

Het is voorjaar

**De zon schijnt: we mogen  
weer naar buiten!**



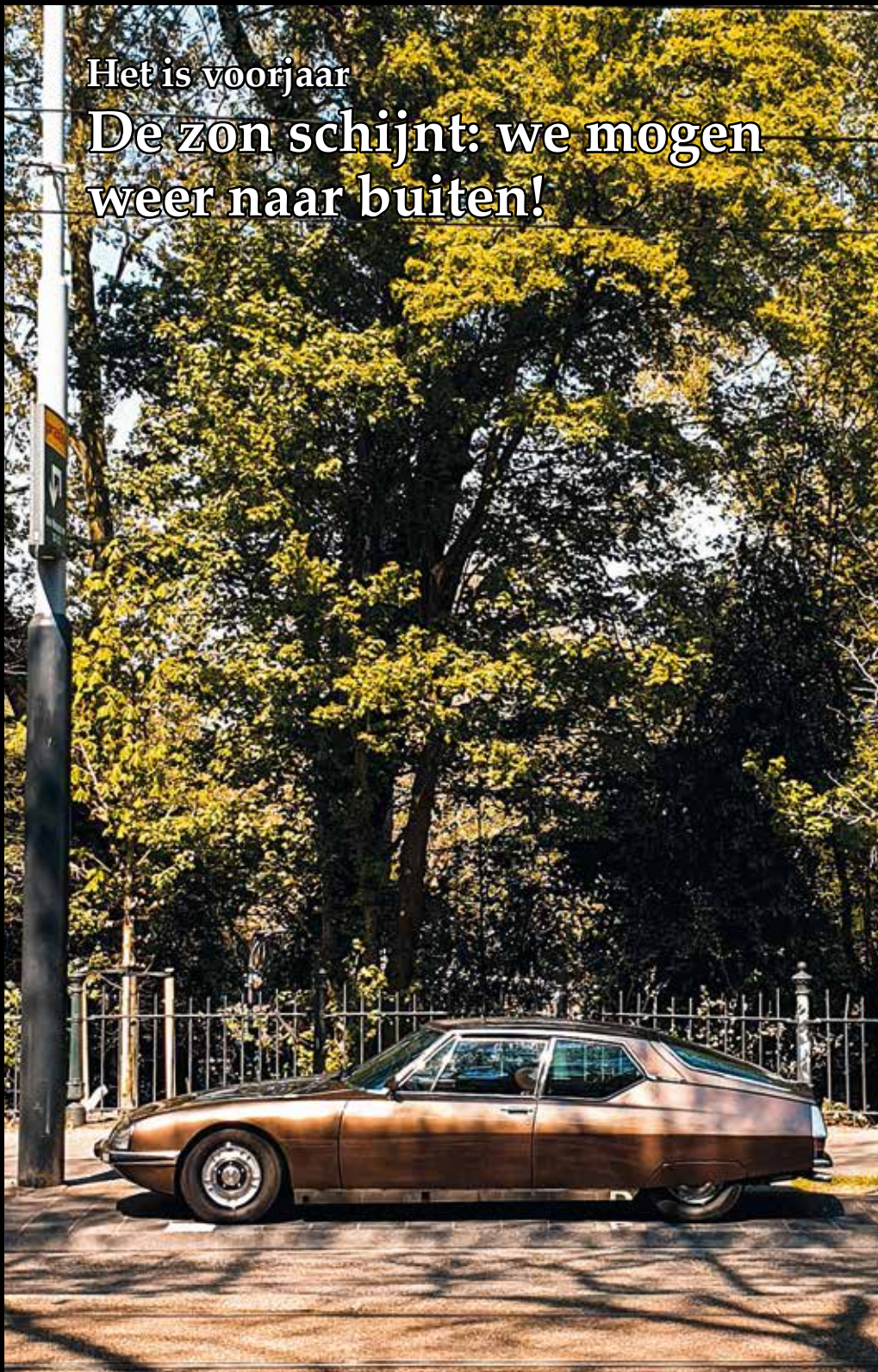
Fraaie SM's en  
bijzondere  
techniek  
op Rétromobile



ANWB-transport  
en 'C6-SM' op  
eerste brugdag  
2019



Panne met een  
SM is een  
belevenis



# 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: Sietse Beckers ([sietsebeckers@outlook.com](mailto:sietsebeckers@outlook.com))  
Nico Schakel ([nico@nicoschakel.nl](mailto:nico@nicoschakel.nl))  
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@automediam.nl](mailto:tonyvoss@automediam.nl))  
Productie: BladNL - Utrecht  
Oplage: 200  
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.





# 88

mei 2019

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Robin Visser	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Salut Membres.....	9
Door Sietse Beckers	
Brugdag.....	10
Door Sietse Beckers	
Rij-avonturen.....	14
Door Nico Schakel	
White lady (4).....	18
Door Harald Weessies	
Eenmaal, andermaal.....	28
Door Sietse Beckers	
Oud papier.....	34
Door Jeroen van Tongeren	
Rétromobile 2019.....	40
Door Wouter van den Berg	
Pièces de rechange.....	44
Door Han Geisler	

*De coverfoto is gemaakt door Glenn Slopsma in Amsterdam.*

# 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 kop is er af, het seizoen is weer begonnen! We kunnen weer lekker rondboenderen in onze Diva's. Met de club hebben we de ALV en de brugdag achter de rug. Dus even een bespiegeling van de stand van de club.

De twee evenementen waren redelijk bezocht, maar niet top zoals vorig jaar. Ik heb wel een idee hoe het komt. Als het er even bij inschiet om mailingen te maken, dan zie ik een lagere opkomst bij evenementen. Reclame maken is echt nodig om hoge opkomsten te genereren. Maar het was dringen in mijn tijd voor de club. Waar namelijk ook veel energie in is gaan zitten de afgelopen maanden, is de onderdelensamenwerking. Daarnaast deed het thuisfront een appel op me. Lieke haar vader had longfibrose en is daaraan bezweken. Het adagium van mijn eer-voorganger Paul Paymans komt hier om de hoek kijken. Je moet net zoveel tijd in de club stoppen als in het thuisfront. En wie kan dan moeite hebben met alle tijd die je stopt in de club....

De onderdelensamenwerking heeft ons recentelijk veel inspanning gekost. We hebben begin december een bespreking gehad met het Duitse bestuur in Düsseldorf. Dat liep stroef. Mede-bestuurslid Hans vatte het goed samen. Een aantal Duitse bestuursleden ziet de samenwerking toch nog steeds als een Duits ding in plaats van een samenwerking. We kregen weer nieuwe energie toen we in Parijs op weg leken alsnog leuk zaken te doen met de Duitse voorzitter. Maar hij heeft zijn positie ter beschikking gesteld na interne strubbelingen over het wel en wee van de onderdelensamenwerking.

De samenwerking was primair ingezet als strategische bijdrage aan de onderdelenreproductie en secundair als toegang met korting tot de onderdelen in het Duitse magazijn. Na de jaren geleden door onze leden bij een enquête geuite wens wat te doen aan onderdelen, zijn we dat avontuur aangegaan. Er blijkt echter door weinig van onze leden

## Van de voorzitter



gebruik te worden gemaakt van het magazijn. Rest dus het primaire doel, bijdragen aan onderdeleninitiatieven. Wat mij betreft moet het me minder tijd en energie gaan kosten. Het andere werk aan de club schiet er door de inspanningen voor de onderdelensamenwerking namelijk soms bij in. Gezien het gebruik dat wordt gemaakt van de onderdelenvoorziening, vind ik SublieM en de evenementen belangrijker.

Terug naar het reclame maken. Ik ben degene die steeds de mailingen maak. In het licht van het relaas hiervoor had ik effe geen energie voor mailingen. Ik hoop op jullie begrip.

Veel leesplezier!

*Robin Visser*  
voorzitter

## Snelle Mededelingen

### Zomertour

Ook deze zomer is er weer een zomertour, ook wel bekend als de barbecuerit. Noteer zaterdag 29 juni 2019 alvast in jullie agenda. De afgelopen jaren hebben Luco en Wouter deze rit met veel succes georganiseerd. De zomertour is dankzij hun inzet uitgegroeid

kel de zomertour. Een aardige opgave, zo merkt hij al. De rit is nog niet helemaal rond, maar een voorproefje kan hij al wel geven. We verzamelen om 10:30 uur op een mooi terras: 't Wellse Veerhuis, aan de Maas in Well, Gelderland. De tour begint om 11:30 uur. Om ca. 13:00 uur bezoeken we het nieuwe bezoekerscentrum



tot het best bezochte evenement van het jaar. Luco en Wouter, dank voor al jullie tijd en energie! Dit jaar organiseert Nico Scha-

in de Biesbosch. Daarna door naar, waarschijnlijk, Leerdam. Dit laatste staat nog niet helemaal vast. Houd 29 juni vast vrij, meer



info wordt zo snel mogelijk door onze Suzanne verstrekt. Tot de 29e!

### Kijktip

Verderop in deze SublieM vind je een fotoverslag van Rétromobile, met mooie plaatjes van de veelbesproken diva van garage SM2a. Voor wie aan de foto's niet genoeg heeft, is op Youtube een mooi (Franstalig) filmpje over deze bijzondere auto te vinden: <https://bit.ly/2Xv3Q6o>.



# Citro boutique

Living the Citroën life

## Nieuw boek

Zeer binnenkort, namelijk vanaf eind mei 2019, komt er weer een nieuw boek over onze geliefde Citroën in de handel. Het Frans-talige boek is geschreven door de bekende Citroënkenners Olivier de Serres en zal maar liefst 450 foto's



tellen. Dus ook al ben je de Franse taal niet machtig, zal dit best eens een interessant boek kunnen zijn. Het boek gaat waarschijnlijk €49,- kosten en is te vinden onder ISBN 9791028303549.



## Evenementen

2019

- 7-10 juni:** Internationaal Evenement in Hamburg (D)
- 29 juni:** Zomertour (barbequerit)
- 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
- 28 augustus:** Stamtafel
- 13-15 september:** Goodwood Revival (GB) [www.goodwood.com](http://www.goodwood.com)
- 3 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).

## Mok

Verkrijgbaar via de boutique van Citroën is deze leuke mok van de SM. De mok wordt geleverd in een set van 2, samen met een

DS-versie. De set kost €22,- excl. de bijkomende verzendkosten. Maar er staat zoveel leuks op de site dat de het vast niet alleen bij deze set mokken blijft: <https://bit.ly/2UyzpKT>.





Energieweg 18  
6658 AD Beneden Leeuwen

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



## Citroën SM CX DS specialist

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





### Erik Pras (52)

Ik woon in Dodewaard en ben Marketing Directeur bij een chemische multinational. Ik heb 2 kinderen, een jongen van 12 en een meisje van bijna 11.

Ik ben de trotse eigenaar van een aantal oldtimers, maar het zijn niet allemaal Citroëns. Op het gebied van Citroëns staan er op dit moment een DS 21 Pallas uit '66 (in restauratie), een CX 2400 GTI uit '79 (net klaar) en een GS Pallas uit '67 (rijdend). Verder ben ik ooit eigenaar geweest van een 2CV Club uit '78 en een GSA X3. Uiteraard heb ik er spijt van dat die weg zijn.

Op dit moment is de SM het actieve project. Deze heb ik recent gekocht met motorschade. De koppakking was lek en de motor heeft lang stilgestaan met water op de verkeerde plekken in de motor. De afgelopen maanden ben ik bezig geweest met de

demontage van de gehele motorruimte. Alles gaat uit elkaar en wordt gereviseerd. De carrosserie ziet er mooi uit, maar ik ontdekte laatst dat beide buitendorpels aan de voorkant krokant zijn. Net als de bodemplaten vooraan. Een Franse beunhaas had hier een aantal stukken blik op gepopnageld. Werkelijk!

Het meest bijzondere aan de SM vind ik de neus. Ik weet nog dat ik jaaren terug voor het eerst een SM zag. Ik fietste op mijn studentenfietsje langs, zag in mijn ooghoek een klassieker staan, en ben gestopt en met open mond blijven kijken. Nu, jaren later, kwam ik er eentje tegen die te koop stond en had ik de middelen om zo'n auto zelf te bezitten. Ik ga er zelf aan sleutelen en ben eigenlijk ook meer een klusser dan een rijder. Hoewel ik me kan voorstellen dat ik in de SM veel kilometers ga maken.

Ik hoop bij de club veel techni-

**We stellen onze nieuwe leden altijd graag aan jullie voor. Erik Pras is sinds november vorig jaar lid en is een echte sleutelaar. Zijn SM ligt momenteel uit elkaar en zoals zo vaak bij SM's, komt er dan nog wel eens een verrassing naar boven... Erik, welkom!**

*door Sietse Beckers*



sche en tactische tips te ontvangen over met name onderdelen. Ook deel ik graag ervaringen met 'lotgenoten'. Verder denk ik graag mee over het maken van onderdelen. Daarnaast ben ik natuurlijk ook lid geworden voor de gezelligheid. Ik heb al 2 evenementen bezocht en zal er zeker nog vaker bij zijn.



