

Restauratie voltooid

## De White Lady is herboren!



Op bezoek in  
Frankrijk bij de  
techneuten van  
Garage SM2a



Met de SM naar  
100 jaar Citroën in  
La Ferté-Vidame



Internationale  
meeting door de  
ogen van  
echtgenote Arda

# 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))  
Vormgeving: Tony Vos ([tonyvoss@automediamedia.nl](mailto:tonyvoss@automediamedia.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.





Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Robin Visser	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Internationale meeting.....	8
Door Arda Alkema	
Salut Membres.....	13
Door Sietse Beckers	
100 jaar Citroën.....	16
Door Jeroen van Tongeren	
Zomerrit.....	24
Door Nico Schakel	
Zicht in het donker.....	26
Door Peter van Geest en Rob Kruijff	
Garage SM2a.....	29
Door Nico Schakel	
Eenmaal andermaal.....	34
Door Sietse Beckers	
Oud papier.....	42
Door Jeroen van Tongeren	
Pièces de rechange.....	50
Door Han Geisler	
White lady (5).....	52
Door Harald Weessies	

Op de voorpagina Harald Weessies in zijn White Lady, achterop een foto van Ruben Fidalgo.

# 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,

Op weg naar Goodwood pas geleden kreeg ik een paar berichtjes door van een collega Volvo C70 cabriorijder. Het waren berichtjes met foto's van een gespotte witte SM die kennelijk ook onderweg was naar Goodwood. Ik herkende de auto en de bestuurder direct. Het was clubgenoot Mathijs, ons jongste clublid, samen met zijn meisje. Mathijs is nog twintiger. De auto is ouder. Mathijs z'n vader kocht de auto een paar jaar terug, werd lid van de club en verscheen heel af en toe op evenementen. Helaas overleed hij vroegtijdig zo'n anderhalf jaar geleden. De auto bleef in de familie en ging door naar de volgende generatie. Dit is wat mij betreft een goed voorbeeld dat goed moet doen volgen.

Met de club staan we voor een soortgelijke uitdaging. Die moet namelijk ook worden overgedragen aan een nieuwe garde. Ik heb aangekondigd te zullen vertrekken als voorzitter. Dat gaat bij de volgende ALV in maart gebeuren, nieuwe kandidaat of niet. Daarbij zijn er regelmatig nieuwe bestuursleden nodig vanwege regulier komen en gaan van mensen, meestal vanwege druk werk. Er zal dus een nieuwe garde moeten opstaan. We hebben al een aantal mensen gepolst, maar helaas nog geen resultaat gehad. Mocht je in dit voorwoord aanleiding zien om eens van gedachten te wisselen of jij wellicht wat zou kunnen betekenen, schroom dan niet even te mailen naar de clubsecretaresse via [suzannemirabile@gmail.com](mailto:suzannemirabile@gmail.com). Ik zal je met genoeg even terugbellen.

De stand van de club, waar ik altijd even bij stilsta in deze rubriek, is overigens prima. SublieM heeft nieuw elan met Sietse en Nico die elkaar op dit vlak hebben gevonden. Met de hulp van enthousiaste clubleden hebben ze weer een mooie editie op de mat weten te krijgen. Er is onder meer een verslag van het internationale evenement in Hamburg van Arda. In meerdere opzichten is dat bijzonder. Een vrouwelijke schrijver, niet de eerste als ik het goed op het netvlies heb, en bovendien van een

## Van de voorzitter



tamelijk vers lid. Hamburg was overigens fantastisch. We hadden een record aantal Nederlandse equipes. Wellicht is het een aanzet voor een nog grotere belangstelling vanuit onze club voor dit alleraardigste jaarlijkse treffen.

Op het gebied van mijn eigen S-Mobiliteit valt te melden dat ik gewoon heerlijk rondscheur. Dat is als ik rijd. Dat is niet zoveel op het moment. Ik zit nu namelijk voor langere tijd op klus in mijn thuisstad en maak nauwelijks nog kilometers. Ook wel een keer fijn.

Zo dat was het voor nu. Veel leesplezier en tot in november bij ons technische evenement!

*Robin Visser*  
voorzitter

### Geen CitroMobile 2020

CitroMobile 2019 en de bijbehorende barbecue op de zaterdag waren weer een groot succes. Iedereen genoot en de sfeer was top. Helaas moeten we het volgend jaar zonder CitroMobile doen. Het hing afgelopen mei al in de lucht en de organisatie heeft

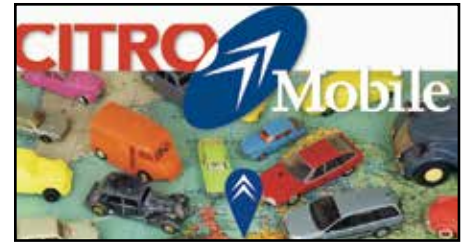
CitroMobile te hebben georganiseerd is er voor het jaar 2020 een probleem ontstaan. In 2020 is namelijk de Expo Haarlemmermeer niet beschikbaar wegens het afhuren van de locatie door de UEFA voor het Europese voetbalkampioenschap. Gedurende de maanden april, mei en juni is de locatie bezet voor de pers van-



inmiddels bevestigd dat het evenement een jaartje overslaat. Dit gebeurde via een officieel bericht op de Facebookpagina van CitroMobile:

“Na 25 jaar succesvol jaarlijks in het eerste volle weekend van mei

uit de hele wereld om verslag te doen van dit kampioenschap. Hoe nu verder? Een andere locatie is de eerste gedachte maar na een aantal onderzoeken betreffende de mogelijkheden blijkt dat niet haalbaar. Eventuele hallen zijn



of niet beschikbaar, te donker & somber, hebben onvoldoende parkeerfaciliteiten naast / dichtbij de hal en hebben geen gratis parkeren. Ook logistiek is het een uitdaging om eenmalig te verhuizen. Dit gaat dus niet lukken. Wij hebben voor de mogelijkheid gekozen om in 2020 CitroMobile een keer over te slaan, een zogenaamd ‘sabbatical jaar’, om in 2021 op 1 & 2 mei weer als vanouds een CitroMobile te organiseren in de Expo Haarlemmermeer. Mochten er nog vragen zijn stel die dan gerust via onze Facebookpagina of via [citromobile@planet.nl](mailto:citromobile@planet.nl).”

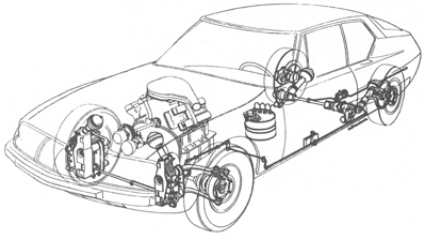
### Technisch evenement

Op zaterdag 2 november staat ons eerstvolgende technisch evenement gepland. Thema is het onderstel van de SM. Denk aan wieldraagarmen, wiellagers, aandrijfassen, stabilisatorstang, stuurkogels, onbalans, enzovoorts. Technisch bestuurslid Peter Derks geeft twee keer een (korte) presentatie, een in de ochtend en een in de middag. We zijn

# Citro boutique

Living the Citroën life

# Evenementen



welkom bij Cyril Sars in Terborg, een mooie plek om aan den lijve een onderstel aan te tand te voelen, in goede en in matige staat. Dus noteer vast in de agenda: Zaterdag 2 november van 10.00 – 15.00 uur, technisch evenement bij Cyril Sars.

2019

2 november: Technisch 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).



## Lezen en bouwen

Wie kent ze niet: de tijdschriften die iedere editie gepaard gaan met onderdelen waarmee je zelf iets in

elkaar kunt knutselen? In het Franse departement Drôme loopt momenteel een test van zo'n tijdschrift met een model van een SM. Bij het eerste exemplaar

ontvang je alvast de motorkap. Weet je alles bij elkaar te sparen, dan heb je uiteindelijk een bronzen diva in 1/8. Hopelijk slaagt de test en verschijnt het tijdschrift ook op andere plaatsen.



A large photograph of the Mercedes-Benz building in Stuttgart, Germany. The building features a prominent three-pointed star logo in a circle on its facade. In front of the building, several classic Mercedes-Benz cars are parked, and a group of people is gathered around them. The sky is overcast.

# ‘Onze’ hobby door een andere bril

Begin juni vond in Hamburg het internationale treffen plaats van de SM-clubs. Zeven equipages vertrokken uit Nederland, waaronder clublid Peter de Haan en zijn echtgenote Arda. Peter was enthousiast, zoals te verwachten, maar wat vond Arda ervan?

*door Arda Alkema*

Pff, wat een bericht. Peter, mijn echtgenoot en sinds drie jaar mede-SM-bezitter, komt met het idee om het Pinksterweekend naar Hamburg af te reizen met de SM. De internationale SM-meeting van dit jaar vindt daar namelijk plaats. Hij probeert mij te enthousiasmeren met argumenten als: “Hamburg is een leuke en mooie stad”, “Het hotel waar we zullen logeren ligt mooi aan de Elbe”, en als klap op de vuurpijl: “Er wordt een mooie tour georganiseerd in de omgeving van Hamburg.”

Daarnaast heeft Nico een mooi programma samengesteld voor een pre-tour. Inmiddels had ik in die periode het idee opgevat een reisje te boeken naar Amerika. Gezien het feit dat we nog altijd gezamenlijk optrekken, sta ik voor een dilemma. De reis naar Amerika staat nog niet vast en het idee met de SM af te moeten reizen naar Hamburg, daar zie ik als een berg tegenop. Onze SM heeft namelijk kuren, alhoewel Peter dat in mijn ogen bagatelliseert. “Starten, lopen”,

roept hij altijd. Echter, haar motor slaat toch echt wel eens af bij het wachten voor een openstaande brug, waarvan wij er hier in Friesland velen hebben. En dan is er echt geen sprake meer van ‘starten, lopen’. Het enthousiasme van Peter, het aantrekkelijke programma en de afstand van maar 400 kilometer naar Hamburg doen mij besluiten om te kiezen voor het Pinksterweekend met SM’s en





SM-vrienden. Wel vraag ik aan de beide eigenaren van onze SM, Tammo Brouwer en Peter, om de temperatuur van haar motor te temperen bij het stationair lopen, zodat ik het idee krijg dat de motor niet af gaat slaan voor het stoplicht of tijdens het rijden in een file.

### Op naar Hamburg

Zo vertrekken we op de donderdag voor Pinksteren richting Hamburg. Het verzamelpunt voor de Nederlandse deelnemers, zeven SM's komend uit alle hoeken van het land, is in Bourtange, waar de dames op het mooie centrale plein binnen de vesting geparkeerd mogen worden. De meeste deelnemers kennen elkaar, maar voor mij is het de eerste kennismaking. Ik haal opgelucht adem wanneer ik bemerk dat bij de meeste dames dezelfde 'angst' leeft: **BLIJFT ZE STATIONAIR WEL LOPEN?** De mannen bewonderen inmiddels hetgeen zich onder de motorkap bevindt en wij dames zijn een winkeltje ingelopen onder het mom 'er moet nog een kadootje komen voor...'. Na een heerlijk kopje koffie en smakelijke lunch vertrekt de



stoot richting Bremen, met als tussenstops Faulenviertel en Hemelingen, voor een bezoek aan de Mercedes-Benzfabriek. We aanschouwen het gehele proces van stalen rol tot geheel geassembleerde auto in de gewenste kleur. Een grotendeels geautomatiseerd proces waar nog wel enige mensenhanden aan te pas komen. Onze zeven SM's voor het Mercedesgebouw met haar Mercedesster leveren een mooi plaatje op. Zonder problemen komen we allen 's avonds aan in Bremen en de volgende dag vertrekken we richting Hamburg. Onderweg passeren ons diverse SM's met

voor mij inmiddels bekende inzittenden.

