM for its fidelity in the high range without sacrificing the domestic units we're accustomed to tend to boom them out the highs entirely. The system reproduces brilliant to the limits of the human ear.

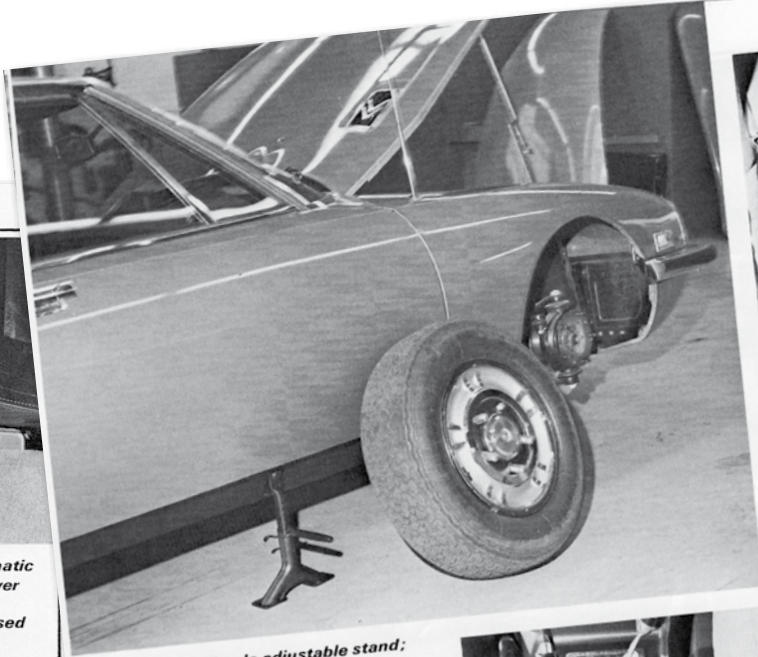
The SM is pleasant enough and on the freeway, but you fully appreciate what the SM is until you try maintaining on narrow winding sections with less than the best suspension there are cars that can out-absolute cornering power choose the SM over them back country work. It's enough, and the comfort fresh hours longer. The soaks up bumps that wo-

ROAD TEST/APRIL 1972 37





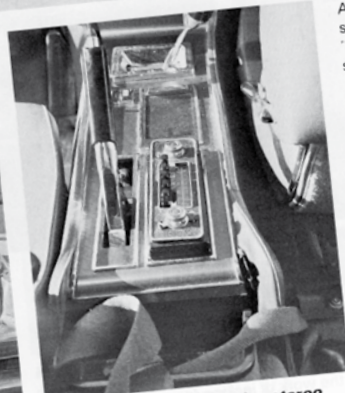
*Ups and downs of hydropneumatic suspension, controlled with lever beside driver's seat, can be in 5 positions, with extreme ones used in jacking.*



*Jack is simple adjustable stand; suspension does the lifting.*



*Rear window, linked to trunk lid, hinges upward to reveal large, 20-cubic-foot trunk.*



*Citroën AM-FM multiplex stereo radio nests in unusual position beside parking brake at rear of center console.*



*Button to left of accelerator is brake pedal. Pedal-like object to left of clutch pedal is a rest for the left foot.*

comes on if you (position.) You the highest position, then put in low position to lift off the suspension does all.

ultiplex stereo M is remarkable her frequency low range. The customized to like bass and cut the Citroën systems highs right up ear.

ough in town you just can't car can do for ing a good clip ondry roads surfaces. While tdo the SM in er, we would every time for corners well ort keeps you e suspension ould make the

average GT car harsh and unpleasant, and the responsive steering and powerful brakes have enough reserve to cope with the unexpected.

The brisk performance of the SM together with amazingly good gas mileage provide one of the more pleasant surprises we've had recently. Of course, our test car had the European version engine without an air injector pump for emissions control which reduces both mileage and performance. But even if the pump knocks several miles per gallon off the numbers we recorded, the SM will still give excellent fuel economy by GT car standards. It may be argued who cares about gas mileage in a car of the SM's price class. The answer is those in countries where fuel prices are very much higher than in the U.S. and those who do not wish to be bothered with frequent stops for refills. With the SM's fuel capacity and economy you need never stop for fuel more often than you do for food or sleep, and for a Grand Touring car, that's the way it should be.

Three factors contribute to the SM's fuel economy: 1) The Michelin X steel-belt radial tires have very low rolling resistance. 2) The aerodynamically ef-

ficient body shape requires less power to push through the air at a given speed than squarish shape cars of equal size. 3) The gearbox has widely spaced upper ratios. Citroën could have crammed 5 close ratios in the box for more impressive acceleration, but they characteristically chose economy and durability instead. Both 4th and 5th ratios are actually overdrives with wide spaces between 3rd and 4th and 4th and 5th. For example, on shifting from 4th to 5th at 70 mph, the engine rpm drops from 4000 to 3100 and internal engine friction, which is proportional to the square of the rpm, is cut nearly in half.

We seldom make extensive com-

ments about style, believing it's something that speaks for itself. But this being a Citroën and a GT car selling in a price range where styling can make the difference between failure and success, technical features notwithstanding, some comments are in order. As Citroën well knows, the DS styling is far from everybody's cup of tea, especially in this country. Although the SM bears enough resemblance to the DS that you can tell they belong to the same family, the SM is evidently a winner judging by the comments it elicited during our test. It attracted a great deal of attention wherever we took it, which is itself a favor-

able indication. People simply do not gather around a car they consider ugly. An indirect compliment came from a service station attendant who declared, "It's the first Citroën I've seen that I can stand to look at."

All of which opens the door to some speculation about the future of the design. Although not merely a DS with different exterior sheet metal, the chassis is similar enough in design details and construction techniques so that if produced in equal quantities, the cost of manufacture would not be significantly different. And there's no reason why the DS engine and gearbox, or something like them, can't be used. The DS's front drive predecessor had a production life that spanned 21 years and a world war. The DS itself is now 17 years old. Could it be that the SM, with somewhat less exotic power and driveline components and interior furnishings, will soon replace the DS and the Maserati powered version is being used to test the water?

If Citroën entertains any serious marketing plans for its regular line of cars in this country, such a move would make sense. In an attractive package, the good riding, exclusively Citroën hydro-pneumatic suspension would have tremendous appeal here. Citroën has carefully maintained direct branches on the east and west coasts over the years despite scant sales volume, and it could be that in the SM lies the key to the realization of their ambitions. Just as this was written, the first small batch of SM models reached these shores. But Citroën had already been besieged from would-be dealers from all over the country wanting to handle the car. As of then, Citroën was holding off, fearing

that an impending resumption of the dock strike would hinder the supply. Production lead times being what they are, auto makers are rapidly coming down to the wire on the time designs for the 1975 models must be finalized. That's the year really stringent emission standards are supposed to take effect. Just as domestic car makers, up to their ears in thermal reactors and catalytic converters, are giving every indication that they may balk at the new regulations because they're unable to meet them, Citroen has coolly hinted that they may have a different solution to the problem.

An SM with an easy to make clean Wankel engine, perhaps? Now there would be a dream machine to end all dream machines! ●

Citroen power plant is a 162.9 cu in. DOHC Maserati V-6 with 3 dual-throat Weber carburetors.