**Peter van Bemmelen was zo vriendelijk om ons op zaterdag 20 april te ontvangen in zijn garagebedrijf in het mooie Delft. En of dat nog niet genoeg was, bestelde hij er ook nog eens stralend mooi weer bij. Divapraat en zonnepret, wat wil je nog meer?**

*door Sietse Beckers*

Vrijdagavond 21.30 uur. Over iets meer dan 12 uur worden we in Delft verwacht, maar de diva heeft er nog geen zin. Enkele dagen eerder viel ze plots stil (gelukkig nog in de stalling) en sindsdien blijft ze hardnekkig mokken. Wel starten, niet starten. Lopen en dan weer uitvallen. Vermogen, geen vermogen. Na even zoeken komt het euvel naar boven: de computer krijgt wisselend wel/geen stroom. Wellicht een kabelbreuk ergens? Maar ja, waar dan?  
Die vrijdagavond in de stalling

wordt er druk gezocht door een helpend clublid, terwijl vrouwlief ernaast staat en zich geduldig

met haar telefoon vermaakt. Het vermoeden van de helpende rechterhand blijkt te kloppen: een probleem met de massadraad. Deze is aangesloten op de radiator en dat is geen gelukkige combinatie. Een wonder eigenlijk dat het altijd goed is gegaan. Uit nood gaat de massadraad op het binnenscherm en voilà: de V6



snort er weer vrolijk op los. Klaar voor de volgende dag!

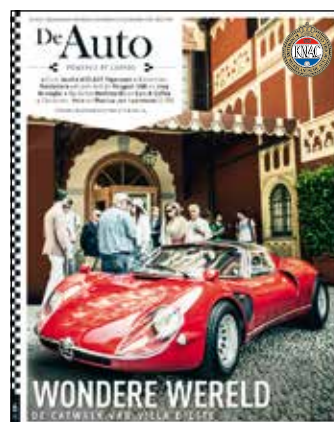
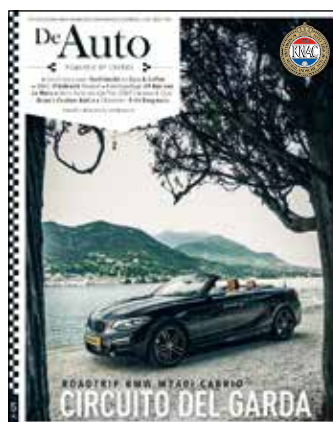
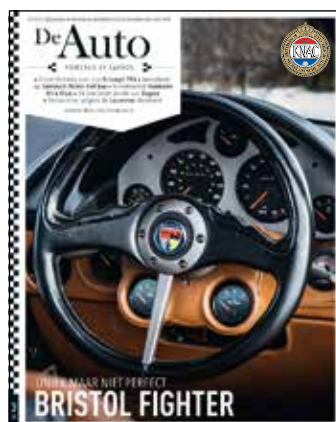
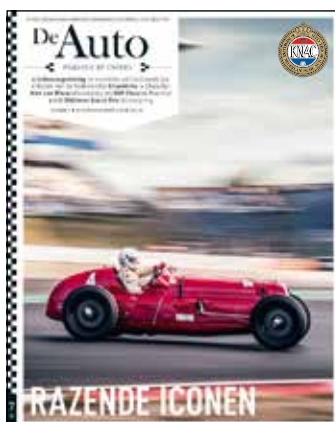
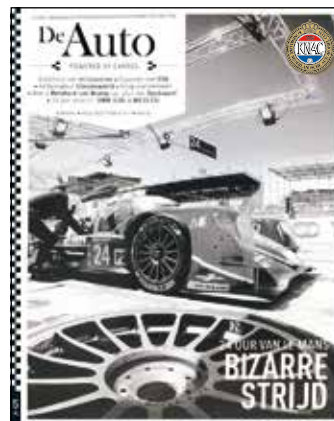
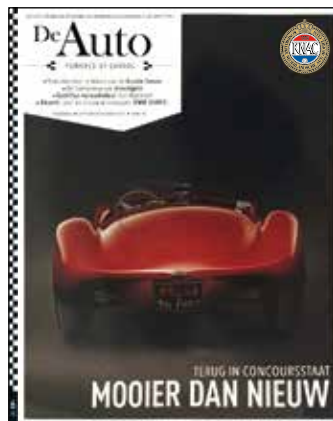
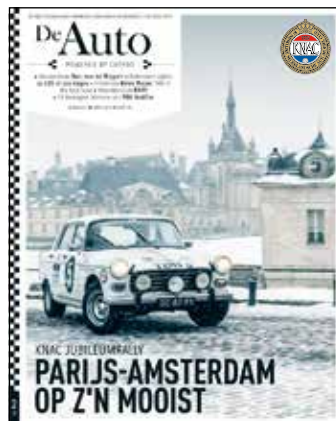
Zaterdagochtend gaan we in colonne richting Delft. Een kort ritje vanuit Leiden, maar met twee 'reguliere' en een dakloze SM achter elkaar is het pret. Peter zit op een mooi terrein in Delft-Zuid en bij aankomst rond 10.30 uur zitten de eerste leden al aan de koffie. We doen mee en horen een bekend motorgeluid. Geen SM-geluid, maar toch is het wel degelijk een SM die de hoek om komt zetten. Het blijkt Nard van der Meer, die voor het eerst zijn 'C6-SM' buiten Gelderland uitlaat. Perfecte timing. De kap gaat open en het is dringen geblazen rond de 3.0 V6 die Nard van een C6 heeft overgeheveld naar de SM. Een enorme klus en Nard heeft flink wat aanpassingen moeten doen om alles passend en goed werkend te krijgen. Erg mooi om te zien. Daar gaan we zeker nog eens over schrijven in SublieM!

### Vergapen

Terwijl we ons nog vergapen aan de V6-ombouw, klinkt bij het hek de dieselmotor van een vrachtwagen. Het blijkt een ANWB-sleepwagen met achterop de SM van lid Oskar Fortuin. Kijk, nu



# Passie voor auto's?



## Word lid van de KNAC en ontvang 8 x per jaar 'De Auto'.

Autoliefhebber? Word dan nu lid van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club met of zonder pechhulppakket en ontvang altijd 8 x per jaar ons clubmagazine 'De Auto'. Met 116 pagina's vol autonieuws en reportages over bijzondere (klassieke) auto's.

**Vanaf € 46,= per jaar**

Ons clubmagazine is exclusief voor leden en niet los of via een abonnement verkrijgbaar. Ga dus snel naar [www.knac.nl](http://www.knac.nl) en ontdek welk lidmaatschap het beste bij u past.



**Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club**

belangenbehartiging – evenementen – pechhulp – verzekeren



wordt het echt een brugdag. De diva hobbelt de brug op en Peter mag aan het werk. De boosdoener blijkt een extra filter tussen de benzinetank en benzinepomp. Vol met troep en rijp voor de prullenbak. Filter er tussenuit en rijden maar weer. Buiten staat inmiddels een welbekende blauwe SM te schitteren.

Het is de oude auto van Joop Groot, inmiddels overgenomen door nieuw lid Corné Kwint. Iedereen die de auto van Joop kent, weet dat Corné daar een hele mooie aanwinst aan heeft. Wat blijft het toch een plaatje.

### **Flink zweten**

Na een rondleiding door Peter's verzameling klassiekers (o.a. Citroën, Renault, Panhard, maar ook een DAF) en een broodje, besluiten de meeste leden elders van de zon te gaan genieten. Ook wij stappen weer op en kruipen achter het stuur van een SM die de hele dag in de zon heeft staan bakken. Flink zweten dus zonder airco en wat kunnen die hendels van die stoelen toch heet worden! Maar goed, dat hoort bij de charme en is een kleine prijs om te betalen na een geslaagde dag. Peter, bedankt voor de ontvangst!



# Panne met een SM is ook een belevenis!



De Citroën SM, injectie 1972, is nu ruim 5 jaar in ons bezit. En we, Inge en ondergetekende, zijn ook ruim 80.000 km verder! Ondanks alle lofbetuigingen ben ik toch 2 keer stilgevallen waarbij onze diva per autoambulance afgevoerd moest worden. Hierbij een verslag.

*door Nico Schakel*

De eerste keer was 7 november 2017. Ik hoorde al een tijdje rare geluiden, een hoge snepende toon linksonder bij de bestuurdersstoel. Dus afspraak gemaakt bij Renard. Op de bewuste dag moest ik voor onderzoek al vroeg – 08.00 uur - in het ziekenhuis van Zeist zijn en mocht geen eten in de maag hebben. Het was stralend weer, maar de vorst was die nacht al ingetreden. Aangezien mijn lichaam weinig isolatie heeft, ik een lege maag had en een SM in koud weer ook niet echt warm wil worden, beleefde ik een bibberende tocht naar Zeist. 09.00 uur klaar en op naar Renard. In de bocht van A12 naar A27 op verkeersplein Lunetten

een hoge fluittoon en een grote rode lamp die plots brandde. De SM zakte door haar veren (die er niet in zitten) en de stuurbekrachtiging viel weg. Wat nu? Midden op Lunetten stilstaan zag ik niet zitten. Ik besloot maar uit te laten rollen en te zien hoe ver we kwamen. Uiteindelijk was dit nog een heel eind. Ik haalde de afslag Houten nog net, maar niet de carpoolplaats. Gelukkig wel weg van de autobaan. Uitgestapt en mooie groene olieplekken lagen al onder de auto. Een hydraulische leiding in de dorpel was gesprongen! Waarschijnlijk had er al een piepklein gaatje gezeten dat bij hoge druk de fluittoon veroorzaakte. ANWB gebeld en gevraagd of ze

me wilden wegslepen. Dit mocht de vriendelijke dame niet toezeggen: er moet altijd eerst een wegenwachter bij komen. Verteld dat dit geen zin had, maar ja, procedures zijn procedures. Wachten dus. Met lege maag in de kou, maar gelukkig een lekker zonnetje op de kop.



Na ongeveer anderhalf uur kwam de bekende gele bus. De wegenwachter stapte uit en riep meteen al dat de motorkap niet open hoefde. Dit probleem kon hij niet oplossen. "Hier begin ik niet aan", hoor ik hem nog zeggen. Maar de beste man had ook een goed advies: "Ik ga zelf wel een vervoerder regelen", zei hij. "Als dit via de centrale gaat, krijg je een willekeurige wegsleper en ik vraag mij af of die met een SM om kan gaan."

### Knobbout

Na wat belwerk kreeg garage Knobbout uit Beusichem de opdracht. Deze was gelukkig snel ter plaatse. En het bleek dat er ook een Knobbout achter het stuur zat. Knobbout is Citroënspecialist en de SM is een bekende. Ook het adres van Renard overigens, daar had hij al wel vaker een SM afgeleverd?! Op de bok tijdens de rit lekker over Citroëns gepraat met de Diva 'achterop'. Veel later bij Knobbout nog onderdelen gekocht voor mijn Xantia-projectje! Na een vermakelijke rit kwamen we tegen twaalfen aan bij Renard. Inderdaad was één van de hydraulische leidingen in de dorpel gesprongen. Roest was de oorzaak. Allemaal vervangen en de pret kon weer beginnen. Was ik bij de eerste wegsleepactie



al een beetje gewaarschuwd dat er een storing aan zat te komen, de tweede keer was totaal onverwacht. Tijdens onze laatste vakantie naar het Spaanse Sevilla had ik juist geroepen dat onze Diva nu helemaal 'af' en natuurlijk zeer betrouwbaar was. Iets wat zij die vakantie ook wel bewees. Het was vrijdag 19 oktober 2018. Ik zat op de zaak in Rhenen en moest bij een leverancier in Heteren wat ophalen. Schitterend weer, vrijdag, goed humeur en beneden een mooie SM in topconditie met een volle tank! Ik kon het niet laten met de diva het

pakketje op te gaan halen. Natuurlijk kan je rechtstreeks naar Heteren rijden, maar een ommetje onder deze omstandigheden kon geen kwaad. Eerst naar Maarsbergen naar de A12. Dan zitten er 16 kilometer op en is de motor al een beetje warm. Richting Arnhem: 120, 130, 140 km/u. Langzaam opbouwen. Bij Schaarsbergen de A50 op richting het zuiden. Na 46 kilometer is de boel wel warm dus lekker accelereren!