### Klapband

Tijdens een tankstop komen Corné en Elisabeth ook gezellig aanrijden. Maar zo gezellig blijkt het helemaal niet: ze hebben een klapband gehad en de band is tot op de velg verdwenen! Dit is nou precies de reden dat ik niet direct enthousiast reageerde op Peters idee om met de SM naar Hamburg af te reizen. Wat gebeurt er als je op hoge snelheid een klapband krijgt of als ze ermee stopt en je zit op de linkerbaan van de snelweg? Mijn eerste vraag aan de pechvogels is dan ook hoe de SM reageert op een klapband. Dit blijkt met dank aan de veersysteemconstructie "goed". Maar ja, hoe nu verder? Band verwisselen, vergeet het maar: de moeren zitten muurvast en het instructieboekje geeft ook niet veel soelaas. Die van Corné is in het Frans en die van ons in



het Italiaans. Aan hulptroepen gelukkig geen gebrek, iedereen wil zo'n mooie, bijzondere auto te hulp schieten. Een potige Duitse meneer krijgt het voor elkaar om de moeren los te draaien en het reservewiel kan geplaatst worden. Inmiddels hebben Jan Paul en Jeanet ook wat problemen: een afslaan motor voor het rode stoplicht, waarna mevrouw SM



niet direct meer aan de praat te krijgen is. Ik begin langzamerhand te beseffen dat dit soort akkefietjes hoort bij een SM, wat mij -hoe gek het ook klinkt- geruststelt. Ook bemerk ik door de gemeenschappelijke problematiek van onze auto's, dat er snel een band ontstaat tussen de deelnemers; gedeelde smart is halve smart. Verder realiseer ik mij dat 'onze' SM het helemaal nog niet zo gek doet. Het enige dat ik Peter toeroep bij elke stop of vaartvermindering: "BLIJF GAS GEVEN!" Maar ze heeft nog geen hapering vertoond.

### Airbusfabriek

Uiteindelijk arriveren we bij de Airbusfabriek in Hamburg. De rondleiding door de fabriek is indrukwekkend en we krijgen een duidelijke uitleg waar welk onderdeel van de 380 gefabriceerd wordt: de rompstukken in Duitsland, de vleugels in Engeland, de staart in Spanje en de cockpit in Frankrijk.

De 380 wordt uiteindelijk geassembleerd in Toulouse en kaal overgevlogen naar Duitsland,

alwaar de verdere afwerking plaatsvindt. Na een stop voor de lunch op een prachtige, door Nico uitgezochte locatie, vervolgt de reis zich naar onze eindbestemming.

### Onder de motorkap

Op de parkeerplaats aankomend bij ons hotel The Rilano aan de Elbe, zie je waar je ook kijkt SM's in allerlei kleuren en afkomstig uit verschillende landen, waaronder Frankrijk, Italië, Zwitserland,



België, Noorwegen, Zweden en Denemarken. Het dringt tot mij door: dit wordt je talenkennis ophalen. Verder valt mij op dat er weer veel samenkomsten zijn van mannen kijkend onder de motorkap! Voor mij het moment om Robin te vragen of onze banden die net vervangen zijn, wel echt nieuw zijn. Robin stelt mij gerust, de nieuwe banden zijn echt nieuw. Code 2318 betekent geproduceerd in de 23e week van het jaar 2018. Dit wetend ben ik inmiddels over mijn angst heen om in de SM mee te rijden. Echter, ik zit met een gedachte die ik



nog niet heb opgebiecht: "Hoe ga ik, net als Peter, Tammo en jullie lezers van SublieM, houden van de SM?" Eerst maar inchecken in het hotel en kennismaken met een gemêleerd gezelschap waar het gesprek -je begrijpt het al- voornamelijk gaat over het bezitten en onderhouden van de o zo geliefde SM. De eerste avondmeeting wordt afgesloten met een heerlijke BBQ aan de Elbe onder het genot van een drankje en zomerse temperaturen.



Zaterdag staat in het teken van het bezoeken van Hamburg. Alle deelnemers worden per boot bij het hotel opgehaald om de havens van Hamburg en de prachtige nieuwe Elb Philharmonie



vanaf het water te bezichtigen, om uiteindelijk in het centrum van Hamburg te worden afgezet. Ook een rondleiding over de Reeperbahn mag niet ontbreken. 's



Avonds is er een gezellig samen-zijn en worden nieuwe contac-ten gelegd en/of verdiept. Weer wordt een stevig beroep gedaan op onze talenkennis. Dan breekt de zondag aan: om 9.00 uur staat een rit gepland met de SM door 'Das Alte Land'.

Een zeer goede routebeschrijving leidt ons door een prachtige om-geving: het fruitteeltgebied van Duitsland met vele mooie vak-werkhuizen. Een ieder rijdt zijn route individueel, maar we zijn met zoveel dat je continu kluwen-tjes SM's tegenkomt.

#### Omslagpunt

Dan komt voor mij het cruci-ale omslagpunt, hetgeen begint op het verzamelpunt voor de lunch. Weer allemaal SM's op het parkeerterrein en weer veel motorkappen omhoog en samen-komsten van de heren, kijkend en pratend onder de motorkap. Ik besluit om alle verschillen van die vele diva's op de gevoelige plaat vast te leggen en mij te laten informeren over het waarom van al die verschillen. Zo zie ik onder andere een vierdeurs SM en het

verschil tussen een injectiemotor en een carburateur. Omdat ik nu veel meer kennis heb vergaard over jullie zo geliefde SM, begin ik ook van haar te houden en haar zelfs mooi te vinden.

De rit vervolgt zich weer naar ons hotel met onderweg een fraai uitzicht op de stad Hamburg. Zondagavond is er het galadiner met al haar bijbehorende forma-liteiten, zoals de dankwoorden van de voorzitters van de deel-nemende landen en het overhan-digen van een presentje aan de Duitse organiserende voorzitter. Wij nemen afscheid van nieuw opgedane kennissen en kijken te-rug op een goed georganiseerde bijeenkomst.

#### Starten, lopen

Maandagochtend vertrekken Peter en ik uit Hamburg, zwe-vend over de weg richting Fries-land. Onze diva: direct 'starten, lopen'. Onderweg worden we claxonerend met naar schatting 200km/u ingehaald door Franse SM-vrienden, die we enthousiast toezwaaien. Gelukkig hebben we geen files, zodat de 'BLIJF GAS

GEVEN'-kreet achterwege kan blijven. Na dit weekend kan ik zeggen dat onze majesteit com-fortabel zit, subliem rijdt en ons vooral weer veilig thuis heeft afgeleverd.

Tot slot: Nico en Inge, heel veel dank voor het organiseren van de prachtige pre-tour en ook al de overige deelnemers aan deze SM-meeting dank ik voor de ge-zelligheid. Zo'n belevenis is voor herhaling vatbaar.





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



Pepijn Groen (50)

Ik ben Pepijn en woon in Utrecht. In het dagelijks leven ben ik meubelmaker en automonteur. Sinds afgelopen maart ben ik lid van de club.

De SM is niet nieuw voor me, in het verleden heb ik al eens SM's in bezit gehad. Naast een hele reeks andere Citroëns trouwens. Van de Visa 11RE, C15D, Dspecial, DS Break en de SM heb ik allemaal 2 exemplaren gehad. Op dit moment is het beperkt tot de SM en een Xantia 1.8 16V serie 2.

Het bijzondere aan de SM vind ik de vormgeving, de historie en natuurlijk de Maserati V6. Ik sleutel zelf ook graag aan de auto. Ik heb onder meer de motor gereviseerd en op 29 april was de APK binnen. Net op tijd om met de SM naar CitroMobile te kunnen.

Via Facebook heb ik al veel andere SM-rijders leren kennen en een hoop tips gekregen. Dat past ook bij wat ik van de club verwacht, namelijk het delen van ervaring en elkaar adviseren. Niet alleen online, maar ook tijdens bijeenkomsten. Daar zullen jullie me dus zeker regelmatig treffen.

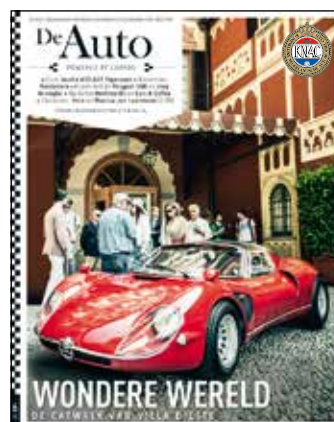
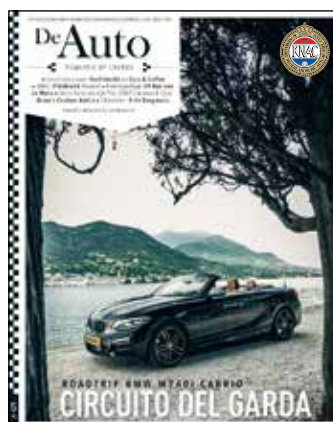
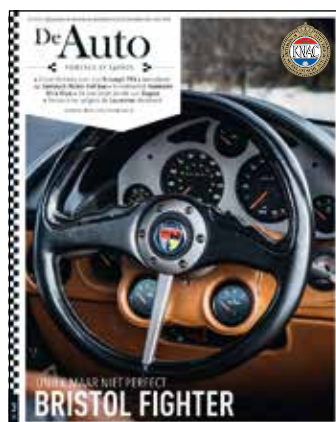
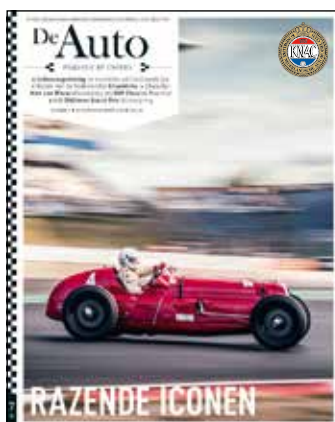
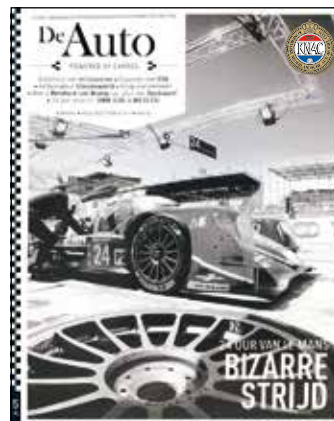
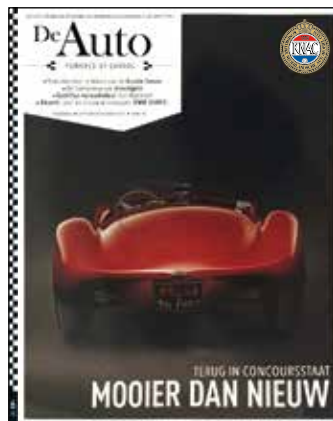
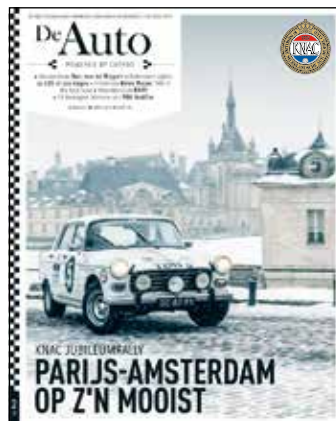
Pepijn Groen is sinds dit jaar lid van onze club, maar hij werkt al wat langer aan zijn huidige project: een witte Amerikaanse uit 1973. Onze vaste Facebookbezoekers hebben al veel van zijn werk kunnen volgen, met als hoogtepunt een geldige APK eind april. Voor wie hem nog niet kent, een korte introductie. Pepijn, welkom!