### CITROEN MASERATI SM COUPE

#### SPECIFICATIONS AS TESTED

|                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Engine*                       | 162.9 cu in. dohc V-6         |
| Bore and stroke               | 3.43 x 2.95 in.               |
| Compression ratio             | 9.0 to one                    |
| Horsepower                    | 180 at 6250 rpm               |
| Torque                        | 172 lb-ft at 4000 rpm         |
| Transmission                  | 5-speed, manual               |
| Final drive ratio             | 4.375 to one                  |
| Steering**                    | 2.0 turns, lock to lock       |
| Turning circle (curb to curb) | 41.3 ft                       |
| Brakes**                      | 4-wheel hydr. disc            |
| Suspension                    | hydro-pneumatic, front & rear |
| Tires                         | 195/70 VR 15 Michelin X       |
| Dimensions (ins.):            |                               |
| Wheelbase                     | 116.1                         |
| Length                        | 192.6                         |
| Width                         | 72.2                          |
| Height                        | 52.1                          |
| Capacities:                   |                               |
| Fuel                          | 24.0 gals                     |
| Coolant                       | 14.0 qts                      |
| Oil                           | 6 qts                         |
| Hydraulic sys.                | 6 qts.                        |
| Trunk                         | 20 cu                         |
| Front track                   | 60.1                          |
| Rear track                    | 52.3                          |
| Ground clearance              | 6.2                           |
| Weight                        | 3153 lbs                      |

#### PERFORMANCE AND MAINTENANCE

|                           |                      |        |
|---------------------------|----------------------|--------|
| Acceleration:             |                      | Gears: |
| 0-30 mph                  | 3.5 secs—1st         |        |
| 0-45 mph                  | 6.7 secs—1st-2nd     |        |
| 0-60 mph                  | 10.1 secs—1st-2nd    |        |
| 0-75 mph                  | 14.6 secs—1st-3rd    |        |
| 0-1/4 mile                | 16.9 secs at 82 mph  |        |
| Top speed (est)           | 130 mph              |        |
| Stop from 60 mph          | 149 ft               |        |
| Average economy (city)    | 18.2 mpg             |        |
| Average economy (country) | 25.7 mpg             |        |
| Fuel required             | premium              |        |
| Oil change (mos/miles)    | 3000                 |        |
| Lubrication               | 3000                 |        |
| Warranty (mos/miles)      | 12/unlimited mileage |        |
| Type tools required       | metric               |        |
| U.S. dealers              | 125                  |        |

| RATING      | Excellent (91-100) | Good (81-90) | Fair (71-80) | Poor (60-70) |
|-------------|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| Brakes      | 92                 |              |              |              |
| Comfort     | 96                 |              |              |              |
| Cornering   | 91                 |              |              |              |
| Details     | 94                 |              |              |              |
| Finish      | 94                 |              |              |              |
| Instruments | 96                 |              |              |              |
| Luggage     | 92                 |              |              |              |
| Performance |                    | 90           |              |              |
| Quietness   |                    | 90           |              |              |
| Ride        |                    | 94           |              |              |
| Room        |                    | 90           |              |              |
| Steering    |                    | 91           |              |              |
| Visibility  |                    | 90           |              |              |
| Overall     | 93                 |              |              |              |

#### BASE PRICE OF CAR

(Excludes state and local taxes, license, dealer preparation and domestic transportation): \$11,805.  
 Plus desirable options:  
 \$n/a 3-speed Automatic  
 \$11,805+ Total

#### ANTICIPATED DEPRECIATION:

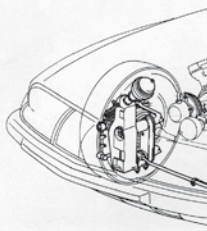
(Based on current Kelley Blue Book, previous equivalent model): n/a 1st yr. n/a 2nd yr.  
 n/a—not available

# Citroen SM Tech

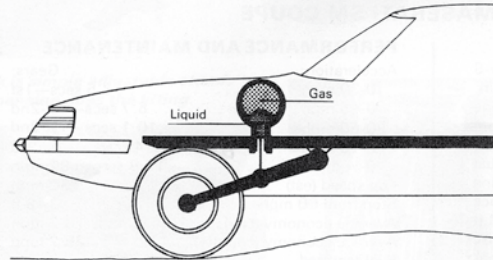
Citroen engineering ushered in "tomorrow" back in 1955... and is still doing it.

by John Ethridge

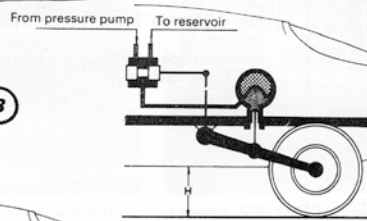
Beautiful as the skin of the SM may be, it's somewhat saddening to realize that it hides so many brilliant technical achievements! Citroen can't do like Bu-lova did with its Accutron electric watch — build a denuded model to sell to the public, so come along for a photo-journalistic look-see under the sheet metal of this most unusual car. Students of the DS design will see much that is familiar and will certainly agree with Citroen's contention that they've surpassed even themselves in reaching a higher degree of perfection.



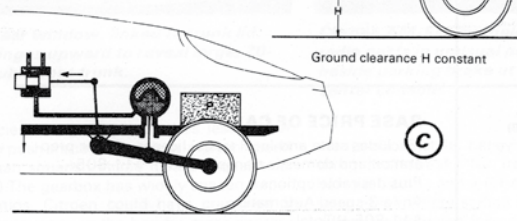
2  
A



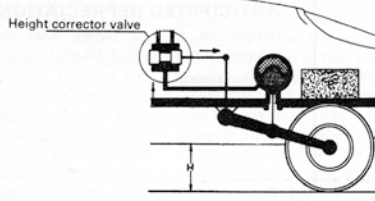
B



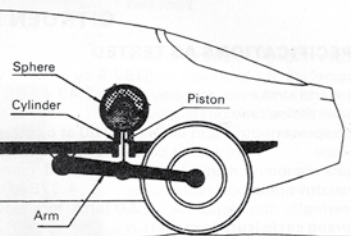
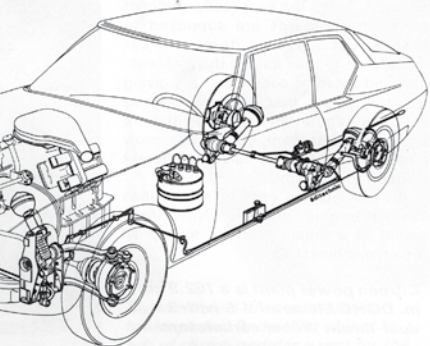
C



D



# Technical Report



1. SM packages weightiest components up front over driving wheels. Springing is via a highly sophisticated hydropneumatic system with constant level, adjustable riding height features.

2. A) Hydropneumatic springing is basically pistons linked to suspension arms pushing against columns of liquid which in turn push against rubber diaphragms contained in spheres to compress trapped gas.

B) Load leveling is accomplished by linking the suspension arms to slider (or spool) valve in such a way that liquid is either admitted to or bled from the cylinder above the piston to compensate for varying loads so that ground clearance *H* remains constant.

C) Adding load *P* to trunk causes rear to sag as gas in sphere is further compressed and actuating valve so that more liquid under pressure is admitted to cylinder.