### Vluchtstrook

Midden op de Rijnbrug, drie rijstroken breed zonder vluchtstrook: rode lamp, koelwatertemperatuur in het rood en de eerste stoomwolven kwamen al onder de kap vandaan. Dit was iets ernstiger dan de vorige keer! Stilstaan op de Rijnbrug zag ik niet zitten. Lang doorrijden ook niet, dat leek mij niet zo goed voor die zes jongens in het vooronder. Na de brug is de vluchtstrook nog smal, maar iets verder wordt het beter. De berm is een stuk lager, dus toch maar op de vluchtstrook geparkeerd. Wel gevaarlijk. Afslag Heteren haalde ik niet. De ANWB gebeld. Dit keer ging het allemaal wat sneller, 20 minu-





ten geloof ik. En wat een verassing: geen één wegwachter, maar twee! Er was een dame van kantoor mee om te ervaren wat een wegwachter zo doet de hele dag. We stonden daar heel gevaarlijk, dus zo snel mogelijk wegwezen was het devies. Er lag een plas water onder de motor en het expansietankje was leeg. Lekkage dus. Gelukkig heeft de wegwacht natuurlijk altijd koelvloeistof bij zich. Het koelsysteem gevuld, motorkap dicht en op naar de parkeerplaats bij McDonald's, circa 750 meter



verderop. De motor was gelukkig al wat afgekoeld. De wegwachter vertelde ondertussen in geuren en kleuren van alles over de SM aan zijn collega van kantoor. Hij bleek een verzamelaar van 2cv's en aanverwante auto's te zijn en staat geloof ik ook altijd op CitroMobile. Zijn collega was niet bepaald een fervent liefhebber van auto's, maar de charme van een SM maakte toch duidelijk indruk op haar. Aan de slag. De wegwachter stond er op de SM weer rijdend te krijgen. "Hé, wat is dat voor

een hoop herrie?" Ineens stond er naast ons een KTM X-bow. De rijder bleek Erik Helfferig, een Maseratispecialist uit Heteren die vroeger ook in SM's deed. Hij kent de auto dus en was nieuwsgierig wat er aan de hand was. Erik en de wegwachter hadden al snel hele discussies over hoe het probleem op te lossen. Zelf had ik een leuk gesprek met de dame van kantoor. Ze had het schild van onze internationale in 2016 gezien en vroeg wat dat inhield. Daar werd ik natuurlijk weer enthousiast van. Maar we bleken nog niet compleet. Er kondigde zich een meisje met zwarte broek en witte bloes aan: een medewerkster van McDonald's. Of we zin in koffie hadden? Nou dat lustten wij wel. Even later allemaal gezellig onder de zon bij de Diva aan de koffie. Ik heb het niet zo met McDonald's, een eetgelegenheid waar je geen bestek en een glas witte wijn (willekeurige volgorde) kan krijgen, daar heb ik altijd moeite mee. Maar bij deze niets dan lof.

### Wegwachter

Na 3 kwartier vroeg ik de wegwachter om mijn Diva maar weg te brengen. Onder protest stemde



hij daar mee in. Even later stond er een ambulance klaar. Ook deze man kende de Citroën SM en ook hij kende Renard! Had daar wel vaker iets afgeleverd?! De naam van het bedrijf weet ik niet meer, kwam uit Nijmegen. Uiteindelijk bleek er één van de vlakke afdichtingen tussen het motorblok en een koelleiding kapot. Er miste gewoon een stuk. Oorzaak? Geen idee.

Ik ben nu lid van de KNAC geworden. Zij voeren je auto meteen af, wat in ons geval een voordeel kan zijn. Mis je wel de koffie van McDonald's! Even nog een statistisch rekensommetje: 5 jaar SM, 2 keer opgehaald. 180 rijdende SM's in Nederland. 180 gedeeld door 2,5 (5 gedeeld door 2) is 72 keer per jaar een stilgevalen SM in Nederland. Of het klopt weet ik niet. Wellicht kunnen de KNAC en de ANWB hier ooit iets over roepen.







## CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60

7336 AG Apeldoorn

telefoon: 055 - 542 18 07

[www.minkehilgenberg.nl](http://www.minkehilgenberg.nl)

# Harry Martens Limmen



Mobile: 0031 (0) 62 546 3721

Mail: [hml@ds-vitesse.com](mailto:hml@ds-vitesse.com)



# White Lady all together (4)

Harald Weessies houdt ons enthousiast op de hoogte van het wel en wee rond de restauratie van zijn White Lady: een witte diva die tot in de puntjes wordt hersteld. Het werk vordert en er zijn de afgelopen maanden weer flinke stappen gezet.

*door Harald Weessies*



Om maar direct met het goede nieuws te beginnen: de schitterende V6 zit er eindelijk in en haar hart klopt en klinkt als nooit tevoren! "Bijna af", dacht ik in een opwelling van euforie. Maar zoals vaker bij euforie, blijkt er dan nog een hoop werk te verrichten.

Ze is immers een diva; een vedette. En die treden niet zomaar voor het voetlicht. De lingerie is gepast, de galajurk is af, maar ze moet nog opgemaakt worden. En bij diva's kost dat tijd, véél tijd.



De voorschermen staan dus nog in de schuur na te drogen van een uitvoerige RX 5, 7 en 10 behandeling, de stoelen staan nog steeds in mijn kantoor, evenals de deurpanelen. De ruiten zitten nog niet helemaal lekker in de deuren, de kofferklep moet nog bekleed worden, de hemel hangt nog voor de voorruit.

En de voorruit zelf, dat was ook nog een dingetje...

### **Voorrui**

De oorspronkelijke ruit sneuvelde vorig jaar tijdens de noodzakelijke verwijdering. Roest in delen van de sponning, geen keus. De inzet was weliswaar heel eruit, maar dat was waarschijnlijk alleen gelukt door de koets eromheen weg te zagen. Een nieuwe ruit van Pilkington was snel geleverd en Ko had de nieuwe ruit er keurig ingelijmd. Geen geklieder, links en rechts mooi vlak aan de carrosserie. Echter, zonder rubberstrip aan de onderzijde in de sponning. Vergeten.

Dit bleek helaas pas toen de koets weer in Utrecht stond om op te bouwen. De ruit lag iets te vlak waardoor de lijsten niet mooi aansloten op het glas. Wederom geen keus. De ruit zou er weer uit moeten. Helemaal toen ook nog bleek dat de folielaag tussen het glas losgelaten had en zich als een schapenwolkje van rechtsonder naar boven begon uit te breiden.

Het voordeel van twee keer min is dat het plus wordt. De leverancier stond garant voor een nieuwe ruit en Ko kon nu onder 'garantie' de ruit verwijderen en de nieuwe plaatsen. Dit keer wel met rubberstrip in de sponning, en zonder problemen. Gelukkig. Tot zover de ruit.

### **Kofferklep**

Tijdens het transport in oktober vorig jaar van Ko naar David was de kofferklep, ondanks de nodige voorzorgsmaatregelen, toch een beetje losgekomen en was er lak van de kleprand afgesprongen. Dom natuurlijk, om geen bescherming tussen koets en klep aan te brengen voor transport, maar het kwaad was inmiddels geschied. Met een lakstiftje zou je er waarschijnlijk niets meer van zien, echter hier stuitte ik op een principieel punt. Een lakstift zou ik pas hanteren voor schade dóór gebruik en niet vóór gebruik. Wederom geen keus. Dus, als ze toch weer bij Ko zou zijn voor de ruit, dan kon ook de beschadigde kofferklep opnieuw gespoten worden. Aldus geschiedde, maar Ko zou nog meer werk krijgen, al wist ik dat toen nog niet.





*“De lingerie is gepast, de galajurk is af, maar ze moet nog opgemaakt worden.”*



De route werd dus: van David naar Ko waar ruit en klep werden gedaan, en dan van Ko naar Cyril voor de plaatsing van het blok.

Eind januari reed ik met de trailer naar Utrecht om haar na bijna drie maanden weer mee te nemen naar huis. De afgelopen maanden had David o.a. de lijsten, de klinken en het glas teruggeplaatst en had ik zelf o.a. de kofferbak van nieuwe bekleding voorzien, de achterzijde weer opgebouwd, de holle ruimtes en schermen met RX behandeld en de achterbank en panelen teruggeplaatst.

### **De Grote Verbouwing**

Ik verheugde me heimelijk op wat opgestoken duimen onderweg of getoeter van een enthousiasteling, maar helaas. Het was nat en druilerig weer en het overige verkeer was vooral bezig met zichzelf. Ik kon dus ook rustig een uurtje mijmeren en dacht aan het Tv-programma 'De Grote Verbouwing'. Hierin worden mensen gevolgd bij de uitvoering van een (te) ambitieus bouwproject. Altijd duiken er problemen op waarvoor net zoveel oplossingen zijn als er betrokkenen zijn, en altijd wordt de begroting van de eigenaar overschreden. Gelukkig blijkt ook altijd dat het eindresultaat uiteindelijk de verwachtingen overtreft. De begroting is dan wel minstens drie keer bijgesteld, maar 'het was het allemaal waard'. Gegeven het feit dat alle ingrediënten uit het programma tot nu toe ook in mijn project zitten, koester ik hoop. Een verstandig project kun je het allerminst noemen, maar dat vreesde ik al bij aanvang. In de zoekfase had Nard (van der Meer) me al een keer duidelijk gemaakt dat 'een SM goed restaureren voor minder dan 65 niet kan' ('..en anders moet je er niet aan beginnen!').

De kunst is dus om het leuk, enigszins betaalbaar, en overzichtelijk te houden. Ik besluit daarop ter plekke dat de 504 het veld zal moeten ruimen. Zo creëer ik wat extra budget, overzicht (focus!) en wordt het weer leuker. Bovendien is de 'huisregel' eigenlijk dat er niet meer dan één hobby-auto op het erf staat. En, met de CX erbij is die regel al een beetje opgerekt. De lucht begint weer wat op te klaren...

### Vooruitgang

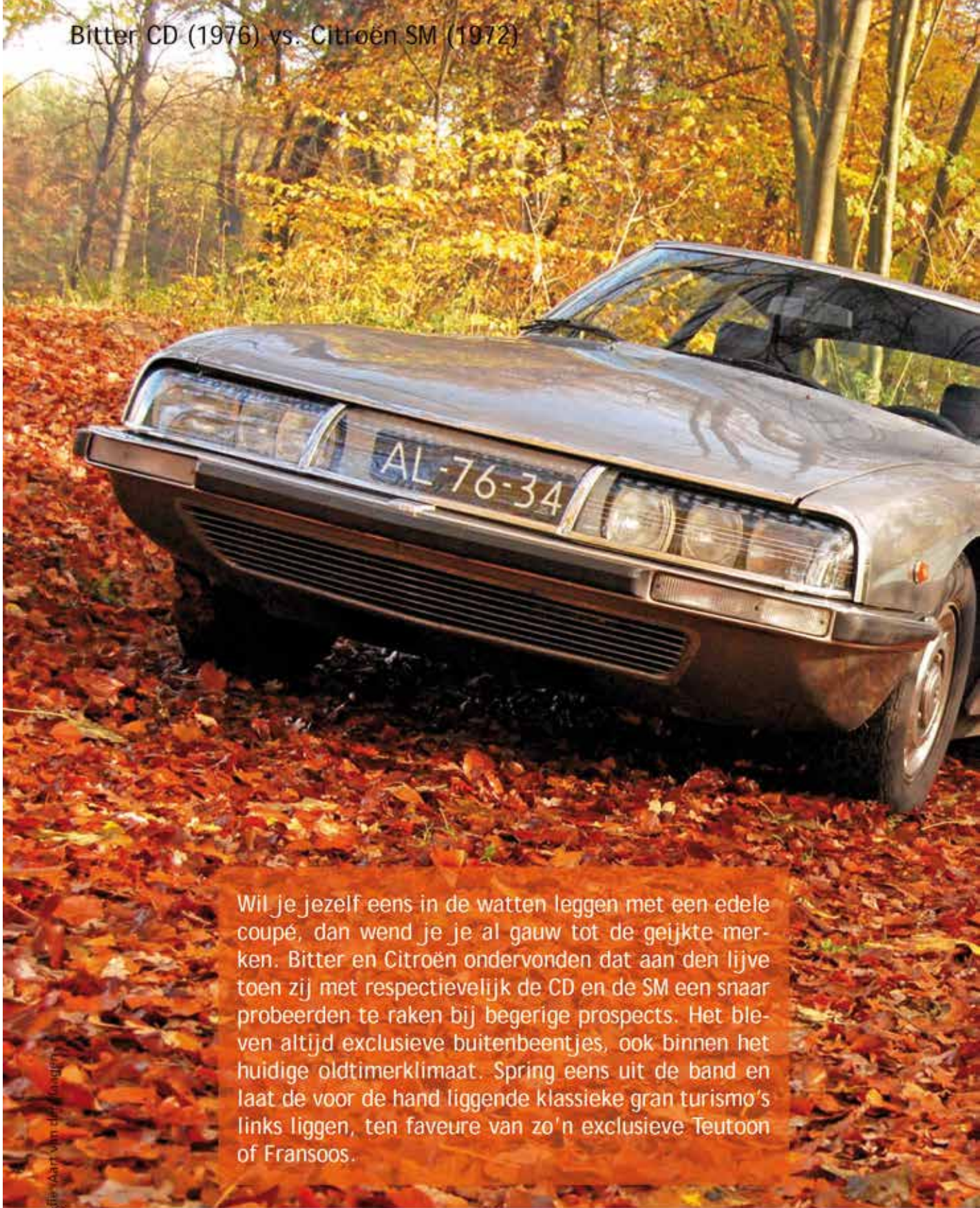
Inmiddels heb ik de hemel vastgezet onder de voorruit, de zonnekleppen gemonteerd, de A-stijlen teruggeplaatst, het dashboardkastje gemonteerd en nog zo wat klein -lijkend- werk verricht in de werkplaats van Cyril.