*door Sietse Beckers*

*“De SM is niet nieuw voor me, in het verleden heb ik al eens SM's in bezit gehad.”*



# 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



# 100 jaar Citroën





Van 19 t/m 21 juli vond in la Ferté-Vidame in Frankrijk hét evenement van de eeuw plaats: het eeuwfeest van Citroën. Dat moet je natuurlijk meegemaakt hebben en dus trok ik er, samen met mijn moeder en mijn DS, op uit.

*door Jeroen van Tongeren*





Een jaar of 2,3 geleden werden er al wat plannen duidelijk: ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van 'ons' merk zou er een groot feest georganiseerd worden. Het hoe en wat was nog lang niet duidelijk. Eerst zou het nog op het testterrein van Michelin in Clermont-Ferrand gehouden worden,

later bleek het toch op het PSA-terrein in la Ferté Vidame te zijn. Ook wat er precies georganiseerd zou worden was lange tijd onduidelijk, maar de kaarten konden in ieder geval besteld worden. Dat had ik dus zo'n 1,5 jaar geleden al snel gedaan. Het evenement bleek al snel typisch op zijn Frans

georganiseerd te worden, waardoor er tot op het laatste moment veel mensen bleven twijfelen of ze nu wel of niet zouden gaan. Voor diegenen die het gemist hebben, hierbij mijn verslag.

#### Citroën-virus

Dankzij mijn vader ben ik besmet met het Citroën-virus. Hij was het die al in 1952 zijn vader aanraadde een Traction Avant te kopen. Vele DS'en zouden daarop volgen. Ook hijzelf reed vele jaren DS en andere hydropneumatisch geveerde Citroëns, al haalden ze nooit meer het comfort van de DS. Toen mijn opa in 1983 overleed en mijn vader zijn DS erfde, besloot hij dus al snel dat deze behouden moest blijven. Restauratie volgde en in de jaren daarop vele plezierige kilometers. En op de achterbank beviel mij dat natuurlijk ook prima! Toen mijn vader in 2002 overleed, besloot ik zijn plan voort te zetten en eveneens de DS te behouden. Zo is de auto nu sinds 1974 in één en dezelfde familie, drie generaties lang. De keuze met welke auto ik naar Frankrijk af zou reizen was dus op de DS gevallen, als een soort eerbetoon aan mijn vader. Ook mijn 83-jarige moeder wilde daar graag deelgenoot van zijn. Zo vertrokken wij dan ook gezamenlijk op 18 juli naar Chartres, alwaar ik een simpel hotel voor ons boekt



had. Na aankomst die middag in het hotel, besloten wij toch alvast eventjes een kijkje te nemen bij het terrein en ons alvast aan te melden. Het terrein was snel gevonden, het dorpscentrum stond al vol met allerlei prachtige Citroëns. Aanmelden bleek echter een probleem, nog nergens borden te zien. Ook navraag doen leverde niets op. Nou ja, dan maar afwachten tot de volgende dag.

#### Op naar het terrein

De volgende dag uiteraard vroeg opgestaan om lekker op tijd te kunnen vertrekken. In de parking van het hotel bleken zich meer deelnemers verzameld te hebben, de halve parking was gevuld was met Citroëns: van 2CV tot C6.

Vanuit Chartres binnendoor naar het evenement, de colonne deelnemers werd steeds langer en iedereen had er al veel zin in. In de afgelopen nacht bleek er gelukkig nog hard gewerkt te zijn. De borden die we de dag ervoor gemist hadden, stonden er nu wel. Snel achter aansluiten dus en aanmelden. Dat ging vlot. Wel werd er meteen gezegd dat je eenmaal op het terrein ergens weer een tasje moest ophalen. Eenmaal aangekomen bij het chateau bleek het toch allemaal niet zo Frans georganiseerd. Parkeerterreinen netjes ingedeeld en opgesplitst



per model en overal vrijwilligers die je de juiste kant op stuurden. Netjes naar de plek verwezen en zelfs tot op de paar centimeter nauwkeurig moeten parkeren.

*Rijen dik met auto's van alle bouwjaren, een prachtig gezicht.*

Dan maar snel dat tasje halen, dachten we. Dat leverde dus een wachtrij op van zeker een uur, je moet er wat voor over hebben...

#### Ogen uitkijken

Dat eenmaal achter de rug eindelijk eens alles uitgebreid ontdekken, bekenden de hand schudden en onze ogen uitkijken. Rijen dik met auto's van alle bouwjaren, een prachtig gezicht. Het evenement werd door Citroën zelf georganiseerd en zij waren ook groots aanwezig met zowel nieuwe als oude modellen. Plus een grote tent die alleen voor de pers en genodigden was. De volgende dag werd de tent gelukkig

voor iedereen toegankelijk. Ook diverse sponsors waren aanwezig en er was ruim plaats voor diverse handelaren. Ook was het tijdens het evene-

ment mogelijk een ronde te rijden over de testbaan van PSA. Voor de duidelijkheid, dit terrein is al sinds de jaren '30 in eigendom en vele modellen hebben daar de eerste kilometers gemaakt. Wij waren er gelukkig vroeg bij om deze ronde te maken. Het was nog niet druk en alle vrijwilligers hadden er nog zin in. Iedereen stond te zwaaien naar de voorbijrijdende auto's, dat zal aan het einde van de dag wel anders zijn geweest. Het was ook erg leuk om te zien deze baan. Alle voorkomende wegdekken zijn aanwezig, evenals wegen waar met allerlei snelheden gereden kan worden. Zelfs een eigen tankstation is



om een aantal foto's van de DS te maken bij een aantal historische plekken.

Uiteindelijk bleken er aan het evenement 4500 voertuigen en maar liefst 50.000 personen deelgenomen te hebben! Al met al was het wat ons betreft een zeer geslaagd evenement. Jammer dat het maar eens in de 100 jaar georganiseerd wordt.



aanwezig, evenals een bult waar verschillende wegen met variërende stijgingspercentages getest kunnen worden. Alles in eigen beheer dus.

naar het centrum van Parijs gereden en hebben we nog even van de gelegenheid gebruik gemaakt



### Geslaagd

Ook het dorp zelf had uitgepakt, met een drukbezochte braderie in het centrum. Het lokale café had het lekker druk met al die mensen die wat te drinken kwamen halen. Het was zelfs mogelijk ter plaatse een speciale eerste dag-enveloppe naar jezelf op te sturen. Op zondag werd er nog een veiling georganiseerd waar ook een viertal SM's geveild zou worden, maar omdat wij zondag aan het einde van de dag weer thuis wilden zijn, zijn we daar niet bij geweest. Vanaf het evenement zijn we lekker binnendoor via Versailles





## 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)





# Zomerrit

29 juni 2019 was het zover: onze jaarlijkse voorjaars- dan wel zomerrit. Hebben vorige jaren Wouter en Luco dit met veel succes georganiseerd, dit jaar was ik aan de beurt.

*door Nico Schakel*

Kijkend op de kaart van Nederland dacht ik: "Laten we een keer een relatief onbekende omgeving doen waar we vaak langs rijden." In de ochtend verzameld op een

zonnig terras in het Wellse Veerhuis (Well, vlak bij Ammerzoden) aan de Maas. Koffie en gebak was uiteraard aanwezig. Daarna een mooie tocht gemaakt door

het land van Altena en Brabantse Biesbosch. Langs de afgedamde Maas en door het vlakke bouwland.

Lekker buiten geluncht bij Hotel de Brabantse Biesbosch en daarna naar het nieuwe bezoekerscentrum. Dit is fraai aangelegd en heeft een leuk museum. Met een fluisterboot die niet echt stil was (wat is de definitie van fluisteren?) een interessante rondvaart door de Biesbosch meegemaakt. Na afloop snel een biertje genomen, het was erg warm namelijk. Overigens smaakt bier ook wel goed als het niet zo warm is. Circa 16:30 uur vertrokken we naar Den Bosch waar onze voorzitter een heerlijke barbecue in zijn achtertuin had georganiseerd, waarvoor hulde. Bijgaande foto's spreken voor zich!









## Betere lichtopbrengst

De zes koplampen van een SM zijn indrukwekkend om te zien, maar ze beloven meer dan ze kunnen waarmaken. De lichtopbrengst van de diva is nou eenmaal niet haar sterkste kant. Zowel clublid Peter van Geest als Rob Kruijff gingen daarom met de verlichting aan de slag.

*door Peter van Geest en Rob Kruijff*



Peter: "In juli vierde Citroën het 100-jarig bestaan in La Ferté-Vidame. Ik ben er met de SM naartoe geweest met een vriend en onderweg was ons al opgevallen dat de verlichting niet geweldig was qua opbrengst. In een tunnel vroeg mijn passagier zelfs: "Heb je wel je verlichting aan staan?" Zelf was het mij ook al opgevallen dat de lichtopbrengst een beetje karig was bij de SM.

### Led-verlichting

Toen ik op de onderdelenmarkt liep in La Ferté-Vidame zag ik een stand van Laser car, een Franse firma die led-lampen verkoopt voor o.a. oldtimers.

Daar stonden ze natuurlijk voor de vele Citroën-liefhebbers met complete kits voor alle types. Mijn oog viel op hun folder met op de voorkant een SM Mylord met mooie gele led-lampen (dim-, grootlicht en de verstralers). Ik raakte in gesprek met de verkoper en hij liet mij zien dat hij voor de SM alle lampjes kon leveren in led. Zelf had ik al de dashboardverlichting en het klokje vervangen door led, dat geeft veel meer licht. Voor de voorkant had hij 6 H1-lampjes leverbaar, welke plug-en-play zouden zijn. Deze heb ik gekocht en een paar weken later geïnstalleerd.



zijn van glas en best kwetsbaar, dus ik heb bij Huub in 't Zand kapjes bijgekocht. Ik heb de lamphouder voor het dimlicht geschikt gemaakt voor de led-lampjes door het glashoudertje erop te klemmen met 2 ijzerdraadje via gaatjes geboord in de houder. Dit is te zien op de foto's.

De reflectoren van grootlicht en de verstralers zijn voorzien van blikken lamphouders waar standaard ook geen H4-kapje op past. Deze heb ik pas gemaakt door 4 sleufjes in de houder te maken en daar het H4-kapje op te klemmen. Zie de foto's.