D) When correct height *H* is reached, valve goes into neutral position so that liquid is neither admitted to or bled from the cylinder.

3. Maserati 90° V-6 aluminum engine weighs only 308 lbs., abounds with unusual features. Chain drive for the 4 camshafts is via an intermediate shaft located approximately where the camshaft would normally be in a domestic pushrod V-8. Directly driven off the intermediate shaft are the water pump and distributor, while the oil pump is driven directly off the end of the crankshaft. (An extension shaft coupled to the intermediate runs forward of the engine to drive the hydraulic pump, refrigerant compressor, alternator and air injector pump which are all chassis mounted.) The crankcase is split horizontally at the crankshaft centerline so that the 4 main bearing caps are integral with a deep box-like structure, making for an extremely rigid, robust lower end. A sump bolted to this structure holds the engine oil which is circulated through a filter and cooler.

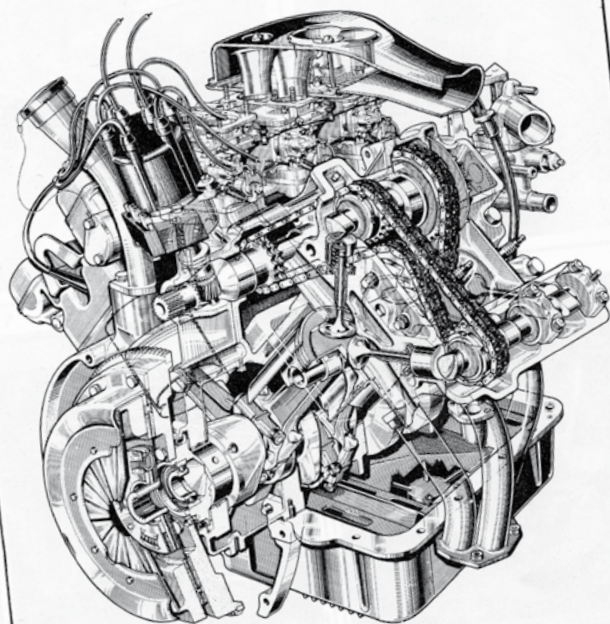
4. Engine and gearbox bolt together in rigid, compact unit. Main caliper is seen at left of inboard disc. Smaller dark caliper at top right of disc is for the hand operated parking brake.

5. SM 5-speed all-synchrom gearbox is of such generous proportions that designers obviously made provision for possible future increases in power and torque. The synchronizers are of large diameter and, therefore, very powerful. Dark mechanism on bell housing is slave cylinder for hydraulically actuated diaphragm clutch.

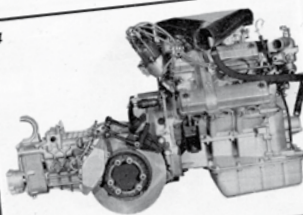
6. Shown here and in engine/gearbox photo is a governor that bolts to the end of the gearbox and drives from the tail of the pinion shaft to sense car speed. It is hydraulically connected to the power steering system so that required steering effort on part of the driver increases with speed, thus making the very quick steering safe and controllable at high speeds.

7. Steering is rack-and-pinion assisted by main hydraulic system. Steering effort governor is shown forward of front axle near centerline of car in this phantom view.

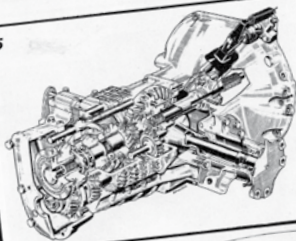
3



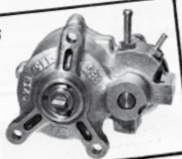
4



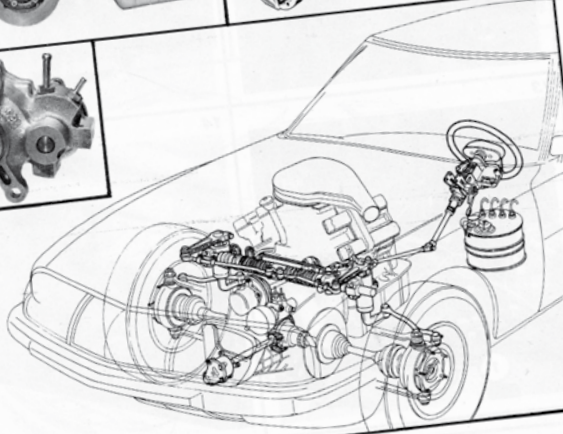
5



6

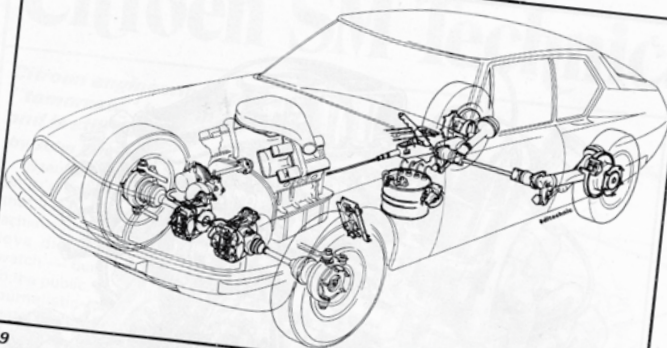


7



42 ROAD TEST/APRIL 1972

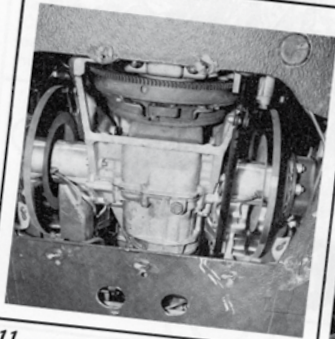
8



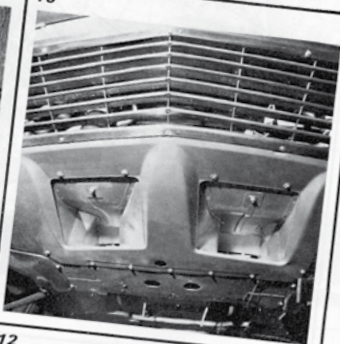
8. 4-disc brake system derives hydraulic power from main system but has own accumulator which reserves enough hydraulic energy for 30-40 stops should main system fail. System incorporates modulator/proportioner that takes into account rear suspension load to control rear braking effort to prevent lockup and skids.

9. Removal of access cover in belly pan reveals front discs, engine clutch and flywheel. Tubes seen coming from discs hubs on either side protect disc by draining any gearbox oil that may seep past the side seals safely to the ground.

9



10



10. Twin ducts bring cooling air from scoops under nose to front discs which do bulk of stopping work.

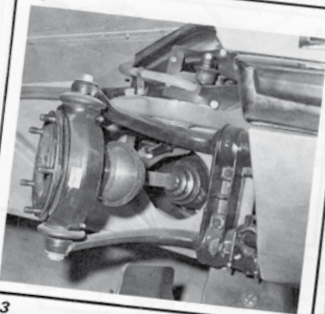
11. SM front suspension pieces look somewhat like those of DS except they are reversed in direction. (Front of car is toward right in picture.) Known as a trailing arm arrangement the SM suspension is superior to the DS leading arm setup because of its anti-drive action under braking.