Naar verwachting is ze nu binnen enkele weken gereed voor een eerste serieuze proefrit. Dan moet blijken of de techniek zich goed houdt en er geen (weinig) nieuwe problemen opduiken. Deze zomer rijden moet lukken! De planning is dan met precies een jaar overschreden, net als in de 'Grote Verbouwing'. Ik kan niet wachten. Wordt vervolgd.

*“Ik verheugde me heimelijk op wat opgestoken duimen onderweg of getoeter van een enthousiasteling, maar helaas.”*



Oldtimermagazine Klassiek en Techniek heeft ons belangeloos toegang gegeven tot het online archief, waardoor we hun mooie verhalen ook in SublieM kunnen delen. We trappen af met een vergelijking tussen de SM en een andere exoot die je maar weinig tegenkomt: de Bitter CD.



Wil je jezelf eens in de watten leggen met een edele coupé, dan wend je je al gauw tot de geijkte merken. Bitter en Citroën ondervonden dat aan den lijve toen zij met respectievelijk de CD en de SM een snaar probeerden te raken bij begerige prospects. Het bleven altijd exclusieve buitenbeentjes, ook binnen het huidige oldtimerklimaat. Spring eens uit de band en laat de voor de hand liggende klassieke gran turismo's links liggen, ten faveure van zo'n exclusieve Teutoon of Fransoos.

Tekst en fotografie: Aart van der Vliet

**N**iet gehinderd door enige pretentie-loosheid mikte Erich Bitter met zijn eerste sportcoupé maar gelijk op het dunne bovenste laagje van de markt. Als voormalig Intermeccanica-importeur

had de Duitse entrepreneur zo verschrikkelijk tabak van de grillige Italiaanse exoten, dat hij uit alle macht zelf het juiste voorbeeld wilde afgeven; een solide basis uit eigen land met een onverwoestbare Ame-

rikaanse aandrijflijn en dat alles omkleed met een huidje dat het netvlies zou strefen. Oude connecties deden hem bij Opel belanden en zo wist hij niet alleen een ingekort Diplomat-onderstel met Chevrolet-motor

# Geoorloofd vreemdgaan



en -bak te bemachtigen, maar ook de hulp van designchef Dave Hollis in te roepen voor het ontwerp. In Baur, een hoog aangeschreven staande Beierse specialist in het vervaardigen van prototypen en kleine

series, vond Erich een geschikte partner om de productie aan over te dragen. Door het ongelukkige introductiemoment van de Bitter CD, kort voor de Oliecrisis, zouden de aantallen nooit in de buurt van de prognoses

komen. Tussen 1973 en 1979 werd het handmatige bouwproces slechts 395 keer doorlopen, waarbij Bitter de wensen van de klant verregaand inwilligde. Wie dan nog durft te betogen dat een Citroën SM



met 12.920 geproduceerde exemplaren een flop is, verdient op zijn minst een stevige vermaning. Zeker, je kunt er de oorlog niet mee winnen, maar genoeg lieden durfden het avontuur van experimentele techniek in een buitenaards jasje klaarblijkelijk aan. Dat ze vervolgens bestraft werden met de nodige motorische misère, deed geen afbreuk aan de verkoopregistraties. De Fransen haalden er dus maar hun schouders over op en spoelden hun geweten weg met een rijpe Bordeaux. Vijf jaar hield de door huisstijl Robert Opron geboetseerde SM de troon binnen het gamma vast, van 1970 tot en met 1975, zonder dat Citroën ooit echt op acceptatie in de topklasse kon terugvallen. Werkte het Maserati-motorblok aanvankelijk nog in het voordeel van de auto, dit werd alras het onderwerp van hoon en spot.

### In een wasmachine

Als ex- en interieurmaten, afwerking en prestaties de leidraad vormen, dan geven

*Alleen de kenner pikt de Opel-elementen eruit*

de Bitter CD en de Citroën SM elkaar geen duimbreed toe. Sla de specificaties er maar op na. Maar wij laten ons natuurlijk niet afschepen met kille cijfers. Eerst maar eens het profiel van de Duitse testkandidaat. Welke van dit tweetal bezit de meeste Maserati-invloeden, zegt u? Laat uw blik over de oogverblindende vormen van de CD glijden en er borrelen vermaarde typebenamingen als Ghibli, Khamsin en Indy omhoog. Het is dan een zware ontgoocheling om bij het openen van het portier een Opel-stuur te signaleren, maar andere verwijzingen naar Rüsselsheim wist men overwegend succesvol te camoufleren. Erich Bitter strooide kwistig met typeplaatjes, zoals elke beginnende ondernemer iedereen in zijn nabijheid hoopvol een visitekaartje in de hand drukt. Een trits klokken met een

*Dit dashboard lijkt nooit te verouderen*







oranje print weet zich omgeven door een houten strook en dat alles woont in een strenge behuizing met een laagje leder. Hier en daar een Opel-knopje mag de pret niet drukken, de zetels doen dat wel. Ze zijn vlak als een keukenstoel en doen ons qua herkomst heel sterk in de richting van Mercedes-Benz denken, met hun ongelukkige vulling die je lichaam op heel rare plekken ondersteunt. Pygmeeën hebben hier niets te zoeken, want uw redacteur zit met zijn 1,81 meter al op het voorste puntje van de rails om controle over de pedalen te kunnen krijgen. Dan nog blijft het overigens behelpen voor eventuele achterpassagiers, die een houding moeten aannemen alsof ze in een wasmachine ronddraaien. De lage daklijn hindert trouwens ook de mazzelaars op de eerste rang.

### In- en uitademen

Citroën nam na het overlijden van DS-ontwerper Flaminio Bertoni een beeldhouwer in dienst om vorm aan zijn modellen te geven: Robert Opron. Met de SM schonk

hij de wereld een sculptuur op wielen, dat door een enkeling vol misprijzen wordt gadegeslagen, maar toch vooral hordes aanbidders kent. Het brede smoolwerk met zijn zes koplampen past alleen van grote afstand in de binnenspiegel van een voorligger, terwijl de koets naar de staart toe juist knijpt. Je blijft er futuristische elementen in ontdekken, zoals de aërodynamische buitenspiegels en de af-, op-, aflopende taillelijn. En dan het binnenste. De modernisatie van de maatschappij lijkt nauwelijks geknaagd te hebben aan het dashboard van de Citroën SM, met zijn fraaie boogvorm en grootschalige toepassing van geborsteld metaal. Qua gadgets gingen de creatieve geesten zichzelf helemaal te buiten aan een ovaal stuur met hoogte- en diepteverstelling (!), een radio tussen de voorstoelen en een half-open schakelcoulisse. Alles ademt topklasse, met inbegrip van de markante fauteuils. Wat horizontale stroken leer al niet kunnen uitrichten. Verwacht overigens niets van de zijdelingse steun en bent u breed van postuur, dan valt u er half buiten. Een tengere

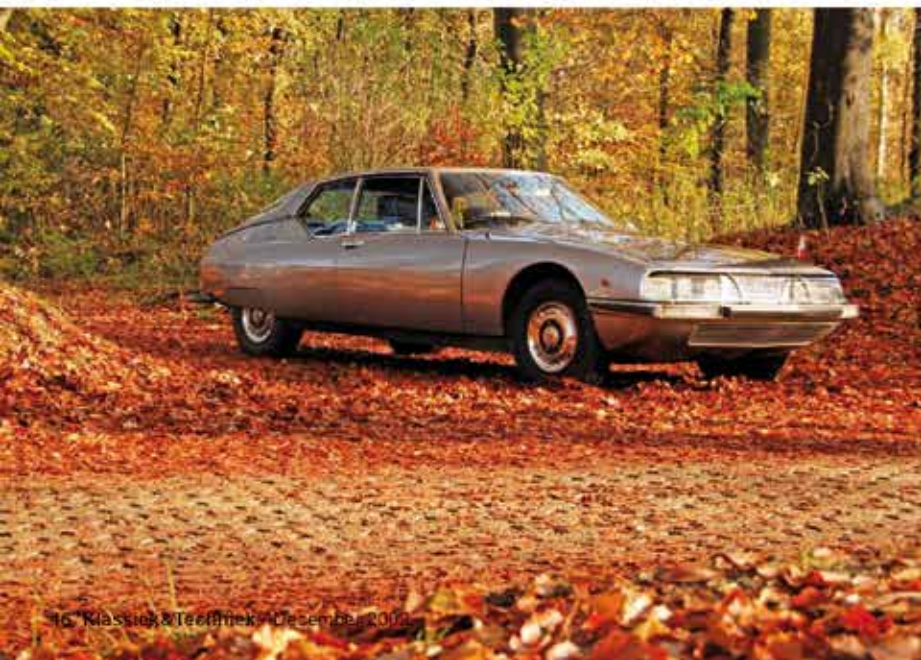
*Overal keren wel  
merkrescripties terug. Dondiep, maar rijk  
bekleed*

Mediterraan zal er evenwel weinig op af te dingen hebben. In de SM hoeven de door de mooie sofa uitgenodigde achterinzittenden zich niet gefopt te voelen; ze kunnen ongehinderd in- en uitademen. Heel veel meer capriolen laat de beschikbare ruimte overigens niet toe.

### Onverklaarbare redenen

Opels stonden in de vroege jaren '70 op z'n zachtst gezegd niet bekend om hun geraffineerde weggedrag. Loopt de ontmoeting met de Bitter CD daarom in tweede instantie uit op een deceptie? Onze vrees blijkt ongegrond. Goed, hij dribbelt wat op een pokdalige weg en de rechtuitstabiliteit kan geen potten breken, maar als het er echt op aankomt laat de coupé zich niet vlug van de wijs brengen. Hij laat zich met

*Waarschijnlijk de allereerste buitenspiegel in  
corrosievrijkleur*





speels gemak hard over een klaverblad smijten, waarbij de bekrachtigde besturing je op onverwacht veel feedback trakteert. Kijk eens wat voor effect het sorteert als een constructeur een eenvoudige wielophanging bijstaaft en voorziet van meer verfijnde veren en dempers. Natuurlijk, in het grensbereik begint de voertuigmassa een woordje mee te spreken, maar dat vertaalt zich allerminst in overhellen. Tegelijkertijd wist Bitter een meer dan acceptabele portie veercomfort in te bakken. Puik werk! Het feest zou echter incompleet zijn zonder die smeulige V8-motor van Chevrolet-origine, die met een lovenswaardige beheersing bergen koppel op de achterwielen loslaat. De drietraps automaat voer ook mee over uit Amerika en aldus ontstond een onoverwinnelijk span in termen van souplesse, power en tegelijkertijd rust. Elke vorm van drama is de aandrijflijn vreemd, maar ondertussen versnel je als een gek.

*Geen stoelverstelling, maar voertuighoogte-regeling*

*Volwassenen bedanken hier feestelijk voor*

Hoogstwaarschijnlijk vertekent niet alleen de trillingsarmoede, maar ook de minimale geluidsproductie de beleving. Zelfs de wind pleegt beslist geen aanslag op de trommelvliezen, hetgeen bij een handgebouwde auto opmerkelijk mag heten. Terwijl we ongemerkt met 160 km/h over de snelweg jakkeren, beginnen we te mijmeren over de wijze waarop de CD zijn identiteit prijsgeeft. Het gekke is, dat hij niet specifiek Duits, Italiaans of Amerikaans aanvoelt. Hij lijkt zich geheel neutraal te houden en om de één of andere onverklaarbare reden wordt dat toch nooit saai. We zitten ons er nog steeds suf over te piekeren of dat toeval vormt dan wel dat Bitter dat karakter bewust in de coupé verwerkte.