### Installatie

Dat plug-en-play was niet helemaal waar, want ik wilde wel de gele lampen weer terug zoals ik ze in halogeen erin had zitten. Er was mij verteld dat het geen probleem was om er gele kapjes van een H4-lamp overheen te plaatsen, zodat het effect geel zou zijn. De beide reflectors van het dimlicht zijn bij mijn SM voorzien van aluminium lamphouders met een kapje eroverheen voor het juiste lichtbeeld. Daar paste sowieso geen H4-kapje overheen. Nu had ik nog een paar oude reflectors liggen uit een DS en daar zaten grotere gele kapjes op. De kapjes



### Resultaat

Het zit allemaal lekker stevig, geeft meer licht dan voorheen en het gebruikt minder stroom. Ter vergelijking: een H1-halogeenlampje van 55W levert ongeveer 900 lumen en gebruikt 4 AMP per lampje. Een led-H1 levert 2500 lumen en gebruikt 0,85 AMP. De levensduur van een halogeenlampje is ongeveer 2000-3000 uur en voor de led 20.000-30.000 uur. De lichtopbrengst is een stuk beter en het oogt toch nog als origineel, zoals te zien op de openingsfoto.

Meer info is te vinden op de site van lasercar, [www.lasercar.fr](http://www.lasercar.fr). Op



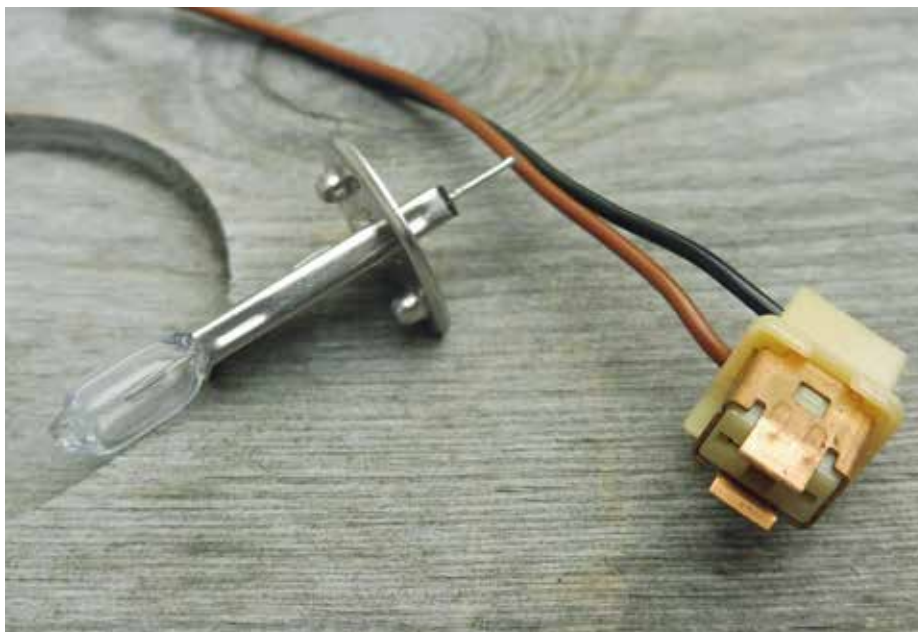
de foto in de auto zie je dat ik de oude massa-aansluitingen heb laten zitten. De led-lampjes hebben een eigen massastekkertje, het is op deze manier ook zo weer terug te bouwen naar origineel."

#### De koplampstekertjes

Rob Kruijff blijft trouw aan de originele lampen, maar wel met een verbetering aan de koplampstekertjes. Rob: "In al de jaren dat ik mijn Citroën SM bezit, is het meerdere malen voorgekomen dat de koplampen geen goede massa maakten. Dit kwam dan

door het gepopnagelde oogje met de massakabel eraan. Deze zit aan de fitting van de lamp. Ook de verouderde fitting waar de H1-lamp inzit, geeft vaak slechte massa door aan de lamp.

Nu heb ik onlangs bij een Ford de koplampen vervangen, deze waren vanwege slecht lichtbeeld afgekeurd. Bij het wisselen van de lampen viel mij op hoe goed daar de H1-lamp van zijn massa werd voorzien. Je kunt het zien op de foto's. Omdat ik erg enthousiast werd van mijn ontdekking, heb



ik ze er allebei uitgeknipt. Toen ik daarna bij de Brezan was voor onderdelen, heb ik gelijk geïnformeerd of ze deze ook in hun assortiment hebben. En ja hoor, ze kunnen ze leveren. Kosten: ongeveer 7 euro per stuk.

Onlangs heb ik ze in mijn auto gemonteerd: ze werken perfect en ook de lichtopbrengst is hoger. Hopelijk kunnen veel SM-rijders hier profijt van hebben."



# Nico's rondje Frankrijk

Bestuurslid Nico Schakel hield aan zijn beursbezoeken begin dit jaar een paar mooie contacten over. En dus kroop hij deze zomer achter het stuur, op weg naar Frankrijk voor onder meer een bezoek aan het veelbesproken garagebedrijf SM2a.

*door Nico Schakel*





Sinds ik onze SM heb aangeschaft in 2014, bezoek ik jaarlijks de Rétromobile in Parijs. Samen met Robin en vaak aangevuld met nog een bestuurslid. Zo ook dit jaar op 8 en 9 februari. Tot mijn grote verrassing zag ik daar de stand van Citroën SM2a. Blijkt een bedrijf te zijn dat zich al 30 jaar bezighoudt met het restaureren en vooral modificeren van Citroëns. Begonnen met DS en later de SM. De tentoongestelde SM2 was een

plaatje. Uitgebreid gesprek met de zoon van de eigenaar gehad. In het Engels(!), een verademing voor mij, wat mijn interesse voor dit bedrijf zeer groot maakte. Afgesproken om een keer langs te gaan.

#### Tekeningen

Een andere beurs waar ik altijd veel positieve geluiden over hoorde is de Salon Champenois du Véhicule de Collection in Reims. Daar was ik nog nooit geweest. Dit jaar kwam het met privé en werk uit om op 9 maart deze beurs te bezoeken. Achteraf niet mijn favoriete beurs, iedereen heeft zo zijn eigen interesse, maar toch een leuke dag gehad. Nederlandse, Belgische en Franse bekende SM-liefhebbers/eigenaren ontmoet. Het blijft een grote familie.

Toen ik besloten had weer terug naar Nederland te gaan, zag ik een kleine stand met allerlei tekeningen en schilderwerk in waterverf van auto's, met name Citroën. Dit trok mij en de standhouder bleek Gérard Crévon. In zijn 'kaartenbak' zag ik leuke objecten: Citroën DS, Traction,

Peugeot 204, etc. Maar geen SM! Op de vraag of hij de SM ooit getekend had kwam een 'ja', maar er was geen voorbeeld aanwezig. Visitekaartje meegenomen en beloofd er op terug te komen. Dit waren de beursbezoeken, dan nu de gevolgen.



#### De diva vereeuwigd

Net voor onze vakantie -inclusief de Internationale Citroën SM meeting in Hamburg, natuurlijk met SM- krijg ik de geest. De diva is gewassen en ziet er schitterend uit. Ik besluit een fotoserie te maken. Bij een mooie avondzon op de Lekdijk tussen Amerongen en Wijk bij Duurstede vind ik een mooi plekje en schiet 56 plaatjes. Een vriend van mij is professioneel fotograaf en ik mag van hem mijn vastleggingen op de gevoelige plaat geen foto's noemen, dat is zijn werk! Dat accepteer ik dan maar.

Die avond laat gaan alle plaatjes via WeTransfer naar Gérard Crévon. Gérard reageert snel en is onder de indruk van onze Diva. Na wat heen en weer ge-e-mail besluit ik een tekening/aquarel te laten maken met twee of drie aanzichten in kleur in de maat van 80 x 120 cm. Gerard maakt daarna wat schetsen als voorbeeld. Deze opzet met twee of drie aanzichten blijkt wel erg druk en na rijp beraad besluit ik twee kleinere tekeningen te laten maken met ieder één aanzicht. Gerard aan het werk en ik in de wacht. Na



14 dagen komt het verlossende woord: de tekeningen zijn klaar! Afspraak gemaakt om de tekeningen 8 augustus op te halen, met SM natuurlijk. Gérard woont en werkt op een woonboot in de Seine in Le Port-Marly ten zuidwesten van Parijs. O ja, waar zit SM2a ook al weer? Ook aan de Seine, maar wel 240 kilometer stroomopwaarts: zo'n 50 kilometer onder Troyes in het plaatsje Mussy-sur Seine. Ik neem contact op en daar ben ik 9 augustus welkom! Goeie combi dus.

### Op pad

8 augustus om 8.00 uur op pad. Strakblauwe lucht en in verband met de vakanties nog niet druk! Na Lille de péage op en lekker doorrijden, zo tussen de 130 en 160 km/uur. Genieten dus. Vlak voor Parijs tijd voor koffie en een croissant bij een benzinepomp. Weer terug bij de auto staat er een zeer enthousiaste Nederlander bij de SM, ik krijg gelijk een high five! Blijkt dat ik hem ingehaald heb en dat de hele familie, vrouw en dochters volgden later (waarschijnlijk een ...stop), helemaal lyrisch geworden waren bij het zien van de SM. Gezin krijgt voorlichting van pa, Johan Cruijff en zo. Daarna komt er nog een Nederlander bij die mij ook gesignaleerd had! Met z'n allen lekker in de zon van de consumpties genieten.

### Gérard

Circa 13:00 uur arriveer -volgens mij een Frans woord- ik bij Gérard. Het is nog een puzzel om bij de woonboot te komen, maar het lukt. Hij woont er al een tijdje, maar de boot wordt nog steeds opgeknapt. Tekeningen bekijken en ik ben zeer onder de indruk: prima werk. Alleen het 'oplossen' van de vouw in de zijkant, van achter naar voor, is niet helemaal des SM's. Dit wordt ter plekke aangepast. Onder het genot van een kop



espresso vertelt Gérard over zijn verleden. Hij heeft op diverse plaatsen in de wereld gewoond: Franse Cariben en Afrika en daarna Frankrijk. Zijn opleiding en vak is technische tekeningen maken voor bijvoorbeeld handleidingen en documentatie. Niet

eeuw. Geen SM helaas. Heb het setje postzegels meegenomen. Na goedkeuring van de tekeningen plus laatste betaling, volgt de signering en een heel ritueel om de tekeningen zo veilig mogelijk in te pakken met het oog op transport.

## *Gezin krijgt voorlichting van pa, Johan Cruijff en zo.*

'plat' in 2D, maar ruimtelijk in 3D om het product of onderdeel duidelijker voor de gebruiker te maken. Nu is dat allemaal computerwerk. Het langst heeft hij gewerkt voor Bosch. Later is Gérard als zzp'er (is daar een Frans woord voor?) begonnen met tekeningen maken zoals van onze SM. Ook tekent Gérard veel voor clubbladen, onder andere Hotchkiss en Delahaye. Onlangs heeft hij een serie postzegels ontworpen voor de Franse Poste met Franse auto's uit de jaren 60 en 70 uit de vorige

Nog even de SM aan Gérard demonstreren en na een hartelijk afscheid gaat het richting Troyes. In Parijs pak ik de A86 die een lange, volgens mij vrij nieuwe, tunnel heeft onder de stad door met maar minimale hoogte. Ik schat zo 2 tot 2,5 meter hoog. Best wel een benauwde ervaring. In Troyes neem ik een hotelletje. Mooie oude stad met nog authentieke huizen uit 1400-1500 en ouder. Aanradertje als stop voor onderweg naar het zuiden.