12. Front suspension arms pivot on bearings. Front stabilizer bar, seen emerging from U-bolts bracket on lower pivot is linked to bell crank on upper arm. Also acting on bell crank is hydropneumatic "spring," the corrugated boot end of which is visible here.

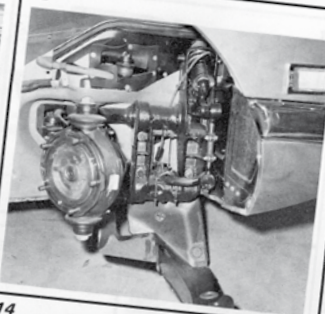
13. Hydraulic pump (1) is a 7-piston wobble plate design driven at half engine speed and is capable of supplying 51.2 cubic inches of fluid per minute at 600 engine (idle) rpm. Pump rotates all the time when engine runs, but pumps intermittently according to the demands of the system. Main accumulator/pressure regulator (2) stores 0.4 quarts of fluid pressurized by compressed gas acting on diaphragm in sphere. The pressure regulator cuts in the pump when the pressure in the sphere falls below 2176 psi and cuts it out when pressure reaches 2539 psi.

Rear suspension is single trailing arm with stabilizer bar (not visible here) interconnecting right and left pivots. Hydropneumatic unit is seen parallel to exhaust pipes. Hydraulic line on arms leads to disc caliper, hidden by splash cover.

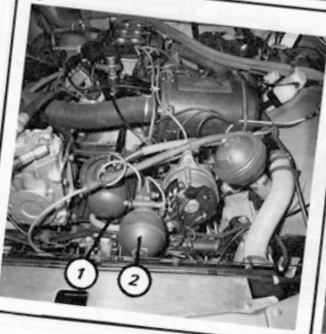
11



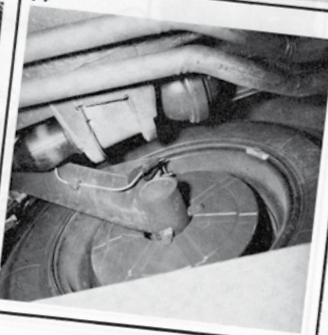
12



13



14



15 & 16. Diaphragm spheres, installed hand tight, are readily removable for replacement or inspection if the suspension is put in the lower position and, in case of the pressure regulator sphere, bleed valve is opened. The rubber diaphragms, so an experienced Citroën mechanic informs us, are subject to deterioration and failure according to time in service, not number of miles car is driven.

17. Drum-like cannister with tag warning against the use of anything but Total "LHM" green liquid holds 5.75 quarts of the stuff and is the central hydraulic system reservoir. LHM is a highly refined light mineral oil, and Citroën says you can use automatic transmission fluid in a pinch, if you later drain and refill with the proper liquid. Citroën used to use something more like ordinary automotive brake fluid but switched its domestic cars in 1966 and U.S. export models in 1969 to mineral oil because of its far superior lubricating and anti-corrosion qualities. They recommend draining and refilling every 24,000 miles.

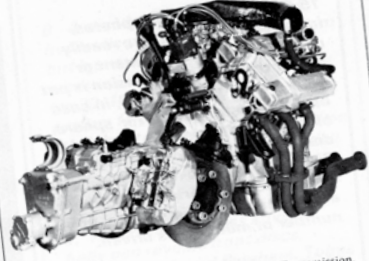
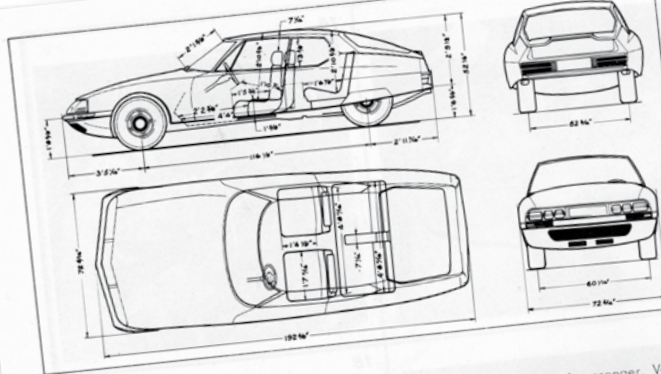
18. Air pump (left of suspension sphere) runs off toothed belt, supplies air to injectors just downstream of exhaust valves and, under deceleration, to intake passages between the carburetors and intake valves to lean out mixture. Anti- evaporative fuel systems are also installed on U.S. models.

19. Twin multi-blade molded plastic thermostatically controlled fans contribute to SM quietness, brisk acceleration, handle total cooling chores, including extra load imposed by standard air conditioning.

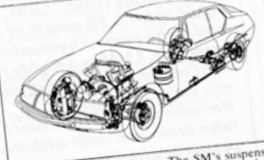
20. Heater/air conditioning evaporator "climatization" unit appears to be more accessible than ones on domestic cars, should service ever be required.

21. SM is of unitized construction with many bolt-on external panels. Design is extremely efficient in terms of strength and stiffness to weight. Under 3200-lb weight is feather light for car of this size with so much equipment. ●

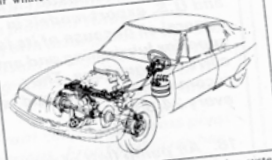
ROAD TEST/APRIL 1972 43



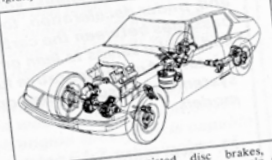
Maserati V6 Engine and Citroën 5 Speed Transmission.



**Air-Oil Suspension System**—The SM's suspension system is one in which a set of gas-liquid spheres are the springing units. Levelling correctors at the front and rear maintain a constant height of the car whatever the load may be.



**Steering**—The SM's unique power steering system provides the fullest assistance when required, and also gives ultimate control and roadholding rigidity at high speeds.

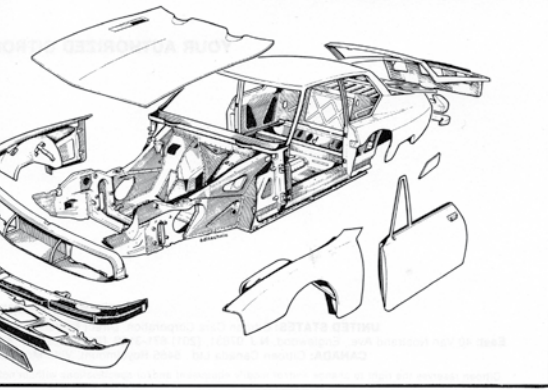
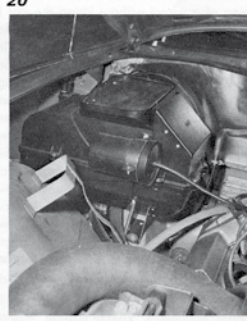
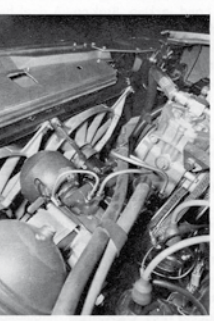
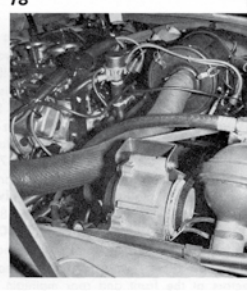
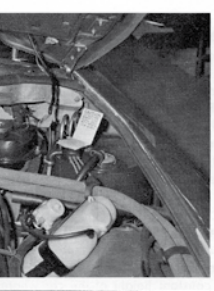
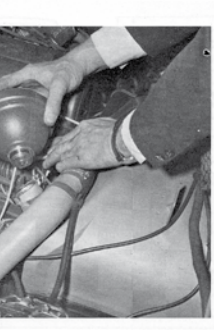


**Brakes**—The power-assisted disc brakes, the Citroën first on mass produced cars) equip the four independent wheels. A proportional braking effort, combined with the independent dual-circuit, help to prevent any possible braking failure.