### Vinger- en teentoppen

Met de zeldzame Germaanse coupé durf je je bibberende opoe wel om een boodschap te sturen, met zijn Franse tegenstrever maakt ze waarschijnlijk de gruwelijkste

*Hightech van Blaupunkt. Inclusief opnameapparatuur*

*Wonderbaarlijk hoe men de V8 in de neus wuimde*

brokken. Een aparte rijles zou geen kwaad kunnen, want een eerste kennismaking met de gedragingen van de Citroën SM geldt als een bijzonder griezelige aangelegenheid. De tamelijk gevoelloze hydraulische koppeling ben je misschien gauw meester, maar dat valt in het niet bij de worsteling die je met het rempedaal aangaat. Nou ja, pedaal, dat zou nog al te gunstig uitpakken. Nee, er ligt een paddestoel op de grond en die moet je heel zachtjes aaien, alsof het om een met uitsterven bedreigde soort gaat. Wie het waagt te trappen, voelt in het beste geval de veiligheidsgordel zonder pardon door zijn ribbenkast snijden. Daarnaast zou je bloednerveus kunnen raken van de ultradirecte besturing met een tamelijk actieve bekrachtiging. Als

*Wat maakten die Fransen er een zootje van onder de motorkap*



je de euvele moed hebt om het met drie vingers vast te houden en met de overige zeven de dop van een flesje water los te pulken, eindigt de reis onherroepelijk in de vangrail. De SM verlangt een zeer fijnbesnaarde bestuurder, die hem zo vloeiend mogelijk bespeelt. Wat hij of zij ervoor terugkrijgt, is een zalige reislimousine die je vanuit je vinger- en teentoppen commandeert. Nadien ervaar je elke andere auto als ruw en onbehouwen. Ook het schakelen met de vijfbak heeft iets typisch, dat zich lastig laat omschrijven. Haast is hierbij zeer uit den boze, dan protesteert de synchronisatie hevig. Probeer in die zin dus niet het uiterste uit het acceleratiepotentieel van de auto te halen. Sprintcapaciteiten te over, maar veronachtzaam de techniek niet. Dat slaat trouwens ook op de motor, wiens krachten pas mogen worden aangesproken als hij volstrekt op bedrijfstemperatuur is. Hij smeert zijn trekkracht breed uit, maar gaat pas echt huishouden in de hogere toerenregionen. Dan jankt hij het uit als een stel uitgehongerde wolven en houdt de staart van de boterzacht geveerde Citroën net zo lang naar beneden gedrukt tot je schakelt. De hydropneumatiek blijft natuurlijk een verhaal apart. Je blaast moeiteloos plankgas over klinkerwegen en drempels, terwijl je aan de andere kant genoeg moet nemen met sterke rolneigingen van de koets. Heftig bochtenwerk beantwoordt de SM met onderstuur, maar het duurt best even voordat je aan de limiet zit. Bereik je die eenmaal, dan kan de reusachtige coupé heel eng en oncontroleerbaar met zijn staart gaan meppen en resteert bidden als enige optie.

## Onbetaalbaar

Op basis van het verhaal tot nu toe lijkt de Citroën SM misschien een gemakkelijke prooi voor de ogenschijnlijk evenwichtiger Bitter CD. Toch is dat te simpel geconcludeerd. Met de Zuid-Europeaan bouw je langzamer een band op, maar die wordt uiteindelijk heel hecht. Zodra het moment aanbreekt dat je hem volledig intuïtief door het verkeer loodst, ben je volledig verkocht en wil je nooit meer iets anders. De Bitter schudt je stevig de hand en blijft daarna prettig gezelschap, maar verwacht geen climax. Hij wint het wel qua onderhoudskosten, want die kunnen bij een Citroën SM ernstig uit de hand lopen. Noot: dat geldt voor een verwaarloosde auto, want bij een gezond exemplaar valt het te overzien. Dan hebben we het over eentje die regelmatig wordt bereiden en die beschikt over een moderne distributieketting. Bij de Bitter komt het allemaal wat minder kritisch en dat maakt hem toegankelijker. Maar ja, de verslavende ervaring die SM-rijden vormt is voor sommigen onbetaalbaar. Hoe dan ook, met de aanschaf van één van deze twee treed je buiten de gebaande paden en mag je je toch in massa's bewonderaars verheugen,

## Bitter CD (1976)

<b>Motor</b>	vloeistofgekoelde V8, centrale nokkenas, 16 kleppen
<b>Cilinderinh.</b>	5354 cm <sup>3</sup>
<b>Boring x slag</b>	101,6 x 82,55 mm
<b>Compr.verh.</b>	10,5:1
<b>Brandst.voorz.</b>	viervoudige Rochester Quadrajete-carburateur
<b>Vermogen</b>	230 pk bij 4700 tpm
<b>Koppel</b>	427 Nm bij 3100 tpm
<b>Transmissie</b>	3-traps automaat
<b>Aandrijving</b>	achterwielen
<b>Wieloph. v.</b>	dubbele draagarmen, schroefveren, stabilis. De Dion-as, schroefveren, stabilisator
<b>Wieloph. a.</b>	schijven
<b>Remmen v.</b>	schijven
<b>Remmen a.</b>	schijven
<b>L x b x h</b>	486 x 185 x 129 cm
<b>Gewicht</b>	1770 kg
<b>Banden</b>	215/70 VR14
<b>Topsnelheid</b>	210 km/h
<b>Acc. 0-100 km/h</b>	9,6 s

## Checkpoints

- 1 Roest aan langsliggers achter
- 2 Roest aan dorpels
- 3 Roest aan wielkuipranden
- 4 Vastzittende remmen
- 5 Aircoproblemen
- 6 Dashboorddelen moeilijk verkrijgbaar
- 7 Kabelboom moeilijk verkrijgbaar
- 8 Plaatwerk vrij schaars

## Ranking

(hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger; max. 5)

Onderdelenvoorziening	★★★★
Gebruiksvriendelijkheid	★★★★
Onderhoudskosten	★★★★
Karakter	★★★★

## Onkosten

<b>Wegenbelasting</b>	n.v.t.
<b>Verbruik</b>	14,0 l/100 km
<b>Soort brandstof</b>	95 loodvrij

## Onderdelen

Voorbumper compleet	n.b.
Achterlicht compleet	n.b.
Koplamp compleet	n.b.
Motorpakingsset	€ 100,00
Startmotor (revisie)	€ 200,00
Uitlaatset compleet	n.b.
Voorscherm	n.b.
Kokerbalk	n.b.
Voorportier	n.b.
<b>Bron:</b> Bij gebrek aan Bitter-specialisten moeten de clubs (D/GB) uitkomst bieden.	

<b>Nieuwprijs (1976):</b>	€ 28.000
<b>Huidige waarde</b>	€ 20.000



zo konden wij tijdens de reportage ervaren. Leef dus vooral niet teveel volgens de boekjes. |

## Citroën SM (1972)

<b>Motor</b>	vloeistofgekoelde V6, vier bovenliggende nokkenassen, 12 kleppen
<b>Cilinderinh.</b>	2670 cm <sup>3</sup>
<b>Boring x slag</b>	87 x 75 mm
<b>Compr.verh.</b>	9,0:1
<b>Brandst.voorz.</b>	3 dubbele Weber-carburateurs
<b>Vermogen</b>	180 pk bij 6250 tpm
<b>Koppel</b>	233 Nm bij 4000 tpm
<b>Transmissie</b>	handgesch. 5-bak
<b>Aandrijving</b>	voorwielen
<b>Wieloph. v.</b>	dubbele draagarmen, hydropneumatische vering, stabilisator
<b>Wieloph. a.</b>	langsdraagarmen, hydropneum. vering
<b>Remmen v.</b>	schijven
<b>Remmen a.</b>	schijven
<b>L x b x h</b>	489 x 183 x 132 cm
<b>Gewicht</b>	1540 kg
<b>Banden</b>	195/70 VR15
<b>Topsnelheid</b>	220 km/h
<b>Acc. 0-100 km/h</b>	± 9,5 s

## Checkpoints

- 1 Originele distributieket. gevoelig
- 2 Natriumgevulde uitlaatkleppen breken door lang stilstaan
- 3 Brand door uitgedroogde brandstofslangen
- 4 Roest onderk. schermen en deuren
- 5 Roest aan kofferbodem
- 6 Roest aan onderkant kofferklep
- 7 Corrosie van koplampen geeft extra zwak licht
- 8 Glazen neus duur
- 9 Onderdelen koplampbest. schaars
- 10 Lampen en bumpers schaars
- 11 Weinig rijden slecht voor auto

## Ranking

(hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger; max. 5)

Onderdelenvoorziening	★★★★
Gebruiksvriendelijkheid	★★★★
Onderhoudskosten	★★★★
Karakter	★★★★

## Onkosten

<b>Wegenbelasting</b>	n.v.t.
<b>Verbruik</b>	13,0 l/100 km
<b>Soort brandstof</b>	98 loodvrij

## Onderdelen

Voorbumper compleet	€ 600,00
Achterlicht compleet (gebr.)	€ 200,00
Koplamp compleet (gerev.)	€ 300,00
Motorpakingsset	€ 395,00
Startmotor (revisie)	€ 200,00
Uitlaatset compleet (RVS)	€ 1500,00
Voorscherm (gebr.)	€ 350,00
Kokerbalk	€ 350,00
Voorportier (gebr.)	€ 350,00
<b>Bron:</b> Cyril Sars Citroën Cars, Doetinchem, 0314 361828	

<b>Nieuwprijs (1972):</b>	€ 19.916
<b>Huidige waarde (taxatie)</b>	€ 21.000





## SM's onder de hamer (14)



**Van auto's die volledig af zijn tot een diva die alle liefde van de wereld kan gebruiken: de afgelopen maanden kwamen er weer een hoop SM's voorbij bij de verschillende veilinghuizen. Alle genoemde prijzen zijn exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.**

*door Sietse Beckers*

Datum: 22 december 2018  
Plaats: Brummen  
Veilinghuis: BVA Auctions  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0351  
Bijzonderheden: carburateur, automaat, airco, trekhaak, wit met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 88329 mijlen.  
Een witte diva die in ieder geval al 2 keer de Atlantische oceaan is overgestoken. Oorspronkelijk geleverd in Amerika, is deze SM jaren terug teruggehaald naar Europa. Heel veel meer wordt niet verteld over de historie, maar volgens BVA Auctions is de auto optisch en technisch helemaal in orde, inclusief gereviseerde

versnellingsbak en rvs uitlaat. We zullen het verder op basis van de foto's moeten beoordelen. Opvallend zijn in ieder geval de meegespoten zijstrip en de trekhaak. Verder ziet alles er op het oog keurig uit. Mooi zwart leer met patina, geen opvallende blazen of onvolkomenheden in de lak en een schone motorruimte. In dat licht bezien, lijkt het winnende bod van 23.250 euro heel redelijk.

Datum: 28 december 2018  
Plaats: Nereto, Italië  
Veilinghuis: Catawiki  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SC0355  
Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter,



handgeschakeld, wit met bruin lederen interieur, kilometerstand: onbekend.

Aangeprezen als een auto voor 'mensen die een uitdagend restauratieproject aan willen gaan.' Een uitdaging zal het zeker worden om deze witte dame weer in rijdende staat te brengen. 15 jaar geleden heeft iemand zich eraan gewaagd, maar nadat de auto uit elkaar was gehaald viel het werk stil. De foto's tonen een enorme verzameling onderdelen, maar Catawiki garandeert niet dat de SM 100% compleet is. Daarnaast zijn er geen papieren aanwezig. De andere suggestie die het

veilinghuis doet, is misschien een betere: geschikt voor 'mensen die op zoek zijn naar dure en zeldzame reserve-onderdelen'. Voor 3.800 euro een van de duurdere puzzels die je kan kopen.



Datum: 30 december 2018  
Plaats: Neeroeteren, België  
Veilinghuis: Catawiki  
Kavel: Citroën SM 1972  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, brons met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 99096 mijlen. Een SM die al 30 jaar in bezit is van dezelfde eigenaar en die zich naar verluidt in originele staat bevindt. Oorspronkelijk Amerikaans, later met Nederlandse papieren en inmiddels op Belgisch kenteken. Heel veel meer wordt er helaas niet over de auto vermeld, maar ze schijnt altijd in een verwarmde garage te hebben gestaan en technisch in orde te zijn. De biedingen bleven steken tot 10.000 euro onder de maximaal geschatte waarde, maar desondanks mocht de dame weg voor 26.500 euro.



Datum: 8 januari 2019  
Plaats: Poperinge, België  
Veilinghuis: Vavato  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC2772  
Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 98776 kilometer. Je zou het haast vergeten, maar er zijn nog meer online veilinghuizen naast Catawiki. Het Belgische Vavato bijvoorbeeld, dat deze mooie dame in Brun Scarabée aanbood. Wat ze de afgelopen jaren heeft uitgespookt is helaas niet bekend, maar er lijkt goed voor haar gezorgd. In het dashboardkastje liggen in ieder geval Franse papieren. Dat kastje maakt overigens onderdeel uit van een





prachtig interieur met strakke bruine zetels. En dat gaat weer mooi samen met het recent gespoten koetswerk. Wat er allemaal aan de motor is gedaan vermeldt Vavato niet, maar SM Passion Garage Guyou zou verantwoordelijk zijn voor een revisie van het blok. Al met al een hele knappe auto die hebbertig maakt. Toch bleef het eindbod steken op 29.000 euro, wat weer aangeeft hoe moeilijk het is om de waarde van een SM goed in te schatten.  
Datum: 18 januari 2019



Plaats: Schijndel  
Veilinghuis: Catawiki  
Kavel: Citroën SM 1972  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 52711



kilometers.  
Een auto waar je als SM-liefhebber alleen maar enthousiast van kan worden. Origineel in Nederland geleverd en volledig gerestaureerd. Werkelijk een plaatje om te zien in Or de Simiane met een bruin lederen interieur. De motor en versnellingsbak zijn volgens de verkoper volledig gereviseerd en gemodificeerd door de specialist. Welke specialist wordt helaas niet genoemd. Wie benieuwd is naar de volledige fotoreportage kan een kijkje nemen op de website van De Klassieker RVO in Schijndel.  
Een schitterende auto die tegelijkertijd ook weer aantoonst hoe lastig het is om de waarde van een SM vast te stellen. Catawiki schatte de opbrengst van deze diva in op - schrik niet - tussen de 104.000 en 114.500 euro! Nou is

Catawiki altijd een beetje enthousiast met schattingen, maar met een eindbod van 58.000 euro zat er wel een heel groot gat tussen vraagprijs en biedingen. De auto wisselde dan ook niet van eigenaar en staat momenteel te koop in Schijndel, vraagprijs: 89.450 euro.