### SM2a

Vrijdag richting Mussy-sur Seine. Mooie tocht door het Seinedal en het is weer schitterend weer. Rond 10.00 uur arriveer ik bij Citroen SM2a. Het pand is helemaal verlaten en door wat ramen zie ik heel veel mooi spul. SM's natuurlijk, maar ook diverse Maserati's, Ferrari's en een Amerikaan. Volgens afspraak bel ik Nicolas Gallet. Deze komt na een paar minuten en leidt mij rond. Zoals gezegd naast SM's veel Maserati's, waaronder een paar fraaie biturbo's en quattroporte's. Al snel wil Nicolas er weer vandoor. Ik snap het niet helemaal, maar het blijkt dat de werkplaats inmiddels verhuisd is naar een dorp stroomafwaarts. Wegens ruimtegebrek! Met SM achter een Xantia



V6 activa aan, slingerend langs de Seine.

De werkplaats zit in een oude fabriek. Kennismaking met Gallet senior en ik krijg een rondleiding. Wat gelijk opvalt is dat er veel, zo niet heel veel, fraaie auto's uit de jaren '60 en '70 staan. Nicolas legt uit dat zij niet zo van de originaliteit zijn, maar dat een auto uit die jaren gewoon betrouwbaar gemaakt moet worden om er lekker veel aangename kilometers mee te maken. Dit spreekt mij wel aan. Met onze SM doen we eigenlijk



precies hetzelfde. Zo staat er een Peugeot 404 cabrio, origineel carburateur, maar nu voorzien van injectie door middel van throttle bodies. Ook een Renault 17 -waar zie je die nog- wordt opgeknapt. Daarnaast twee Maserati's Khamzin met Diravi-stuurbekrachtiging! Deze laatste worden gereviseerd. Twee Maserati's Bora, waarvan één helemaal verrot, die weer als nieuw gemaakt worden. En ook nog een Amphicar. Ken ik nog van de serie Kapitein Zeppos uit de jaren '60. Verder veel SM's. Afhankelijk van wat de klant wil, worden de auto's voorzien van nieuwe radiatoren, V-snaren, hydraulische leidingen, slangen, nieuw plaatwerk, interieur, etc.

### Werkplaats

Na al dat mooie spul bezoeken we de werkplaats. SM2a heeft alles in eigen huis! Draaiwerk, freeswerk, slijpbanken (kruk- en nokkenas), geconditioneerde meetkamer, noem het maar op. Ze maken ook zelf de cilinderbussen. Wij Nederlanders zouden dat uitbesteden denk ik, maar ieder







zo zijn eigen visie. De 17 inch velgen die op Rétromobile tentoongesteld werden, komen ook hier van de frees- en draibank. Er wordt verder net een serie van 18 (!?) SM-motoren gereviseerd. Ook hier verbaas ik mij weer over de hoeveelheid aan onderdelen die er liggen. Net zo als mijn ervaring bij Regembeau. Volgens mij is er nog genoeg, maar wordt de schaarste kunstmatig gecreëerd door er bovenop te blijven zitten. Als laatste de SM2A bekeken. Deze is wel bijzonder fraai. Het idee voor deze auto is door Gallet senior opgedaan na een bezoek aan Eagle, zie [www.eagleb.com](http://www.eagleb.com). Dit is een Engels bedrijf dat bestaande Jaguar E-types ombouwt



naar moderne bijdetijdse uitvoeringen. De 2A in de SM2A slaat dus op de tweede versie van de SM in uitvoering A. Uiteraard is de auto niet origineel meer. Er is een lange lijst van vernieuwingen. Wat ik zo zie dat is aangepast: injectie via nieuw ontwikkeld manifold, aandrijving hydrauliekpomp, dynamo en airco, luchtfilters, ontsteking, elektronica, automatische raambediening, af-



standsbediening sloten, 17" wielen, stoelen, kunststof beglazing (is dit correct?) voor de lampen, enzovoorts enzovoorts. Na dit alles willen vader en zoon nog onze SM zien. Demonstratie van wat er allemaal gedaan is en dit kan de goedkeur van de heren krijgen. Een hele geruststelling. De vraag of we als club een bezoek kunnen brengen aan SM2a word zeer enthousiast met 'ja' beantwoord. Er komt dus een vervolg in 2020! Na een hartelijk afscheid om circa 13:00 uur weer richting Amerongen. In de Ardennen nog een

giga-onweersbui over ons heen, maar uiteindelijk om 19:00 uur weer thuis, terugkijkend op een paar prima dagen.



*Er wordt verder net een serie van 18 (!?) SM-motoren gereviseerd*





## SM's onder de hamer (15)



Aan SM's geen gebrek deze zomer bij de internationale veilinghuizen. Mede dankzij de veiling tijdens 100 jaar Citroën in La Ferté-Vidame, komen we deze editie van Eenmaal andermaal op een totaal van maar liefst 15 diva's. Alle genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.

*door Sietse Beckers*

Datum: 2 mei 2019  
Plaats: Lynchburg, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5810  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, wit met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 89284 mijlen. Deze witte diva bracht het grootste deel van haar bestaan door aan de Amerikaanse westkust. Eerst in Californië en daarna in Arizona. Vier jaar geleden maakte ze de oversteek naar de andere kant van het land en belandde in Virginia. Of de afgelezen mijlen authentiek zijn is uiteraard de

vraag, maar er lijkt de afgelopen jaren in ieder geval goed voor haar te zijn gezorgd. Het bewijs daarvoor komt in de vorm van 32.000 dollar aan facturen van SM-specialist Dave Burnham. In 2017 werd de motor opnieuw opgebouwd en ook de hydrauliek en remmerij werden aangepakt. Opvallend zijn verder enkele aanpassingen aan de auto, zoals de elektronische ontsteking, aangepaste airco, donkere folie op de ruiten en speakers in de deurpanelen en hoedenplank, gekoppeld aan twee versterkers in de kofferruimte. Met name over die laatste aanpassing zullen de meningen verdeeld zijn, maar



het valt niet te ontkennen dat de auto er keurig bijstaat. Gezien de staat, de rekeningen en behoorlijk uitgebreide documentatie, lijkt de uiteindelijke koper een goede deal te hebben gescoord met zijn winnende bod van 37.000 dollar (33.500 euro).

Datum: 9 mei 2019  
Plaats: New York, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0533, motor no. 400.442  
Bijzonderheden: carburateur, 3,0 liter, automaat, airco, originele radio, wit met zwart lederen inte-

rieur, afgelezen tellerstand: 53289 mijlen.  
Nog een witte Amerikaanse bij online veilinghuis Bring a Trailer. Hoewel uiterlijk op het eerste gezicht gelijk, is er met name onder de motorkap een groot verschil in de vorm van een 3-litermotor, gekoppeld aan een automaat. Het andere grote verschil is het zwarte leer, dat door een vorige eigenaar al eens werd vernieuwd. Ook de lak is niet meer origineel, maar stamt uit 2013, met nog wat extra spuitwerk in 2018 dankzij een waterlek in de garage van de verkoper. Eveneens gedaan in 2013 zijn de kleppen en kettin-

gen. Drie jaar later verving Dave Burnham de versnellingsbak voor een gereviseerd exemplaar. Al deze werkzaamheden zijn netjes gedocumenteerd en de auto lijkt op het eerste oog in nette staat, maar het enthousiasme onder de bidders bleek niet groot genoeg. Het hoogste bod van 20.000 dollar (18.000 euro) was onvoldoende om de eigenaar tot een afscheid te bewegen.

Datum: 3 juni 2019  
Plaats: Neenah, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9520  
Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, schuifdak, Europese neus, originele radio, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 39379 mijlen.



We blijven in de Verenigde Staten bij Bring a Trailer. Ditmaal voor een bruin exemplaar, in 1972 nieuw verkocht door A&J Northshore Citroen of Highwood in Illinois. Zo'n 12 jaar later ging de auto over in andere handen en bleef maar liefst 35 jaar bij dezelfde eigenaar. Opvallend genoeg reed hij of zij in die periode slechts een slordige 11.000 kilometer met de diva, voordat ze 10 jaar geleden in de opslag verdween. Er is dan ook nog wel wat werk nodig om haar weer rijdend te rijden. Wie dat doet, krijgt daar een auto met een aantal opvallende kenmerken voor terug. Zo maakte de Amerikaanse neus plaats voor een Europees exemplaar (géén meedraaiende koplampen), maar





nog specialer is het schuifdak, zeker in combinatie met airco. Een ander leuk detail is de originele Amerikaanse radio. In 1972 verliet deze SM de showroom voor 11.988 dollar en 50 cent. Nu, in 2019, mocht ze voor ruim het dubbele weg: 25.250 dollar (23.000 euro).

Datum: 10 juli 2019

Plaats: Phoenix, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0626, motor no. 400.559

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, Europese neus, aluminium RR-replica's, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 60062 mijlen.

Ook deze editie van Eenmaal Andermaal valt er weer een John Titus-auto te bewonderen. Betrof het in SublieM 88 een barn find die de Amerikaanse technaut volledig opknapte, nu betreft het zijn eigen SM. Een 73'er met de felbegeerde combinatie van een 3-literblok met een handgeschakelde transmissie. John kocht de auto in 2007 van een veteraan die in de Tweede Wereldoorlog

als boordschutter op een B-17 vloog. De documentatie van voor 2007 is niet voorhanden, maar John pakte alle belangrijke zaken aan en liet daarbij uiteraard niet na om enkele aanpassingen te maken. Elektronische injectie, andere kleppen, kettingen en kettingspanner, een Europese neus waarbij de meedraaiende koplampen via kabels worden aangestuurd, ledverlichting in het dashboard etc. Over de rest van de auto is John eerlijk: de lak heeft een paar kleine beschadigingen en een van de naden van de achterbank begint los te komen. Gebruikssporen dus, maar al met al een hele mooie auto. Een auto waar John (terecht) graag een eerlijke prijs voor ontvangt. Wat hij precies in gedachten heeft is niet bekend, maar een hoogste bod van 57.500 dollar (52.000 euro) bleek niet voldoende. Meer lezen over de auto? In 2016 schitterde ze in een vergelijkende rijtest met een Oldsmobile Toronado GT: <https://bit.ly/2k0PSuS>.

Datum: 17 juni 2019

Plaats: Leper, België

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1973, chassis



no. 00SC2772

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 98862 kilometer.

De opletende lezer had het misschien al door: deze SM kwam in de vorige editie van Eenmaal Andermaal al voorbij. Destijds bood online veilinghuis Vavato haar aan, maar bleven de biedingen steken op 29.000 euro en werd de reserve niet gehaald. De verkoper gaf niet op en probeerde het ditmaal met succes via Catawiki.

Daar bleek de interesse aanzienlijk groter. Reden om haar nog een keer de revue te laten passeren. In plaats van 29.000 euro, eindigden de biedingen ditmaal op een flink hogere 46.000 euro. En dat was wél genoeg voor een verkoop. Meer over de auto zelf in SublieM 88.

Datum: 16 juli 2019

Plaats: Phoenix, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2267

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 81379 mijlen.