**CITROËN "SM" TECHNICAL SPECIFICATIONS:** Gran Turismo Coupe: 4-passenger, V6 Maserati Engine 2670 cc displacement, 4 overhead camshafts, Hydropneumatic Suspension, Independent 4-wheel suspension. **Weight:** 3198 lbs. Maximum authorized load: 3970 lbs. **Engine (Basic Specifications)** 6 cylinder "V"6 Maserati Aluminum Engine at 90. Bore: 3.325. Stroke: 2.953. Displacement: 2670cc (162.87 cu. in.) Compression Ratio: 9 to 1. Fuel: Premium. Horsepower: DIN 170 @ 5500 rpm; SAE 180 @ 6250 rpm. Torque: DIN 170 ft. lbs. @ 4000 rpm. **Engine (Construction)** Designation: Maserati Type C114-1. Valves in head. 2 x 2 camshafts in head, chain driven, 4 overhead cylinder heads and cylinder blocks of aluminum, 3 carburetors—double barrel-Weber 42 DC NF with air intake resonators. Battery: 12 V 70 AH Alternator: 780 Watts. Water cooled radiator. **Hydraulic Equipment:** 4 overhead cylinder heads and steering (High pressure pump (7 pistons) driven by shaft with flexible vanes coupled to the intermediate shaft of the motor). **Drive Train:** Front Wheel Drive. Diaphragm clutch. 5 speed floor shift. All speeds synchronized. Final drive: 4375/1 (8 x 35). Gear reduction ratios: 1st...0.342, 2nd...0.515, 3rd...0.756, 4th...1.031, 5th...1.321, Reverse...0.317. **Chassis-Suspension-Brakes:** Self-supporting body. 4 independent wheels held by articulating arms to the chassis. The arms are connected to a stabilizing bar at the front and at the rear by levers and tie-rods. The levers bear against the piston of a hydro-pneumatic suspension cylinder. Levelling correctors at the front and rear maintain a constant height of the car whatever the load may be. This height can be adjusted by a lever at the left hand of the driver, permitting voluntary increase of the road clearance and the changing of a wheel without lifting the car by hand jacking. Braking—A dual braking circuit automatically adapted to the total load and the distribution of the load. Braking power assured by the high pressure hydraulic system and energy reserve. 4 wheel disc brakes. Tires: 195/70 VR 15X. **Steering:** Rack and pinion steering with hydraulic assistance and variable demultiplication. Steering circle overall: 39°9". Steering ratio: 1/9.4. **Dimensions:** Wheelbase: 116 1/4". Length: 192 1/4". Width: 6'3". Height: 4'4 1/4" normal drive position. Track Front 5 1/4". Rear: 4'4 1/4". **Equipment:** Dashboard: 2 directional ventilators with adjustable output. Speedometer graduated to 170 mph with odometer and braking distances. Electronic tachometer graduated to 8000 rpm Electric clock. Signal for wear of the front brake pads. Signal for indicating the hand brake is applied. Charging signal. Signal for checking the front brake pads. Signal for directional lights. Signal for low fuel level. Hazard warning signal. Button for checking the light signal. Signal for the thermal rear windshield. Combination anti-theft lock. 2 speed electrical windshield wipers and washers. Power windows. Adjustable steering wheel—for height and tilt. **Body And Equipment:** Electric rear-window defroster. 2 front bucket seats adjustable for length, front height and rear height. Back rest adjustable for inclination. 2 head-rests, adjustable for inclination and height. Rear bench seat for two in the shape of buckets, center arm rests, side arm rests and ash trays. **Performance:** Maximum speed: 140 mpg. **Standard Equipment:** Variable Power Steering with Power Centering. Top-grain Natural Leather Interior. Air Conditioner. AM-FM Stereo Radio. Tinted Glass. Michelin X "Vitesse Rapide" Radial Racing Tires. **Optional:** Automatic Transmission

**YOUR AUTHORIZED CITROËN DEALER IS:**

**CITROËN NORTH AMERICA**  
**UNITED STATES:** Citroën Cars Corporation: Direct Factory Branches of S.A. Automobiles Citroën, Paris, France  
 East: 40 Van Nostrand Ave., Englewood, N.J. 07631. (201) 871-3100. (212) 688-1161 • West: 12615 Beatrice St., Los Angeles, Calif. 90066. (213) 390-3505  
**CANADA:** Citroën Canada Ltd., 5465 Royalmount, Ville Mont Royal, Montreal 307, Quebec. (514) 735-4481  
 Citroën reserves the right to change and/or modify equipment and/or specifications without notice and without responsibility to previous models, on any model at any time. Printed in U.S.A.



# Uitnodiging voor het Internationale Citroën SM-Treffen



De Internationale Citroën SM Meeting 2019 vindt plaats in Hamburg. De Citroën SM-Club Duitsland e. V. nodigt alle vrienden van dit prachtige voertuig uit in de prachtige stad Hamburg. De Hamburgers noemen het zelf de mooiste stad ter wereld. Vrijheid en tolerantie zijn altijd de attributen van Hamburg geweest, 25% van de bevolking heeft buiten-

landse wortels, de lange handelsgeschiedenis sinds de tijd van de Hanze heeft hier zeker invloed op gehad. Dit leidde tot een kosmopolitische houding, die vandaag nog steeds in de stad te merken is.

#### **Een paar feiten:**

\* Met ongeveer 1,8 miljoen inwoners is Hamburg de op een

na grootste stad in Duitsland na Berlijn.

\* Hamburg is de achtste grootste stad in de EU en de grootste stad die niet de hoofdstad van een lidstaat van de EU is.

\* Hamburg is het centrum van de metropoolregio Hamburg, die ongeveer 5 miljoen inwoners telt.

\* Hamburg is de derde grootste haven van de EU na Rotterdam



en Antwerpen.

\* Hamburg is de derde grootste muzieklocatie ter wereld na New York en Londen. Er zijn vier grote theaters met meer dan 7000 zitplaatsen in de stad. Met de nieuwe Elbphilharmonie en de Laeizhalle zijn er nog eens 5000 zitplaatsen beschikbaar voor concerten.

\* Hamburg heeft 19 universiteiten en hogescholen met meer dan 75.000 studenten.

\* Hamburg is een van de economisch dynamische regio's in de Bondsrepubliek Duitsland. Zowel de haven, handel en dienstverlening alsook de industrie zorgen voor deze dynamiek. Werktuigbouwkunde en lucht- en ruimtevaarttechniek hebben een grote basis in Hamburg.