Datum: 31 januari 2019  
Plaats: Saint Louis, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC1765  
Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met zwart lederen interieur, aluminium RR-replica's, afgelezen tellerstand: 27703 mijlen.  
Het is altijd mooi om te zien dat er mensen zijn die de moeite nemen om een vergeten en deels vergane SM te redden en in volle glorie te herstellen. Dat is precies wat SM-specialist John Titus deed, nadat een vriend deze diva in 2012 vond onder een carport in Florida. Vrijwel alles werd aangepakt. Plaat- en spuitwerk, interieur en uiteraard de techniek. Titus werkt al ruim 20 jaar aan SM's en is niet vies van aanpassingen.



Hij maakt zelfs eigen onderdelen. We zouden een SublieM vol kunnen schrijven met al het werk dat aan deze SM is verricht, maar enkele opvallende zaken in de motorruimte zijn de Megasquirt ECU, aangepaste aircopomp en het ontbreken van hydraulische slangen voor de meedraaiende en nivellerende koplampen. Titus verving die slangen voor een eigengemaakt kabelsysteem om de koplampen aan te sturen. In Nederland ook wel bekend als het 'Arjo-systeem' en ik kan uit eigen

ervaring melden dat het perfect werkt. Een ander opvallend detail zijn de Roues Resin replica's, gemaakt van aluminium. Een geweldige SM die sinds de restauratie slechts 1500 mijlen heeft gelopen. Het is aan de nieuwe eigenaar om daar nog heel veel mijlen bij op te tellen. Verkocht voor 83.000 dollar (74.000 euro). Meer lezen en zien? Hemmings Daily wijdde in 2016 een uitgebreid artikel aan de auto: <https://bit.ly/2UADLWJ>.



Datum: 7 februari 2019  
Plaats: Parijs, Frankrijk  
Veilinghuis: Bonhams  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8322

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, groen met zwart lederen interieur, kilometerstand: 40233 kilometers.

Een groene dame die in 1972 schitterde op de Belgrado Motor Show. Ergens in de jaren daarna vond ze haar weg naar Nederland en inmiddels staat ze in Groot-Brittannië geregistreerd. In Nederland onderging ze in 2004 groot onderhoud bij Van der Laan in Abbenes, waarbij onder meer de motor opnieuw werd opgebouwd. In 2017 was de buitenkant aan de beurt en kreeg de diva een nieuw groen jasje (oorspronkelijk was ze wit). Rond die periode was kennelijk ook de verhuizing naar de andere kant van het kanaal een feit, want vorig jaar werd er nog klein onderhoud gepleegd bij Andrew Brodie Engineering. Verder zien we nieuw tapijt en mooie originele zwart leren zetels. Oh, en een Nederlandstalige gebruikershandleiding in het dashboardkastje. De vraag is of de nieuwe eigenaar ook Nederlands spreekt. Hij of zij won de veiling met een bod van 43.700 euro.

Datum: 1 maart 2019  
Plaats: Vognes, Frankrijk  
Veilinghuis: Catawiki  
Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. 00SC2484, motor no. 302.269  
Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met zwart lederen interieur, kilometerstand: 102900 kilometers.  
We gaan vrolijk door met Catawiki-veilingen. Ditmaal een latere Franse SM, in 2010 voorzien van een verse donkerblauwe laag verf. Een kleur die mooi samen gaat met de zwarte leren stoelen op nieuw bruin tapijt. Hier lijkt



iemand enthousiast bezig te zijn geweest. Ook onder de kap ziet alles er keurig verzorgd uit. Volgens de eigenaar is de motor gereviseerd en daar lijkt afgaande op de uitgebreide set foto's niks van gelogen. Veel nieuwe onderdelen, waaronder een andere aircopomp. Ook potentiële kopers zagen deze diva wel zitten en stuwden de geboden prijs op naar 45.000 euro. Helaas voor hen (net) niet voldoende om de reserve te halen.

voorzien van een rvs uitlaat, nieuwe koplampen en een elektronische ontsteking. In- en exterieur zien er prima uit en ook technisch



Datum: 12 april 2019  
 Plaats: Essen, Duitsland  
 Veilinghuis: RM Sotheby's  
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB3320, motor no. 103.431  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, Continental Edison, brons met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 65741 kilometers. Maar liefst 32 jaar bracht deze diva door haar met originele eigenaar. Een levensloop die volledig na te lopen is, dankzij de uitge-

Datum: 11 maart 2019  
 Plaats: Leignon, België  
 Veilinghuis: Catawiki  
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5333  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco (niet werkend), bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 56708 kilometers. De verkoper van deze Belgische SM vermeldt keurig dat het klokje niet werkt. Nou rijden er bij mijn weten heel veel SM-rijders rond zonder enige notie van tijd - zo is het bij mij altijd 6 uur in de auto - maar je moet de eigenaar nageven dat hij volledig is. De afgelopen 9 jaar verbleef deze SM in Frankrijk en België en werd onder meer



schijnt de auto in orde te zijn. Wel met de raampjes open rijden in de zomer, want de aircopomp is afgesloten. Al met al een SM die een nette indruk achterlaat en die ook de reserve haalde. Het eindbod van 26.000 euro viel keurig binnen de geschatte opbrengst van 25.000 - 30.000 euro.





breide documentatie die bij de auto zit. In 2003 ging ze over in andere handen en in 2012 kwam ze in Nederland terecht. Bart Kocken bracht haar helemaal terug in perfecte staat, een restauratie die naar verluidt 85.000 euro kostte. Dat de auto er prachtig bijstaat, mag voor zich spreken. Grappig dat ook hier weer een aangepaste aircopomp terug te vinden is. De originele York-pomp wordt steeds zeldzamer. Restaureren doe je in principe voor jezelf, niet om winst te maken. Dat bleek ook tijdens deze veiling weer. Maar met een opbrengst van 66.700 euro, mag deze SM zich nog steeds tot de toppers rekenen.

Datum: 23 april 2019  
 Plaats: Barletta, Italië  
 Veilinghuis: Catawiki  
 Kavel: Citroën SM 1972  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met blauw stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 68208 kilometers.

De huidige eigenaar van deze diva hoeft je niet naar zijn lievelingskleur te vragen. Blauw op blauw komen we niet heel vaak tegen, maar misstaat de Italiaanse schone niet (hoewel dat natuurlijk een kwestie van smaak is). Volgens de verkoper volledig gerestaureerd, zowel optisch als technisch. Dat restauratiewerk is gedaan door Davi Auto Milano en als bewijs komt de auto met uitgebreide documentatie van het werk dat daar gedaan is, inclusief fotoreportage. De kwaliteit van de foto's doet wel vermoeden dat er sprake is van een oudere restauratie en op een van de bonnetjes lijken we 2001 te ontwaren. Desondanks op het eerste gezicht een leuke SM. Volgens Catawiki tussen de 40.700 en 44.800 euro waard, maar daar gaan we niet meer op af. De eerste biedingsronde bleef het eindbedrag steken op 22.000 euro. Niet genoeg

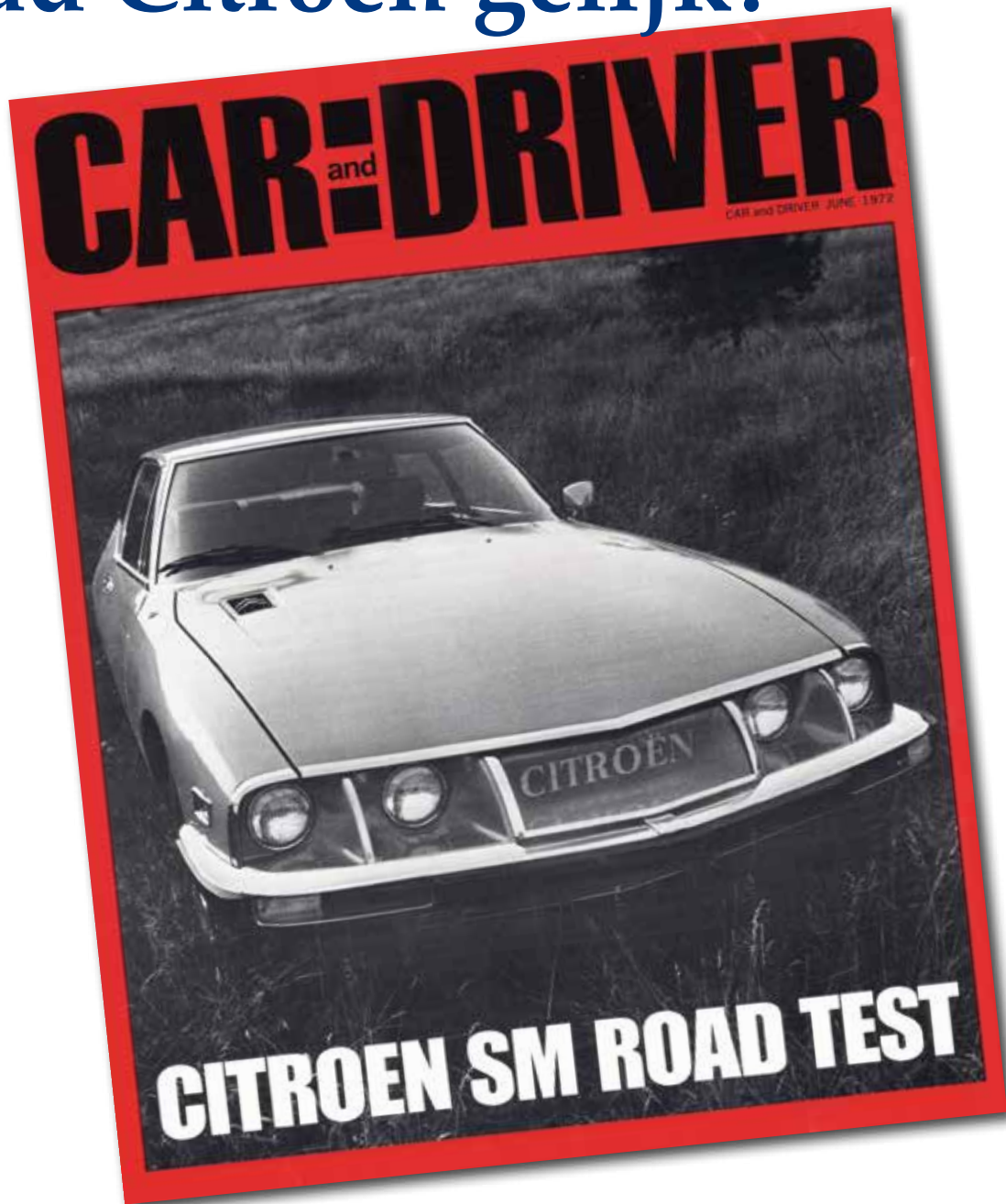


om de reserve te halen en even later stond ze weer op Catawiki. Ditmaal stegen de biedingen naar

33.000 euro, maar ook dat bleek niet genoeg om de verkoper te overtuigen.



# Had Citroën gelijk?



Dit keer in de rubriek Oud Papier een reprint van een uitgevoerde test in 'Car and Driver' uit juni 1972.

*door Jeroen van Tongeren*

"It's unique, no doubt. But more important, it is a highly successful approach to over-the-road transportation, and we think fairly priced at just under \$12,000. Nowhere will you find more for less." Hier hoeven we geen extra woorden aan vuil te maken, de conclusie zegt genoeg.

• What if Citroën is right? What if the SM really *is* the world's most advanced car? What if it is a prototype for every other manufacturer to follow. Will anyone really be able to tell? Because even if it is all of that, and more, it is undeniably a mystery ship.

And in order to even begin to understand it, you are forced to first realize your own prejudices about automobiles: how they should look, how they should feel, perhaps even what they should do.

And there is no subtlety in the way the SM makes that demand. Even if you think you've been sufficiently preconditioned by a decade of Citroën DS and ID styling, the SM's styling is unexpected. In fact, it probably would have been better to spend a few years with Arthur C. Clark and Stanley Kubrick to prepare you for the SM's lines.

At that, you still might not be ready for driving the SM, especially when you find that just a tiny twist of the one-spoke steering wheel will send the whole car into a banking attitude not unlike a Boeing entering its final approach pattern. The list goes on. Every response is new . . . even alien. And it's intimidating, *very* intimidating—so much so that new drivers



## Citroën SM

It's unique, no doubt. But more important, it is a highly successful approach to over-the-road transportation.



should have an hour of pre-flight training in a simulator, because the first 100 miles are tense. The steering seems over quick; the brakes overly sensitive, and the body wallows. All you are really confident about is that nothing on the SM acts like a normal car. Your mind worries about the unexpected. What would you do in an emergency? Grab an armful of steering and put yourself into the wall? Or lock up the brakes and skid off helplessly into the surroundings? It's too awful to contemplate, yet your mind can't ignore it.