Wie op zoek is naar een basis voor een totale restauratie, had hier zijn slag kunnen slaan. Kijkend naar de prijzen die op de bekende autosites worden gevraagd voor 'projecten', is de uiteindelijke verkoopprijs van 5.850 dollar (5300 euro) helemaal niet slecht voor deze SM. Het moge duidelijk zijn dat hier nog een hoop werk in zit, maar afgaande op de foto's lijkt dit een leuke deal. Heel veel is er verder niet bekend over de auto, behalve dat ze naar verluidt loopt en in Arizona staat. De winnende bieder kocht er voor een onbekend bedrag ook



nog een donor-SM bij en heeft aangegeven de uitdaging aan te gaan. Benieuwd of we deze diva ooit weer in volle glorie mogen aanschouwen.

Datum: 21 juli 2019

Plaats: La Ferté-Vidame, Frankrijk

Veilinghuis: Aguttes

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SC0361

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, goud met bruin lederen interieur, tellerstand: 75000 kilometers.

Een auto met een mooie historie. Deze diva werd in 1973 nieuw verkocht aan de heer Résal, testpiloot voor de Franse (gevechts)vliegtuigbouwer Dassault en onder meer betrokken bij de eerste testen met bijtanken in de



lucht. Tot en met 1995 reed hij regelmatig in de SM en gedurende die periode hield hij al zijn ritten, het gemiddelde verbruik en zijn onderhoudskosten bij in een logboek. Een logboek dat nog steeds in het dashboardkastje ligt! In 1995 ging de auto de stalling in en daar verbleef ze tot de dood van de heer Résal in 2013. De nabestaanden verkochten haar aan een stel dat de motor op de belangrijke punten aanpakte, maar de rest van de auto naar verluidt ongemoeid liet. Kennelijk had meneer Résal zo goed voor zijn SM gezorgd, dat verder werk niet nodig was. Een bijna ongerestaureerde diva dus, die op basis van de foto's en het verhaal hebbertig maakt. Veilinghuis Aguttes schatte de waarde tussen de 40.000 en 50.000 euro en zat daar precies goed mee. De uiteindelijke koper betaalde 47.220 euro (inclusief veilingkosten).

Datum: 21 juli 2019

Plaats: La Ferté-Vidame, Frankrijk

Veilinghuis: Aguttes

Kavel: Citroën SM 1972, chassis



no. 00SB8529

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, Continental Edison, groen met zwart lederen interieur, tellerstand: onbekend.

Wederom een SM die lang bij haar eerste eigenaar verbleef, ditmaal een dokter uit Montceaux-Mines. Pas in 2008 ging ze over in handen van haar tweede eigenaar, een verzamelaar uit Parijs, en in 2017 was daar eigenaar nummer drie. In de afgelopen jaren werd er goed voor haar gezorgd, met dank aan onderdelen van Blondeau en de Franse club, en de handige handen bij Daunat. Al met al een SM waar weinig op aan te merken valt en dat beloonde de bidders met een uiteindelijk winnend bod van 52.020 euro (inclusief veilingkosten), keurig binnen de schatting.

Datum: 21 juli 2019

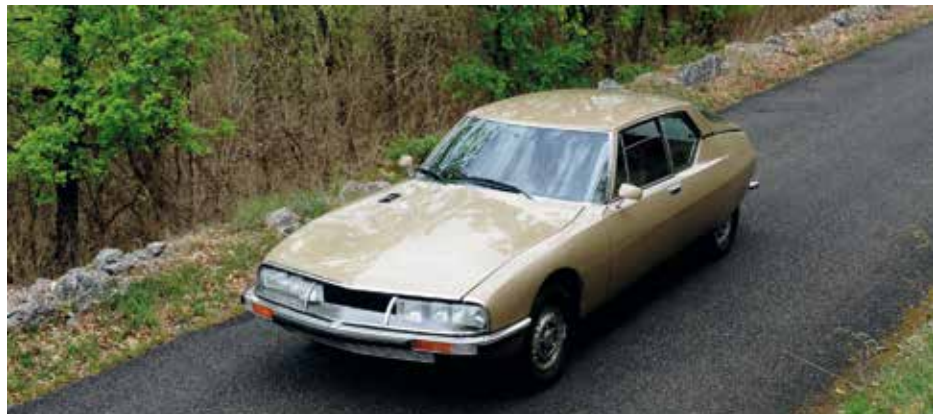
Plaats: La Ferté-Vidame, Frankrijk  
Veilinghuis: Aguttes

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5218

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, Continental Edison, trekhaak, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 27403

kilometers.

Niet alle SM's die in La Ferté-Vidame werden aangeboden, wisselden ook daadwerkelijk van



eigenaar. Drie diva's die alle drie zo'n 50.000 euro moesten opleveren, was misschien toch iets te veel van het goede op één veiling. Deze dame in sable métallisé werd uiteindelijk het kind van de

rekening. Ondanks een volledige restauratie in de jaren 90 en een motorrevisie in 2015. Zelfs de originele Contental Edison bleek onvoldoende om in de buurt te

komen van de geschatte 40.000 - 50.000 euro.

Datum: 21 juli 2019

Plaats: La Ferté-Vidame, Frankrijk  
Veilinghuis: Aguttes



Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5291

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

Zonder twijfel de meest opvallende SM die deze zomer werd geveild. Geïnspireerd op de SM die in 1971 de rally van Marokko won, werd deze dame omgetoverd tot een echt rallybeest. Garage SM2a, waar je elders in deze SublieM meer over leest, pakte de techniek rigoureuus aan: hydraulische kettingspanner, sterkere kleppen, aangepaste ontsteking, installatie van een oliekoeler en extra fan, aangepaste veerbolten, nieuwe elektronica, ga zo maar door. En dan zijn er nog de uiterlijke wijzigingen, zoals de rolkooi, kuipstoelen, verstralers, het kale plaatwerk: alles schreeuwt snelheid aan deze SM. In de afgelopen 5 jaar werd bijna 50.000 kilometer afgelegd, onder meer tijdens de Rallye Monte-Carlo Historique en de rally van Portugal. In die periode vond uiteraard het nodige onderhoud plaats, maar het spreekt voor zich dat 50.000 kilometers op hoge snelheid zijn tol eisen. Zeker de winterritten deden het plaatwerk geen goed. Een auto met werk dus, maar wat moet het gaaf zijn om hiermee los te gaan op een afgesloten parcours! Helaas durfde niemand het aan en werd de geschatte minimale opbrengst van 28.000 euro niet gehaald.

Datum: 1 augustus 2019

Plaats: Valencia, Spanje

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1973

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 81540 kilometers.

Ik moet het Catawiki nageven: het zijn volhardende jongens.

Ondanks dat ze er keer op keer naast zitten met hun schattingen,



blijven ze te hoog inzetten. Sterker nog, ze worden er steeds beter in. Neem deze Spaanse señorita. Komt met een mooi verhaal: eerste eigenaar, vooral gebruikt voor ritjes tussen Valencia en Parijs en heeft volgens Catawiki slechts een sopje nodig om weer

helemaal het dametje te zijn. Voor het veilinghuis voldoende om de opbrengst te schatten tussen de 66.000 en 72.600 euro(!). Toegegeven, een auto van de eerste eigenaar is bijzonder. En onder het stof en de viezigheid lijkt echt wel iets moois verscholen te zit-





ten. Maar ik moet de eerste nog tegenkomen die een SM na 10 jaar stilstaan weet te restaureren met slechts een vezeldoek en een fles Ajax. Ook de bieders lieten zich niet van de wijs brengen, zij kwamen niet verder dan een hoogste bod van 17.000 euro. Een veel reëler bedrag voor een originele SM met potentie, maar helaas bij lange na niet in de buurt van de reserve.

Datum: 15 augustus 2019  
Plaats: Carmel, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bonhams  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8050, motor no. 250.058  
Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, automaat, airco, originele radio, wit met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 34951 mijlen.

Witte Amerikaanse SM's waren in trek deze zomer. Naast Bring a Trailer had ook Bonhams een white lady in de aanbieding. Volgens het veilinghuis nog grotendeels origineel, waaronder het mooi ogende leer. In het verleden vond waarschijnlijk wel wat spuitwerk plaats, maar daar is verder weinig over bekend. Evenals over de rest van de auto

overigens, behalve dan dat ze al lang in bezit is van de huidige eigenaar. Afgaande op de foto's in ieder geval een auto waar goed voor gezorgd lijkt te zijn. Verkocht voor 42.560 dollar (38.500 euro).

Datum: 16 augustus 2019  
Plaats: Carmel, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bonhams  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB0102, motor no. 450.368  
Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, automaat, airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 70560 mijlen.

Nieuw geleverd in Zuid-Californië aan de heer Veir en de eerste 10 jaar regelmatig uitgelaten op de West-Amerikaanse kustwegen. Daarna verliep het helaas minder zonnig voor deze SM. Ze verdween in de garage en verbleef daar, tot een paar jaar terug. In een autoboekewinkel trof de heer Veir een geïnteresseerde voor zijn auto en na de belofte dat ze in een liefdevol huis terecht zou komen, mocht ze naar haar nieuwe eigenaar. Die hield zijn belofte en liet Jerry Hathaway work his magic. Het resultaat:



een strak uitzijnde SM, zowel van binnen als buiten. Over het werk aan de techniek is helaas niets bekend, maar Jerry kennende zit dat wel snor. De eindprijs van 33.600 dollar (30.500 euro) lijkt dan ook helemaal niet verkeerd.

Datum: 18 augustus 2019  
Plaats: Mount Eden, Nieuw-Zeeland  
Veilinghuis: Webb's  
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2422  
Bijzonderheden: carburateur,



2.7 liter, handgeschakeld, airco, Continental Edison, goud met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 4541 kilometers. Een SM die geveild wordt in Nieuw-Zeeland, dat komt niet vaak voor. Misschien nog wel specialer is waar de auto oorspronkelijk vandaan komt: Nieuw-Caledonië. Een paradijselijke eilandengroep in de Stille Oceaan met witte stranden en azuurblauw water. Geen plek waar je snel een SM verwacht, maar deze diva werd hier toch echt nieuw geleverd aan de Franse directeur van een mijnbouwbedrijf. Uiteindelijk belandde ze in Nieuw Zeeland en kwam ze in 1995 in handen van de vierde en huidige eigenaar. Die spaarde kosten noch moeite om haar in concoursstaat te brengen. Alleen het spuitwerk kostte al 17.500 euro. Dat verklaart wellicht ook de schatting van veilinghuis Webb's: tussen de 165.000 en 175.000 dollar! Even slikken dus, maar het blijken gelukkig Nieuw-Zeelandse dollars. Desalniettemin toch nog een ton in euro's.



Een prachtige SM, maar voor dat bedrag werd er geen koper gevonden.

Datum: 18 januari 2019  
 Plaats: Scottsdale, Verenigde Staten  
 Veilinghuis: Gooding & Co  
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5583



een vermelding verdient. De Nederlandse AR-46-86 werd in het Amerikaanse Scottsdale geveild en gooide hoge ogen. Gerestaureerd door Bart Kocken en gekocht bij Garage Normandie door een verzamelaar van Europese sportwagens. Zeer opvallend detail is het elektrische zonnedak, dat volgens de documentatie

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, elektrisch zonnedak, Continental Edison, groen met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 1566 kilometers.