Onze meeting vindt plaats in het Rilano-Hotel Hamburg, Hein-Saß-Weg 40, 21129 Hamburg. Het Rilano Hotel is te bereiken via de A7, afslag Waltershof / Finkenwerder. Het hotel ligt direct aan de Elbe en is het startpunt van onze activiteiten.



## Het programma

*Vrijdag 07.06.2019*

15.00 uur aankomst en inchecken in het hotel  
Welkom van de deelnemers  
19.00 uur BBQ op het terras van het hotel

*Zaterdag 08.06.2018*

09.45 uur Bijeenkomst bij de aanlegsteiger Rüscharp direct onder



het hotel om 10.00 uur vertrek per schip „MS Tonne“ voor een uitgebreide havencruise door de haven van Hamburg  
12.30 uur Aankomst aan de pier (Landungsbrücken) van Hamburg en een paar meter lopen naar de Rickmer Rickmers, een volledig opgetuigde driemaster. De Rickmer Rickmers werd gebouwd in 1896 en is nu een museumschip in de haven van Hamburg  
13.00 uur Lunch op de Rickmer Rickmers, daarna kan het schip bezocht worden.  
18.00 uur Verzamelpunt Landungsbrücken, op korte loopafstand van de Reeperbahn,



de bekende entertainmentmijl in Hamburg voor geregistreerde deelnemers. Gidsen leiden ons in kleine groepjes over de Reeperbahn en door St. Pauli. De Reeperbahn wordt ook wel de meest zondige mijl ter wereld genoemd, je moet hier niet teerhartig zijn.

De middag is vrij. Als je wilt, kun je de Speicherstadt verkennen, het stadhuis of de winkelstraten van de Alster bezoeken. Met de Hamburg-kaart hebt u gratis openbaar vervoer. Als u wilt, kunt u ook terug gaan naar het hotel met de havenveerboten en een beetje ontspannen, het gebruik van de veerboten is ook gratis met de Hamburg Card. Gedetailleerde tijdschema's van



de veerboten zitten bij de deelname papieren.

19.30 uur Receptie in het hotel



Hafen Hamburg in de Foyer Elb-  
kuppel  
20.00 uur Diner in het hotel Hafen  
Hamburg met een fantastisch  
uitzicht over de haven

Zondag 09.06.2018

09.45 uur Bijeenkomst op de par-  
keerplaats van het hotel voor de  
toerit.  
10.00 uur: Start van de toerit met  
onze SM's door het Oude Land,  
een oud cultureel  
landschap in het westen van

De terugreis maakt iedereen indi-  
vidueel en kan vanaf de aanleg-  
steigers direct onder het hotel met  
de veerboot terug naar het hotel  
Rilano. Vanuit de pier „Finken-  
werder“ is er een shuttle service.  
10.00 uur Verzamelen voor het  
bezoek aan de Elbphilharmonie  
bij de pier onder het hotel. We  
bezoeken de Plaza van de Elbp-  
hilharmonie met een geweldig  
uitzicht over Hamburg. Een be-  
zoek aan de concertzalen is helaas  
niet mogelijk.  
Aansluitend genieten we van

(anna blümchen, Pixelio), Reeper-  
bahn (focus77, Pixelio), Altes Land  
1 (Gerritje Deterding, Pixelio), Altes  
Land 2 (Birgit Winter, Pixabay),  
Köhlbrandbrücke (Nikon-2110,  
Pixabay), Speicherstadt (liggraphy,  
Pixabay), Wasserschlösschen und  
Elbphilharmonie (Karsten Berg-  
mann, Pixabay), Skyline von Ham-  
burg ([www.hamburg-fotos-bilder.de](http://www.hamburg-fotos-bilder.de))

Belangrijke telefoonnummers en  
adressen:

The Rilano Hotel  
Hein-Saß-Weg 40



Hamburg en een van de grootste  
fruitteeltgebieden in de EU.  
13.00 uur Lunch op de Oelkers-  
Hof



een rondleiding door de Spei-  
cherstadt, werelderfgoed van de  
UNESCO.

13.00 uur Kleine lunch in het  
Wasserschlösschen, het kasteel  
aan het water, terugkeer naar het  
hotel en afscheid van de deelne-  
mers

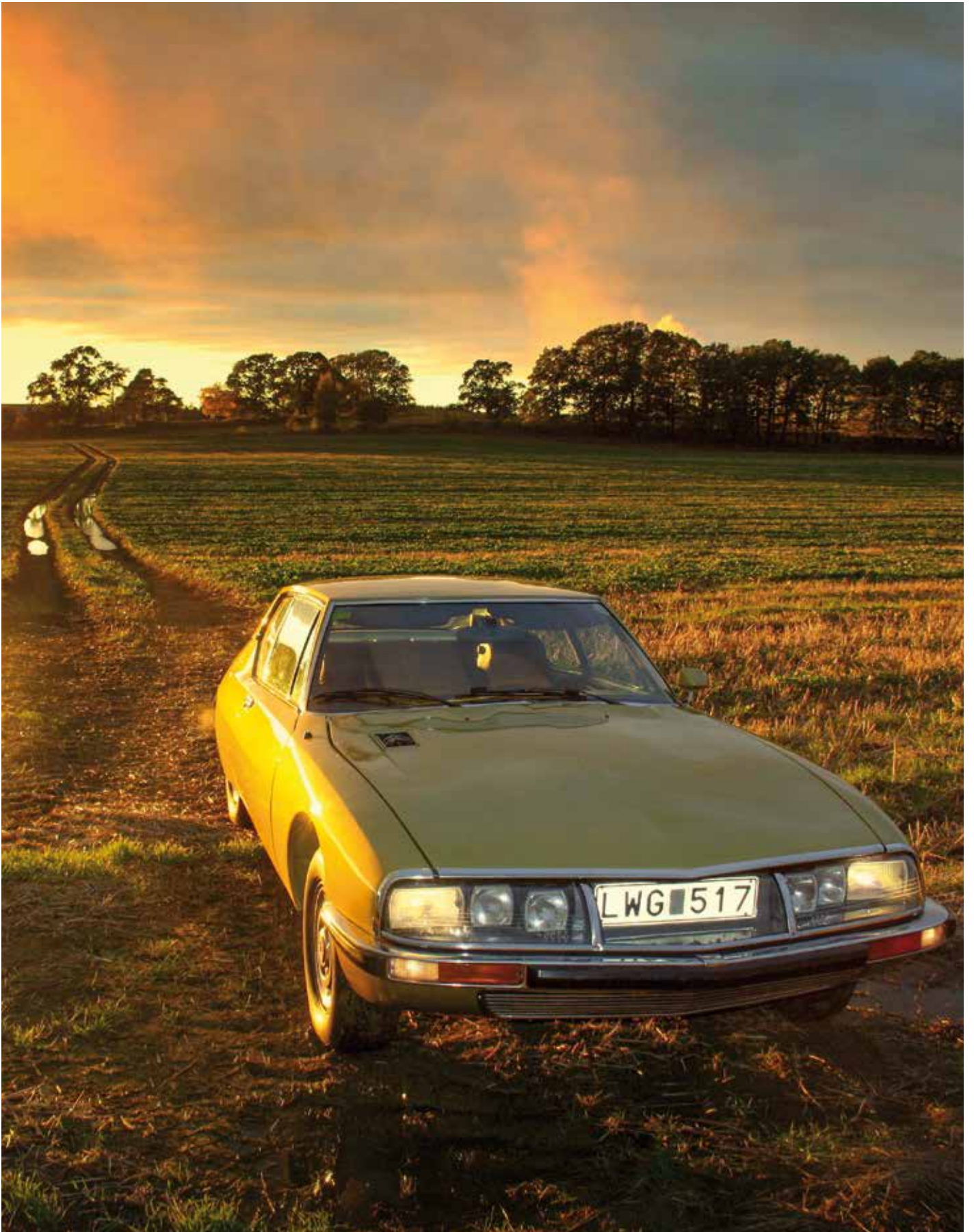
Fotocredits:  
Rickmer Rickmers (Stephanie Albert,  
Pixabay), Hotel Hafen Hamburg