Then, after 100 miles of edging over every divider line and cringing at thoughts of what might have been, you begin to understand. Don't struggle with the steering wheel, light-finger it . . . just brush the brake button with your toe . . . *Trust*

the SM; don't overwhelm it by trying to make it do what *you* think a car should do, because the SM is happiest with as little help from the driver as possible. The steering centers itself. Directional stability is fantastic. Don't worry about it. And when you stop worrying, you can start to appreciate what the SM really is. You notice how comfortable you are, that you can sit behind the wheel for hours without going numb. That the suspension glides over pock-marked roads. That you ride so securely at 90 that you have plenty of attention left over to scan to the rear in search of cops. Of course, all this is subjective—some people will be more or less comfortable, or secure than others. But there are factors, like gas mileage, which are absolutes—impressive absolutes that cannot be denied. For instance, you can cruise at 80 mph and roll out 20 miles to each gallon. And at the same time have *better* acceleration than any of the new de-smogged luxury sedans from the popular factories. It's incredible. You begin to wonder . . . well . . . what if Citroën is right? And maybe Detroit, maybe *everyone* else, is wrong. Wrong about needing large displacement engines. Wrong about sharply-creased Art Center School fenders. Wrong about 6-way power seats that go from barely tolerable to agonizing. Wrong about short-travel suspension and weighty anti-sway bars—as wrong as Studebaker or Edsel—and yet somehow allowed to continue and prosper because they are in the majority while Citroën is a universe unto itself. Although a lot has been written about the car, no one knows much about the *real* car. We have the first smog-certified, fully U.S. street-legal Citroën SM in this country.

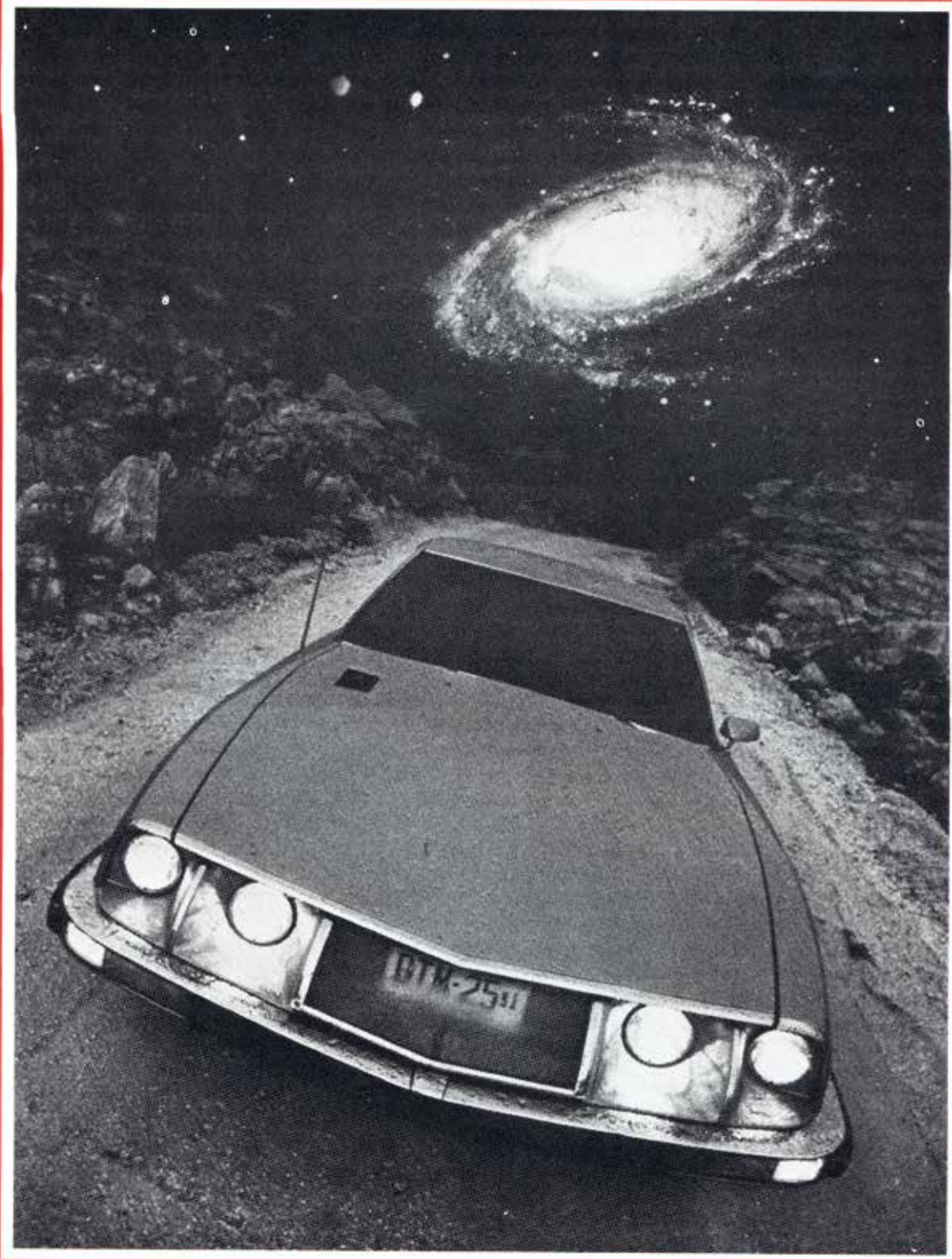
The SM is the kind of car a coven of out-of-work NASA engineers might design as a theoretical exercise. It's complex, extravagantly so in its powertrain and suspension, similar to everyday cars only in that it travels on four wheels. The basic laws of physics have figured prominently in its design. Isaac Newton understood the behavior of mass: that the more you have, the more force it takes to get it moving . . . and the harder it is to stop . . . and turn. Citroën engineers understand equally well. Consequently, the SM weighs 3310 pounds. And that includes a full tank of fuel, power steering, power brakes and air conditioning. The low weight means you can have good performance and fuel economy with a small engine. It is also easy on tires and brakes.

Small engines perform even better if they don't have to labor against air damming aerodynamics. Citroën has long been a believer in this axiom. And the SM clearly benefits. Its top speed over 130 mph and exceptional fuel economy are the obvious results.

As the underlying physical principles are simple, the Citroën's mechanical innards are complex. One look under the hood will be more than enough to send flat-rate mechanics into the washing machine repair business. As all of the big Citroëns, the SM employs front-wheel-drive. The engine is turned around backwards and located entirely behind the front trans-axle—in essence becoming nearly a mid-engine layout. That is the simple part. It starts getting complicated when you discover that there are two power output shafts. The transmission drives off the crank in the normal way, but all of the accessories are fed by a long shaft running forward from between the banks where the camshaft would be on a normal Detroit Vee engine.

Of course, the Citroën SM could hardly be expected to have a normal engine. And it doesn't. This one comes from Maserati, a company that merged with Citroën in hopes of brightening its financial picture. Besides bringing with it an exclusive name, there are several other predictable features

CAR and DRIVER





of any Maserati engine: It will have two overhead camshafts, hemi heads, a 2-bbl. Weber carburetor for each pair of cylinders, and both the block and heads will be cast from aluminum. In these areas, the Citroën's powerplant lives up to its heritage. You could not, however, predict that it would be a V-6. But never mind that. All of the Citroën representatives love it. It says Maserati right on top of the air cleaner—which is something they've never been able to point to before. They've already learned that such an escutcheon brings with it an ability to blot the sneer off the lips of skeptics. And they like to boast about the engine's compact dimensions, particularly about how short it is. "The heads are only twelve-and-a-quarter inches long," they throw out . . . and pause to let that fact sink in. Which is commendable for a package containing 163 cu. in., but it results from a monumental compromise in engine design, easily the most significant technical shortcoming in the whole car. To make a V-6 that short, there can only be room enough for three crankshaft throws—like three-quarters of a V-8—which means that, to be in balance, there has to be 90° between the banks. When that is the case, it follows that the firing order becomes uneven—the sequence alternates between 90° and 150° of crankshaft rotation. So the engine is rough. The exhaust sounds funny, and the engine feels spastic when under load at low speeds. It's made all the more noticeable by the phantom-like smoothness of the SM's other systems. A 2-inch longer engine would be a far happier, if less unique, solution.

While the Maserati engine flies brave and proud in the face of conventional engineering practice, it's nothing compared to Citroën's own suspension. Its basic layout is remarkable for

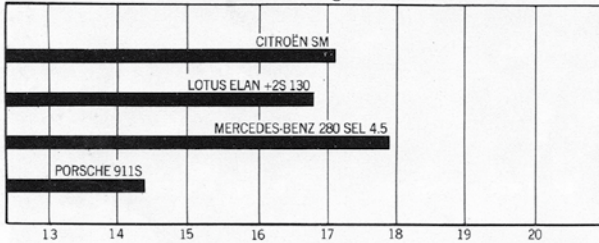
two reasons; there is no camber change as the wheels move through the entire range of their travel, and there are no rubber pivot bushings. Let's start with the geometry. In front, the linkage is made up of two equal-length control arms pivoting on sealed bearings. So the track-width changes slightly with wheel travel but not camber. The linkage is also designed for "center-point" steering, which means that a line drawn through the two ball joints of each wheel intersects the ground at the center of the tire's contact patch. The general idea is to cancel out front-wheel-drive effects in the steering—and it works. Absolutely nothing comes through the steering wheel. This design also requires that the front brakes be inboard if they are going to be of a useful size—or else the wheels must be offset toward the inside like those of a *Tornado*. Citroën chose inboard discs.

At the rear, the suspension is a very simple independent arrangement with a single trailing arm for each wheel. Its unique contribution to the SM's behavior is that it causes the rear to squat under braking. And since there is no anti-dive in front, under hard braking the car comes down nearly level, lowering its center of gravity and thereby reducing the normal weight transfer to the front.

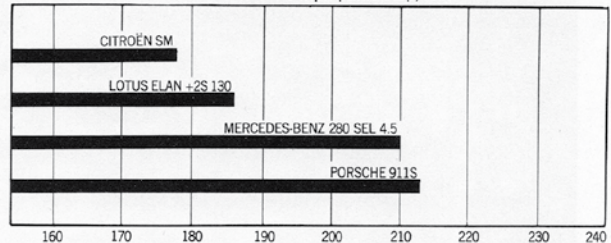
So far, all of this suspension discussion has been directed toward geometry—the suspension medium itself is no less unique. It is a gas/hydraulic arrangement that provides varying rates, and automatic leveling regardless of the load. Hydraulic pressure is generated courtesy of an engine-driven pump, and its flow to the suspension unit at each of the four corners of the car is modulated by height-sensing valves. If

*(Text continued on page 102, Specifications on page 61)*

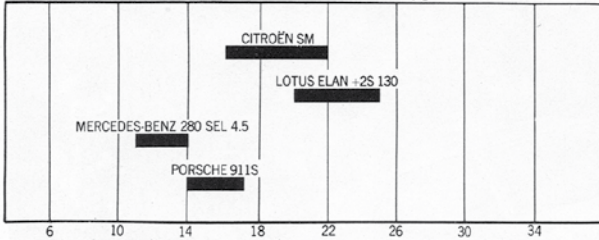
**ACCELERATION** standing 1/4 mile, seconds



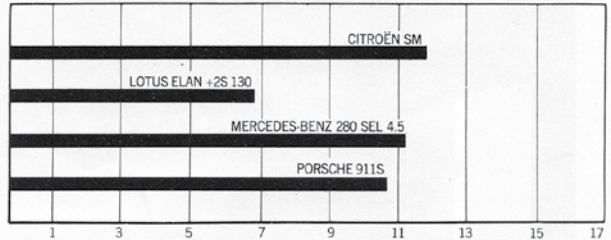
**BRAKING** 70-0 mph panic stop, feet



**FUEL ECONOMY RANGE** mpg



**PRICE AS TESTED** dollars x 1000



**CITROËN SM**

**Importer:** Citroën Cars Corporation  
40 Van Nostrand Avenue  
Englewood, N.J. 07631

**Vehicle type:** Front engine, front-wheel-drive, 4-passenger coupe

**Price as tested:** \$11,968

(Manufacturer's suggested retail price, including all options listed below, dealer preparation and delivery charges, does not include state and local taxes, license or freight charges)

**Options on test car:** Base Citroën SM, \$11,805; SM molding, \$63; Dealer handling, \$100.

**ENGINE**

Type: V-6, water-cooled, aluminum block and heads, 4 main bearings

Bore x stroke ..... 3.32 x 2.95 in, 84.3 x 75.0mm  
Displacement ..... 163 cu in, 2670cc  
Compression ratio ..... 9.0 to one  
Carburetion ..... 3x2-bbl Weber  
Valve gear ..... Chain-driven double overhead cams  
Power (SAE net) ..... 170 bhp @ 5500 rpm  
Torque (SAE net) ..... 170 lbs-ft @ 4000 rpm  
Specific power output ..... 1.04 bhp/cu in, 63.7 bhp/liter  
Max recommended engine speed ..... 6500 rpm