Tot slot nog aandacht voor een SM die in januari aan de aandacht was ontsnapt, maar wel



achteraf is geïnstalleerd bij Henri Chapron. Het dak in combinatie met de vlekkeloze staat van de auto wist indruk te maken, want de SM was een van de weinige auto's in Scottsdale die niet voor minder dan de geschatte waarde van de hand ging. Sterker nog, het winnende bod van 105.280 dollar (95.000 euro) lag zelfs iets boven de maximale schatting van 100.000 dollar.

# A harmony of opposites



In februari 1973 bracht Citroën North America deze bijzondere brochure uit. Op de foto's is duidelijk te zien dat de SM voor de welgestelde clientèle is bedoeld.

*door Jeroen van Tongeren*

Als SM-eigenaar dien je minstens over een aantal paarden te beschikken of een luxe zeiljacht. Duidelijk mensen van het goede leven en dat is natuurlijk ook logisch gezien het prijskaartje dat toen aan een SM hing. In dat jaar kostte een SM je zo'n 12.500 dollar. Ongeveer net zoveel als een BMW 3.0 CS, Alfa Romeo Montreal of een Porsche 911. Een Ford Thunderbird kostte zomaar de helft. Voor de meeste Amerikanen zal het logischerwijs een stap te ver zijn geweest om zo'n aparte Citroën te kopen. Gelukkig hebben we de foto's nog.

A man builds cars  
And has a dream:  
To build a car like no other  
To make it fast. To make it safe  
To make it comfortable, elegant  
All these in one luxurious Gran Turismo.  
No less fast because it is safe  
No less safe because it is elegant.  
He works at his job with others  
They share his dream  
Pass it around  
Savor it a little from time to time.  
Then Citroen joins with Maserati  
To make the dream real  
To clothe it in steel and glass.  
Suddenly the dream has a name  
Citroen SM  
And a Maserati heart  
And it lives. It moves  
It soars through the highway  
Fast... Safe... Elegantly comfortable  
A harmony of opposites.  
It isn't the simplest thing in the world  
To blend performance with safety  
With luxurious comfort.  
Other carmakers have tried it. And failed.  
When they added to performance  
They subtracted from comfort and safety.  
When they added to comfort and safety  
They subtracted from engineering.  
When they tried to strike a balance  
They could only compromise.  
The SM doesn't believe in compromise.  
Yet performance, safety, comfort  
Live together in the Citroen Maserati  
In perfect harmony.





THE HARMONY OF OPPOSITES  
**CITROËN SM**  
 ELEGANCE WITH ENGINEERING

Elegance  
 ... is a visit to the Place Vendôme  
 A private reserve of fine wines  
 Eighteen holes when you feel like it  
 An unspoiled view from your terrace.  
 Elegance  
 ... is the Citroën SM.  
 A serene richness inside and out  
 A feeling of quiet authority  
 As you command the SM  
 To whisk you where you want to go.  
 Elegance  
 ... is a visit to the world of SM luxury  
 An exciting reserve of Maserati power  
 Unspoiled driving pleasure  
 With the assurance of complete safety.  
 Elegance  
 ... is the SM life style.

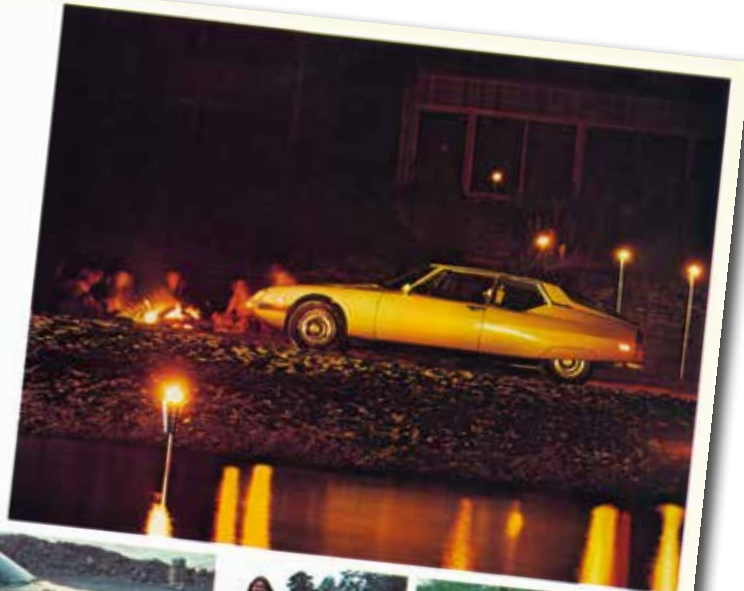




THE HARMONY OF OPPOSITES  
**CITROËN SM**  
 LUXURY WITH COMFORT

Trust the SM.  
 You'd be surprised  
 What a machine can do  
 When it knows  
 You believe in it.  
 Easy on the steering wheel.  
 Handle it gently.  
 Don't overwhelm the SM  
 It will do what you want it to.  
 The Citroën Maserati is happiest.  
 Will do its best for you  
 When it's trusted.

A love affair with the SM  
 is something that happens out in the open  
 With everyone watching  
 And talking.  
 Such pleasure:  
 It feels almost sinful.  
 Relaxed by a suspension of air and oil  
 Caressed by the sleek interior  
 Seduced by the safe swiftness of the ride  
 You never want to go home.



THE HARMONY OF OPPOSITES  
**CITROËN SM**  
 SAFETY WITH ELEGANCE

Lean back.  
 Stretch out.  
 Let the steering wheel down  
 Or up.  
 Put your seat up  
 Or down.  
 Blend into it  
 As the SM blends elegance with safety.  
 Stay fresh for hours  
 For hundreds of miles.  
 Learn the secret:  
 Driving can be fun.  
 The world is a babble  
 Everywhere but  
 Inside the Citroën Maserati.  
 Sometimes it's the best place to be.

The Citroën SM has four wheels  
 Like other cars.  
 That is the only way it is like  
 Other cars.





THE HARMONY OF OPPOSITES  
**CITROËN SM**

## THE SM INTERIOR

The interior of the SM provides an elegant driving environment designed for maximum comfort and minimum fatigue. The front seats are contour-molded, and adjust for height, depth and fit of the body. The padded oval steering wheel is also adjustable. This flexibility is as practical as it is luxurious — it lets you zero in on the best possible position from which to command the SM.

The sophisticated dashboard includes a Master Alert Warning System . . . a touch of elegance that also spells safety. For instance, it actually has a way of warning you before the brakes begin to show signs of wear. Built into each front brake pad lining is a "wear indicator", which is connected to the Master Alert System. Long before new brakes are needed, a warning light tells you that the brake pads should be replaced.

This Master Alert System also lets you check instantly on oil pressure, fuel, water, lights and the hydraulic circuit which is at the heart of the SM's operation.

For further ease and safety, fingertip levers mounted on the steering column allow you to summon headlights, directional signals, horn, windshield wiper and washer — without ever taking your hands from the wheel.

The SM interior is a constant reminder of the harmony of opposites. The dashboard has such performance accoutrements as a speedometer with braking distance chart . . . resettable trip meter . . . electronic revolution counter. The interior also possesses the refinements of luxury: illuminated cigar lighter and ashtray set, illuminated ignition key location, map reading light. And the entire interior is top-grain natural or black leather.



## THE SM FEATURES

Throughout the SM, apparent automotive "incompatibles" live together in perfect harmony. The high-performance capabilities commonly associated with sports cars dwell serenely with the characteristics of comfort and safety, thanks to features like these:

### POWER BY MASERATI

Maserati developed a spirited 4 overhead cam V6 engine capable of co-existing comfortably with the SM's subtler virtues. It gives 180 horsepower and a top speed of 140 mph, can go from 0 to 60 in 8.2 seconds and does the standing ¼ mile in 16.2 seconds. It's light, tough, surging with power — and gives the ultimate in high performance. Truly Maserati.



MASERATI V6 ENGINE AND 5-SPEED TRANSMISSION





#### MASTER ALERT WARNING SYSTEM

1. Hydraulic and brake pressure • 2. Engine oil pressure • 3. Charge light • 4. Left directional • 5. Lights • 6. Handbrake • 7. Rear window defroster • 8. Hazard warning • 9. Low fuel indicator • 10. High beams • 11. Right directional • 12. Front brake pad wear indicator • 13. Water temperature • 14. Check switch • Center light: Master alert warning.



#### VARIABLE POWER STEERING

The SM's all-new variable power steering counterpoints Maserati power with safety and comfort via the exclusive stability augmentation system known as Speedfeel. As your speed increases, Speedfeel actually causes the steering to become firmer. The car never wavers, nor does a rough spot cause the slightest change in direction.

#### HYDROPNEUMATIC SUSPENSION

Citroën's innovative hydropneumatic suspension system makes the SM safer by making the ride more comfortable — thus reducing driver fatigue. It uses air and oil in four separate chambers instead of springs, teams up with the SM's independent four-wheel suspension to give a superbly cushioned ride unattainable in any other Gran Turismo.

#### FOUR WHEEL POWER DISC BRAKES

The Citroën Maserati has four wheel power disc brakes with proportional braking; these help provide the extra margin of safety that lets you enjoy the SM's performance with complete confidence. No matter how heavy a load or how it's distributed, the front and rear hydraulic brake circuits automatically adapt, to give you the braking you need every time. And since the front and rear brakes are independent of each other, you're always assured of brakes in an emergency.

#### FRONT WHEEL DRIVE

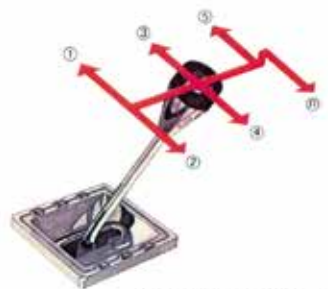
With most of its weight up front, the SM features front wheel drive, which combines deftly with hydropneumatic suspension to give unequalled road stability. The driving wheels pull the car through corners, help it resist the tendency to skid inherent in every curve. You're assured of greater control and road-hugging traction.

#### AERODYNAMIC DESIGN

Aerodynamic design is vital to the SM's harmony of opposites: it contributes to performance, safety and comfort by keeping wind resistance to a minimum. The graceful, sweeping steel and glass lines are free of sharp angles and flat surfaces; the car smoothly parts the air. In addition, the Citroën Maserati's power side windows are curved with the body, and even the windshield is secured without rubber seals to avoid the slightest air turbulence.

Certain features are standard in every Citroën Maserati. (Only automatic transmission is optional.) All are standard for a simple and basic reason: they are utterly integral to the fulfillment of the SM's underlying concept. These standard features include: Variable power steering with power centering. Hydropneumatic suspension. Front wheel drive. 5-speed manual transmission. Four wheel power disc brakes with proportional braking. Independent wheel suspension. A master alert warning system. And a 4 overhead cam Maserati V6 engine. Also: Air-conditioning, AM-FM stereo radio, top-grain natural leather interior, tinted glass, electric rear window defroster, power windows, Michelin X "Vitesse Rapide" radial racing tires.

To unify these distinctive features into the SM's harmony of opposites is no small achievement . . . and one which sets this remarkable automobile apart from all others.