21129 Hamburg  
Telefon: Tel. +49 40 300 849 0  
E-Mail: [info-hamburg@rilano.com](mailto:info-hamburg@rilano.com)  
Gerold und Astrid Röben  
Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen  
Telefon: +49 5195 52 23 und +49  
5195 98 34  
Mobil Gerold: +49 179 7 60 90 80  
Mobil Astrid: +49 172 4 35 27 87  
E-Mail: [gerold@roeben-online.de](mailto:gerold@roeben-online.de)

14.30 uur Tweede deel van de  
toerit en terug via de Köhlbrand-  
brücke naar het hotel.  
19.30 uur Receptie en aansluitend  
galadiner in het hotel  
Maandag 10.06.2019  
09.30 uur Afscheid van de deel-  
nemers die nu al hun terugreis  
beginnen.







# Elzas, Auvergne en Gard



Het is inmiddels half oktober en het volgende uitje voor een lang weekend toeren in Frankrijk in april 2019 is ook al weer geboekt maar met het kerstnummer in het verschieft blader ik toch maar weer al te graag in ons digitale fotoalbum van afgelopen september.

*door Wouter van den Berg*

Zoals oplettende lezers van het blad weten, plakken we vaak een aantal dagen voor- of achter aan de internationale toertochten. Zo ook deze keer. Samen met Rob Kruijff gaan we eerst de fameuze Collection Schlumpf bezoeken in Mulhouse en daarna het l'Adventure Peugeot in Sochaux. Donderdag 6 september rijden we na de ochtendspits richting Voorschoten. De dame is voorzien van twee spiksplinternieuwe achterbanden en APK. Niets staat een zorgeloze vakantie met veel tevreden kilometers in de weg. Rob staat op de afgesproken plek al klaar en achter elkaar aan gaat het via Antwerpen en Luxemburg (met een voordelige benzinstop)

richting Elzas. Als Rob aangeeft ook wel even te willen uitrusten neemt Wouter plaats achter het stuurwiel van diens SM.

## **Gebroken gaskabel**

Al gauw belanden wij in de middagspits van Straatsburg. Rust bewaren en rustig meebewegen met de rest. Tot zo maar zonder verdere aankondiging het gaspedaal met een doffe klap op de vloerplaat valt. De monteur die Rob is herkent gelijk het probleem: een gebroken gaskabel. Wouter probeert eerst nog met de hand het pedaal omhoog te krijgen (..) Niets aan te doen. Alleen de auto nog even over drie rijstroken naar de zijkant van de snel-

weg duwen. Gelukkig werkten de forensen mee en konden we zo op ons gemak naar de vluchtstrook manoeuvreren.

Na telefonisch overleg met de ANWB (helaas u staat in Frankrijk op de snelweg, u moet de politie bellen) volgt een kafkaësk gesprek met een vertegenwoor-



diger van de plaatselijke hermandad. De motor loopt toch? dan kunt u toch wel verder naar een afrit toe? Tja zonder gaskabel gaat dat moeilijk. De beste man hangt zonder boe of bah op.

Na een uurtje wachten, de file was inmiddels weer gaan rijden, verschijnt een politieauto. Twee reuze enthousiaste agenten stappen uit en lijken hun geluk niet op te kunnen bij het aanschouwen van onze prachtige klassieke schoonheden. Hun collega's in de patrouille auto maken intussen aantekeningen en ons wordt snel een "depanneur" beloofd. We mogen vooral de naam niet vergeten: Polgen SARL. Met geen woord wordt gerept over het feit dat geen van ons drieën de verplichte gele hesjes draagt. Inmiddels weten we weer waar we ze hebben opgeborgen: binnen handbereik in de armleuning links achter.

Na ruim een uur bivakkeren op de smalle vluchtstrook te verschijnt daar toch nog een vrachtwagen met rijdende weg-afzetting om ons te beveiligen. Beter laat dan nooit natuurlijk. Ook de bestuurder van de vrachtwagen is verrukt bij de aanblik van zoveel moois. Maar uiteindelijk wordt ons wachten dan toch beloond. De oplegger van Polgen is er. Uit de vrachtwagen klimt een soort van Malle Pietje. Een vriendelijke ietwat stoffig uitzijnde man. De SM wordt op de oplegger getrokken, hetgeen best nog makkelijk gaat omdat Rob met behulp van een soort verlengsnoer gas gevend de auto in de hoogste stand heeft gepompt.

Luco en ik rijden achter de oplegger aan naar de garage. Daar aangekomen slaat de schrik mij eerst wat om het hart: de garage heeft in het echt wel wat weg van de winkel van Malle Pietje. Het beeld wordt verder versterkt als de compagnon tevoorschijn komt: de vader van Malle Pietje! Rob had echter het volste vertrouwen.



Onderweg hebben de monteur en hij heel gemakkelijk in het Duits met elkaar geconverseerd. De garagisten weten wat ze te doen staat. Maar nu niet meer. Eerst maar eens eten en een nachtje slapen.

### Au Cheval Blanc

Rob pakt gauw de hoogstnoodzakelijk spullen uit zijn auto en samen in onze dame spoeden wij ons voort richting het hotel in een voorstadje van Straatsburg. De chef-kok van het Hotel Au Cheval Blanc heeft een eervolle Bib Gour-

mand vermelding en Wouter wil toch echt het avondeten niet missen. Na te hebben ingecheckt melden wij ons vlug in het gezellig Duits aandoende restaurant. We worden niet teleurgesteld! De volgende ochtend staat eerst een bezoek aan de wereldbefaamde Collection Schlumpf op de agenda. Toeval wil dat wij een paar weken daarvoor met de Citroen SM club een aardige avond met lezing over deze collectie hebben gehad. Zo komen wij goed beslagen ten ijs. De auto verzameling is bijeengebracht door twee broers die hun fortuin hadden gemaakt in de textielindustrie. Om een lang verhaal kort te maken: Zij startten in de jaren 1950 met het verzamelen van topstukken uit de jaren 1920-1930 die de bezitters voor een habbekrats van de hand deden toen. Je wilde immers een moderne snelle auto en geen oude Bugatti! Slim verzamelen in heel Europa en de VS zorgde ervoor dat ze een grootse verzameling aanlegden waarvoor natuurlijk ook een privé museum moest worden gebouwd. Toen de textielindustrie in de jaren 1970 in Europa zo'n beetje ter ziele ging moesten





de broers hun fabrieken sluiten, de arbeiders namen daarop bezit van de fabriek in Malmerspach en vonden de privé verzameling met de klassiekers. De verzameling werd in feite genationaliseerd en de broers vluchtten naar Zwitserland. handig als je meerdere paspoorten hebt. En geld. In 1982 werd het museum voor het publiek geopend. De collectie bestaat uit meer dan 560 auto's. Allemaal even bijzonder. Of het nu de Renault 2 is (een verkorte versie van de R4) of een van de meer dan 150 exclusieve Bugatti's. Na het museumbezoek belt Rob met de garage in Straatsburg om te checken of de auto weer rijklaar is. De handige monteurs hebben de gaskabel gefikst en Rob kan zijn diva ophalen. Luco en ik doen een rondje langs de bezienswaardigheden van de stad na Rob bij het station te hebben afgezet.