**DRIVE TRAIN**

Transmission ..... 5-speed, all-synchro  
Final drive ratio ..... 4.38 to one  
Gear Ratio Mph/1000 rpm Max.test speed  
I 2.93 5.9 38 mph (6500 rpm)  
II 1.94 8.9 58 mph (6500 rpm)  
III 1.32 13.0 84 mph (6500 rpm)  
IV 0.97 17.7 115 mph (6500 rpm)  
V 0.76 22.6 115 mph (5100 rpm)

**DIMENSIONS AND CAPACITIES**

Wheelbase ..... 116.1 in  
Track, F/R ..... 60.1/52.2 in  
Length ..... 192.6 in  
Width ..... 75.0 in  
Height ..... 52.1 in  
Ground clearance ..... .61 in (minimum)  
Curb weight ..... 3310 lbs  
Weight distribution, F/R ..... 61.8/38.2%  
Battery capacity ..... 12 volts, 70 amp-hr  
Alternator capacity ..... 780 watts  
Fuel capacity ..... 24.0 gal  
Oil capacity ..... 7.4 qts  
Water capacity ..... 14.0 qts

**SUSPENSION**

F: Ind, equal-length control arms, hydropneumatic springs, anti-sway bar  
R: Ind, trailing arms, hydropneumatic springs, anti-sway bar

**STEERING**

Type ..... Rack and pinion, power assist  
Turns lock-to-lock ..... 2.0  
Turning circle curb-to-curb ..... 34.5 ft

**BRAKES**

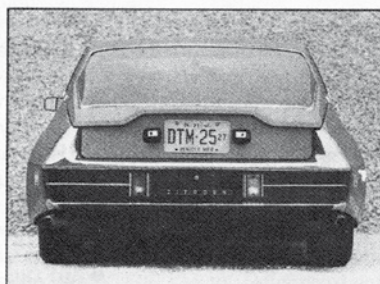
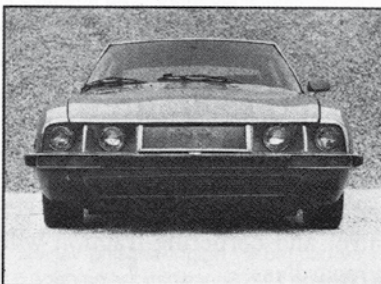
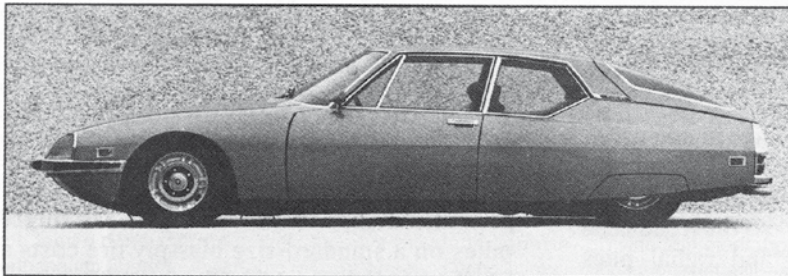
F: ..... 11.8-in disc, power assisted  
R: ..... 10.0-in disc, power assisted

**WHEELS AND TIRES**

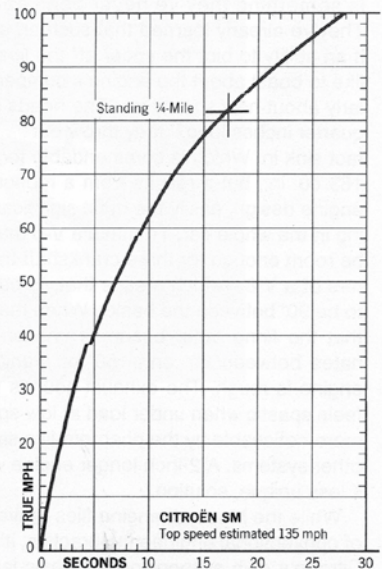
Wheel size ..... 15 x 6.0-in  
Wheel type ..... Stamped steel, 5 bolt  
Tire make and size ..... Michelin XVR 195/70 VR-15  
Tire type ..... Radial, tubeless  
Test inflation pressures, F/R ..... 31.3/28.5 psi  
Tire load rating ..... 1410 lbs per tire @ 36 psi

**PERFORMANCE**

Zero to ..... Seconds  
30 mph ..... 3.1  
40 mph ..... 5.0  
50 mph ..... 7.0  
60 mph ..... 9.4  
70 mph ..... 12.4  
80 mph ..... 16.7  
90 mph ..... 21.8  
100 mph ..... 28.2  
Standing 1/4-mile ..... 17.1 sec @ 81.3 mph  
Top speed (estimated) ..... 135 mph  
70-0 mph ..... 178 ft (0.92G)  
Fuel mileage ..... 16-22 mpg on premium fuel  
Cruising range ..... 385-530 mi



JUNE 1972



## CITROËN SM

(Continued from page 52)

the car drops too low, more fluid is pumped to the required units to bring the car back to its proper ride level. The springing actually is accomplished by compressing a chamber of gas trapped in a dome above the oil. The height adjuster can also be operated with a lever just to the left of the driver's seat. With a flip of the wrist, you can have either a Southern California "low rider" or a high-clearance Baja special.

The SM's final piece of chassis trickery is the steering. It's a very quick (two turns lock-to-lock) rack-and-pinion that is not only power-assisted to help you turn, but after you've finished turning, it powers itself back straight ahead again. And since it seeks a true straight-ahead position, it makes for convenient cruising on interstate highways. So strong is its instinct that it even straightens out after you've parked and turned off the engine. The only way to curb the wheels, as is required on San Francisco hills, for example, is to hold the position with the steering column lock.

You might think this would be about enough wonderment for any one steering gear. Just remember that this is a Citroën that we're talking about . . . and prepare yourself. The steering effort also grows progressively higher as speed increases. The idea is to provide very quick steering that is not twitchy at high speeds. It works. The problem is that it's twitchy at low speeds before the effort gets stiff. This is not so much because the effort is low as that there is near-zero "feel." The SM is a car that you steer by position of the steering wheel, not by any sort of pressure feedback. Most power steering is the same way, but others provoke less path error because the ratio is slower. With the SM, there is also a problem of not generating enough assistance at very low engine speeds.—like when you park it.

All of this imaginative machinery is encased in a body just slightly larger than that of a Firebird. And like the Firebird, the SM is a 4-passenger car—although its rear seating space is more useful. But it's the two front seat occupants who get the first class accommodations. Their two buckets are firm, far more so than you'd expect in a French luxury car, and they not only slide back and forth, but also up and down, and tilt. The seat backs also partially recline—but from a hinge point located about halfway up the back. So that every driver can get comfortable, no matter how odd his dimensions, the steering column has an exceptional range of angle and length adjustment. Added to this is the ventilation system—the best of our experience. Air conditioned or fresh air (your choice) can be admitted through three vents, one on each side of the dash and one in the console. All these vents can be individually adjusted for flow rate and direction. The result is as much air as you want wherever you want it.

Like most of its internal machinery, the SM's low speed behavior is unorthodox. Under acceleration, the rear squats and the nose rises an extraordinary amount. Then, as you shift, the nose momentarily falls and the car pitches like a rocking horse. The motions are gentle enough that the driver forgets about them after his break-in, but they are sufficiently conspicuous for observers on the outside to comment upon it. At low speeds, small bump harshness comes through from the super-high speed Michelins; and on textured roads, road noise is high, particularly in the rear seat—but above 30 mph the SM glides effortlessly over every kind of road. Wheel travel is long enough that the suspension never bottoms out, and the independent arrangement on each wheel, along with low unsprung mass, keeps the wheels in

contact with the ground no matter how rough the surface. And since there is very little roll stiffness, the body doesn't rock from side to side even when the road does. For rough road travel or stable high speed cruising, the SM has absolutely no competition.

After you've completed the 100-mile driver break-in period, the SM is enormously satisfying. The engine is eager to rev, although it does sound rather agricultural below 4500 rpm. The 5-speed shifter is light and very accurate, with none of the linkage vagueness that traditionally accompanies remote transmission layouts.

It's unlikely that you can forget about the suspension's self-adjustment for height, however, because the SM issues a stream of unobtrusive reminders even when you're not driving it. After you shut off the ignition and step outside, just about the time you're fitting the key into the door lock, the car gives a sigh, like a mechanical camel, and sinks down to its knees. It turns out that the system is designed with a built-in time delay, and it takes that long to lower itself back down after the driver's weight is removed. As the pressure leaks down out of the hydraulic system—it takes several hours after the engine is stopped—the SM drops still lower. If you leave it overnight, you'll find it snuggled down against its jounce bumpers, at least four inches lower than when you left it. Within 20 seconds after you start the engine, it rises again, ready for another day.

It's this sort of behavior, in addition to its exceptional performance, that forcefully separates the SM from all other automobiles. It's unique, no doubt. But more important, it is a *highly successful* approach to over-the-road transportation, and we think fairly priced at just under \$12,000. Nowhere will you find more for less. ●

### 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.









Rétromobile stelde ook dit jaar niet teleur, met een aantal bijzondere SM's om je aan te vergapen. Met name de ombouw van de Franse firma SM2a is nog steeds een veelbesproken onderwerp. De beelden zeggen genoeg.

*door Nico Schakel*





SALON  
**RETRO  
MOBILE**  
THE PAST STILL HAS A FUTURE

06-10  
FEBRUARY  
2019

PARIS  
PORTE DE VERSAILLES

AUCTION  
ARTÉRIAL  
08 FEBRUARY

www.salonsm.com  
01 47 36 10 00



# Pièces de rechange

Het vinden van de juiste en kwalitatief goede onderdelen voor de SM is soms een hele kluit. Gelukkig zijn er clubs, ondernemers en liefhebbers die nieuwe onderdelen laten maken, zodat we onze diva's rijdend kunnen houden.

*door Han Geisler*



Een rubberen stootstrip op de bumper is niet bepaald een onderdeel dat een SM van de weg houdt. En toch zijn er aardig wat exemplaren nodig, gezien de nieuwe productie ervan. Ik kan mij nog de reclame van de Visa herinneren en zag deze ook laatst op Facebook langs-komen. Een filmpje waarin de Franse

rijnstructeur als lookalike van Inspector Jacques Clouseau de voordelen van grote bumpers 'in the front' benoemd. En in Parijs is het gebruik van de bumper nog steeds usage courant. Bijgaande foto heb ik een keer gemaakt tijdens een verblijf daar. Oké, alweer 10 jaar geleden. Ook leuk: de Renault 4 en Mini nog in gebruik.

## Prijzige onderdelen

Dus als je SM uit Frankrijk komt, dan is de kans groot dat de rubbers op de bumper beschadigd zijn. Daarbij komt: eenmaal geraakt, verbuigt het metalen frame in het rubber en dat leidt onherroepelijk tot roest en rottigheid. Wie zijn neus schendt, schendt zijn aangezicht, en om de goede naam van de SM te behouden is vervanging dan wel ge-



*In Parijs is het gebruik van de bumper nog steeds usage courant.*



wenst. Gelukkig kan dat nu weer, want in samenwerking met het magazijn in Duitsland zijn de rubbers voor aan de voorkant verkrijgbaar. Prijzige onderdelen, maar als clublid tegen gereduceerd tarief te bestellen.

### Glazen kappen

Hetzelfde geldt voor de glazen kappen voor de koplampen. Bij een botsing vliegen deze in duizend stukken. Of het gebeurt spontaan tijdens het rijden door steenslag. Zelf gelukkig nog niet meegeemaakt, maar ik begrijp uit de verhalen dat het een angstige ervaring is. Vervanging door dure tweedehands glazen exemplaren is natuurlijk mogelijk, maar ze zijn ook in plexiglas beschikbaar. En inmiddels met een rvs rand leverbaar.

### Polijstvaardigheden

De lengte is perfect, de diepte van het profiel met 5 millimeter iets te veel voor het 4 millimeter dikke plastic. Dus

idealiter moet er een strook tape tussen worden geplakt. Natuurlijk is het oppervlak van roestvrij staal niet zo glimmend als het originele chroomstaal, maar het verschil is alleen merkbaar bij een di-





Uiteraard lang niet zo zwaar belast als de voorremmen, maar toch prettig dat ze er zijn. Voorremschijven zijn er bij



recte vergelijking. Als je wilt, kun je hier je polijstvaardigheden oefenen. Verder zijn er achterremschijven beschikbaar met blokken, iets wat ook eens aan de beurt is bij regelmatig gebruik.

de specialisten volop te krijgen. Die zijn gelijk aan de DS-schijven. Maar wat me opvalt is dat er een groot verschil in prijs is. Dat zal dan wel met de kwaliteit te maken hebben. Moet ik me toch eens in verdiepen.

*Als je wilt, kun je hier je polijstvaardigheden oefenen.*





# 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



SM