### Leuk gepresenteerd

De volgende ochtend vervolgen we onze weg weer met twee SM's. Rob had bedacht dat het Aventure Peugeot in Sochaux wel een leuke onderbreking van de reis naar Nevers zou zijn. Klein maar fijn. Niet echt klein overigens maar heel leuk gepresenteerd. Ter verhoging van de feestvreugde kunnen wij (of de dames) ons ook nog verheugen in de belangstelling van twee auto afficionado's. Ze parkeren hun nieuwe BMW naast onze SM op de parking van het museum en Luco nodigt ze

natuurlijk gelijk uit om van dichtbij een kijkje te nemen. De docent in Rob krijgt al snel de overhand en hij kan de beide heren (vader en zoon) natuurlijk alle bijzonderheden van de auto haarfijn uitlegen.

### Wijnproeverij

Aan het eind van de middag arriveren we tenslotte in het door Dominique Leherre geregelde hotel in Nevers voor de eerste twee nachten van onze week durende ontdekkingsstocht in de Auvergne. Omdat we toch wat schurende geluiden horen rechts achter bij het remmen besluit Luco om de achterwielen van de auto te verwijderen om zo beter te kunnen kijken. Rob kijkt natuurlijk mee. De remblokken blijken aan vervanging toe. Tja. Rob wil ook nog wel een nieuwe gaskabel hebben en hij stelt voor om bij Cyril Sars in Terborg een bestelling te plaatsen en deze in het volgende hotel in Saint Nectaire te laten bezorgen. Een goed idee. Zo gezegd zo gedaan. Wij laten onze SM een dagje staan en rijden met Rob op zondag de eerste route mee. Gelijk de eerste ochtend al verrast Dominique ons op een wijnproeverij. We hebben er inmiddels



al aardig wat meegemaakt maar ik denk niet dat het gezelschap eerder zo aan de lippen van de gids heeft gehangen. Aandachtig wordt er geluisterd en alle informatie gulzig opgezogen. Maar de jongeman vertelt dan ook heel geanimeerd e in goed verstaanbaar Engels! Zoals altijd zijn mijn verwachtingen van de lunches tijdens de toertochten van Dominique hoog





gespannen. Ook dit keer worden we niet teleurgesteld. Een heerlijke driegangige lunch wordt geserveerd in Pouilly-sur-Loire. De eerste van de week nog maar. In de namiddag volgt nog een boottochtje over het Canal du Nivernais, met zijn tunnels en sluizen. De jongedame die hier het live commentaar verzorgt heeft iets meer moeite met de uitspraak van de Engelse taal hetgeen zo nu en dan tot grappige versprekingen en dus hilariteit leidt.

### Opera- en balletkostuums

Maandagochtend staat een bezoek aan het nationaal kostuum museum op de agenda in Moulins. Maar eerst moesten wij de bagage weer inladen want de rest van de week verblijven wij in Saint Nectaire. Onze dame moet dus ook weer in actie komen. Voorzichtig rijden en zo veel mogelijk op de motor afremmen is het devies.

Naast tal van opera- en ballet kostuums in fraaie vitrines is er een tentoonstelling gewijd aan de beroemde balletdanser en choreograaf Rudolf Noerejev. De copieuze lunch wordt in het restaurant van het museum geserveerd. Terwijl ook hier de wijn rijkelijk vloeit mogen wij ons na een korte rit alweer verheugen op een wijnproeverij in Saint Pourcain. Een weekje toeren met een klas-

sieker kan natuurlijk niet zonder ook een bezoek te brengen aan een automuseum. Dominique heeft een lief klein museum gevonden in Bellenaves. Ook hier is weer een verzamelaar een privé museum begonnen. Met leuke exemplaren en een auto waar ik nog niet van had gehoord: een Mathis uit het begin van de twintigste eeuw. Maar ook een heel leuke Renault 5 rallywagen. Verderop in de week komen nog een ritje met een historische panorama trein en twee kastelen aan

bod plus een bezoek aan l' Aventure Michelin (waar de fabricage van banden en wegenkaarten centraal staat, niet het eten!).

### Tuigje

Maar waar we toch ook heel erg naar uitkeken deze week is de middag in Super Besse, met de kabelbaan, zomerrodelbaan en tokkelbaan; een lange kabel waar je in een tuigje gesnoerd met razende vaart de berg afscheert. Het kind komt weer even in je boven. Om de snelheid enigszins binnen de perken te houden krijgt iedere deelnemer aan de tokkelbaan een soort remparachute die is afgestemd op je lichaamsgewicht; hoe





ook het weer werkte mee. Tot op de laatste dag we geen uitzicht hebben vanaf de top van de Puy de Dome. Jammer, maar je kunt niet alles hebben.

### Zwembad

Nadat wij afscheid hebben genomen van de overige 60+ deelnemers reizen wij af naar Uchaud bij Nîmes, om nog een weekje uit te rusten in een B&B. Laat nu en van de uitbaters van de B&B een Citroën SM fan zijn! Luco is natuurlijk een rondje met de beste man gaan rijden. Omdat je niet de hele dag bij het zwembad kan liggen hebben we ook deze week de auto nog iedere dag zowat gestart om de omgeving te bekijken.

zwaarder je bent hoe groter je 'parachute'. Toen Luco dat doorhad besloot hij een beetje te jokken over het aantal kilo's dat geremd moest worden. Te hard zou het wel niet gaan. Rob staat beneden bij het eindpunt met de camera in de aanslag om alles vast te leggen. Donderdag arriveren de bestelde onderdelen en in een mum van tijd heeft Luco de remblokken vervangen. Zo kunnen we rest van de vakantie weer veilig met de eigen dame op stap. We willen na de Rainbow Tour ook nog naar het zuiden waar we in een B&B een kamer gereserveerd hebben. Het was weer een fantastische week. Fijn gezelschap, goed georganiseerd, mooie afwisselende routes met fraaie vergezichten en



ken. Er is zo veel te zien! De Pont du Gard, Avignon, Nîmes, Montpellier, Arles mag niet ontbreken natuurlijk, bekend van Van Gogh natuurlijk, en Aigues Mortes. Na ruim twee weken is het tijd om huiswaarts te gaan. En ook de bijna 1200 km lange rit naar Amsterdam volbrengt de dame zonder problemen.





# 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](http://www.avelingenrestorations.nl)



Citroën SM  
Club

NL