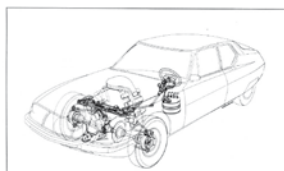


5-SPEED MANUAL TRANSMISSION

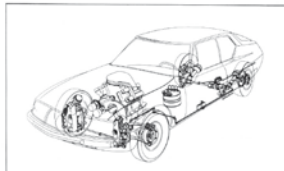
#### ADJUSTABLE STEERING WHEEL



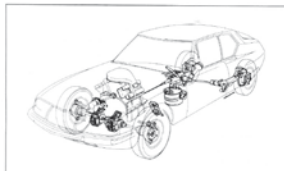
#### MULTI-POSITION FRONT SEATS



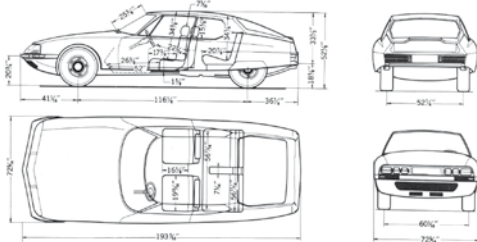
**Steering** — The SM's unique power steering system provides the fullest assistance when required, and also gives ultimate control and roadholding rigidity at high speeds.



**Air-Oil Suspension System** — In the SM's suspension system, a set of gas-liquid spheres are the springing units. Leveling correctors at front and rear maintain the car at a constant height wherever the load may be, and allow variable road clearance with power jacking.



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



#### GRAN TURISMO COUPE:

4 passenger.

#### DIMENSIONS AND WEIGHT:

Wheelbase: 116 1/4". Length: 193 1/2". Width: 72 1/2". Height: 52 1/2" normal drive position. Track front: 60 1/2". Rear: 52 1/2". Weight: 3263 lbs. Maximum load: 4123 lbs.

#### ENGINE (Basic Specifications):

6 cylinder V6 Maserati Aluminum Engine at 90°. Bore: 3.606. Stroke: 2.983. Displacement: 2965 cc (181 cu. in.) Compression Ratio: 9 to 1. Fuel: Premium. Horsepower SAE 190 at 6000 rpm. Torque: SAE 187 ft. lbs. at 3000 rpm.

#### ENGINE (Construction):

Designation: Maserati Type C114-1. Overhead valves. 4 overhead camshafts, 2 x 2 in head, chain driven, cylinder heads and cylinder block of aluminum. 3 carburetors — double barrel-Weber 42 DC NF with air intake resonators. Battery: 12 V 35/07 AH. Alternator: 780 Watts. Water cooled radiator.

#### PERFORMANCE:

Maximum speed: Approximately 140 mph (Standard Shift).

#### CENTRAL HYDRAULIC SYSTEM:

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

#### DRIVE TRAIN:

Front Wheel Drive. Diaphragm clutch. 5 speed floor shift. All speeds synchronized. Final drive: 4.375 (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. Hydropneumatic Suspension combined with Independent 4-wheel suspension. 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:

205/70 Michelin XWX "Vitesse Rapide" Radial Racing Tires. 24 gal. approx.

#### FUEL TANK:

24 gal. approx.

#### STEERING:

Rack and pinion steering with hydraulic assistance — power centering and variable demultiplication. Steering circle overall: 37°.

#### DASHBOARD:

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

#### INTERIOR:

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

#### STANDARD EQUIPMENT:

Air Conditioning, Electric rear-window defroster, AM-FM Stereo Radio, Tinted Glass, Anti-theft lock, 2-speed electrical windshield wipers and washers, Power windows.

#### OPTIONAL:

Automatic transmission. Protective slide moldings.

Protective body flap strips shown on pages 2 and 12 are optional equipment items available at extra cost.





## THE SM STORY

Citroën has been famous for automotive innovation since 1919, when it manufactured Europe's first mass-produced car. 1934 saw the creation of the Traction Avant Citroën, the first production car with front wheel drive. In 1955, Citroën introduced its revolutionary aerodynamic design . . . hydro-pneumatic suspension . . . and the first disc brakes to appear on a standard production automobile.

Maserati has been a great name in the world of motor-ing since 1921, winning the Racing Championship of Italy in 1927. In recent years, it has specialized in powerful and prestig-ious touring cars.

Now these two companies have made a Gran Turismo motorcar which combines the strengths of both into a unique "harmony of opposites".

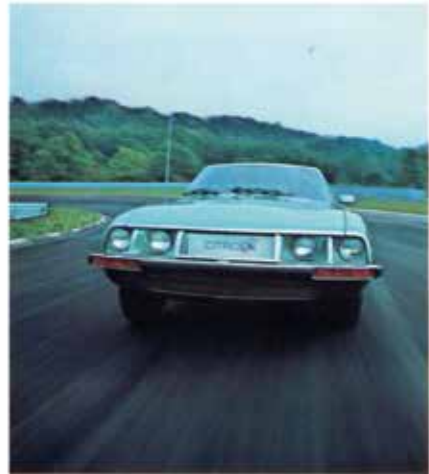
From Citroën . . . elegant comfort, superbly engineered safety.

From Maserati . . . high-performance in the form of a dynamic engine that fully lives up to the Maserati tradition.

The result: a blending of these contradictory qualities into an original and imaginative road machine which is un-deniably high-performance by any driving standards, yet which embodies so little compromise in its engineering that its level of comfort and safety is equal to its level of superior perfor-mance.

This harmony of opposites was responsible for the SM winning the 2704 mile 14th Morocco Rally, one of the world's most gruelling automotive tests — in its first entry into compe-tition. Among the obstacles presented during this famed three-day rally were twelve special speed tests over 839 miles of holes, ruts, potholes, slippery mud and flooded driving areas. The SM nonetheless outclassed all competitors, giving brilliant proof of its endurance, strength and overall road superiority.

The Citroën Maserati. Named "Car of the Year" by Motor Trend Magazine . . . given this coveted award by an outstanding panel which included Editor Eric Dahlgvist, automotive design educator Strother MacMinn, racer Phil Hill, author Kari Ludvig-son and safety authority Bill Milliken. These experts voted the Citroën SM "the best all-around automobile in America today" — over 87 of the finest domestic and imported cars.



### CITROËN NORTH AMERICA

UNITED STATES: Citroën Cars Corporation: Wholly Owned Subsidiary of Citroën S.A., 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.

# De Heilige Graal?

*Naast de Maserati-motor kent de SM nog wel meer mooie staaltjes van techniek. En net zoals alles dat gebruikt wordt, slijt het stuurhuis van de SM en komt er een tijd dat revisie nodig is. In dit artikel meer over de inspanningen om een stuurhuis van de SM weer als herboren te laten zijn.*

*door Han Geisler*



Er zijn af en toe geluksvogels die via Leboncoin of een ander online marktplaatsje de hand weten te leggen op NOS-achterlichtunits. Onlangs zag ik

weer wat op Facebook voorbijkomen, maar ze zijn schaars. En voor de echte blingblingliefhebber eigenlijk wel het belangrijkste sierobject van de SM. Je

ziet er maar een klein stukje van: tussen de oranje en rode reflector door zit een klein streepje chroom achter plastic. Ook een stukje aan de zijkant, maar je zou zeggen 'niet noemenswaardig'. In de loop der jaren komt er vocht tussen en wordt het een geel/zwart randje. Op de ene plek nog wel oké, maar verderop weer niet. Niet erg fraai, zeg maar.

Zelf heb ik ook een DS Pallas waar eigenlijk dezelfde techniek is toegepast voor de achterlichten. Een nieuw setje daarvan is goed verkrijgbaar en geeft een enorme chique uitstraling. Datzelfde vind ik voor de SM als die chroomrandjes mooi zijn.

#### Functioneel

Naast sierlijkheid is er ook een functionele kant. Onder de reflectoren zitten de lampjes die met een spiegel het licht reflecteren. Na al die jaren in de regen en zout is het chroom ook van de spiegel verdwenen en zijn de aansluitingen verroest, waardoor er overgangswaerstand is en het achterlicht bijna niet meer zichtbaar is voor achterliggers. Een flauw schijnsel moet achteropkomende snelrijders waarschuwen. Ik heb zelf op de remlichten een derde licht gemaakt, maar gewoon een 5W-lampje is misschien wel belangrijker.

Een onderdeel waar menig doe-het-zelfer zijn vingers al aan heeft gebrand. Op het forum zijn er al wel een aantal pagina's over volgeschreven. Spuiten met een spuitbus chroomverf, afbijten en nieuwe laag erin, plakband en professionelere oplossingen. Ik heb nog niet de ideale oplossing voorbij zien komen. Op internet is er ook de Duitse leverancier van nieuw verchromde koplampen voor de SM. Hij heeft de achterlichten in de aanbieding. Glimt enorm, maar het chroom ligt er op ipv onder het plastic.

#### De oplossing

Nu zijn er via de (Duitse) club nieuwe achterlichtunits te krijgen. Alle problemen in een keer opgelost. Weer een mooie uistraling en nog beter gezien worden. Even in de buidel tasten, €750 per paar voor leden.



*Een flauw schijnsel moet achteropkomende snelrijders waarschuwen.*



# White Lady 'reborn' (5)

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. In het vijfde en laatste deel zijn we getuige van haar wederopstanding.

*door Harald Weessies*







Eindelijk is het dan zover. Na bijna twee jaar hoofdbrekers, romantische dromen over Franse slingerweggetjes en af en toe een nachtmerrie, rijdt ze weer! Wanneer ze precies voor het laatst gereden heeft, blijft vaag. De papieren laten zien dat het laatste serieuze onderhoud midden jaren '80 heeft plaatsgevonden. Maar eigenlijk doet dat er niet meer toe.

Op 23 juli 2019 begint haar tweede bestaan, en ik beschouw me voor het gemak maar als de eerste eigenaar. Feitelijk is immers vrijwel alles aan de auto onder handen geweest. Mijn voornemen om naast de techniek alleen de koets kaal te maken en opnieuw te spuiten heeft niet lang stand gehouden. Het lijstje met 'aanvullende werkzaamheden' werd al gauw een waslijst: een nieuwe hemel, de stijlen opnieuw bekleed, stoelen gerepareerd, nieuwe kofferbakbekleding, en ook maar de hoes van het reservewiel vervangen, toch de velgen laten stralen en spuiten, de wielbouten laten verchromen. Tja, en zo ging het dus door. De extra uitgaven liepen daarmee ook op en noodzaakten tot verkoop van de 504 cabrio. Na bijna tien jaar trouwe dienst zou ze een waardig vervanger krijgen, maar liever had ik haar gezelschap gehouden. Van het restauratieproces heb ik een mooi fotoboekje laten maken, dat –zo is mijn voornemen– tezamen met de nieuwe volledige historie,

met de auto meegaat. Mocht ze ooit een 'tweede' eigenaar krijgen.



### De laatste loodjes

In de weken voorafgaand aan haar nieuwe leven stond ze bij Cyril. Om kosten te besparen zou ik haar zelf verder zoveel mogelijk afbouwen. Het hemeltje moest nog vastgezet worden achter de voorruit, de zonnekleppen gemonteerd, evenals de deurpanelen, klinken en voorstoelen, de kofferbakbekleding moest nog deels worden vastgezet, en o.a. de panelen aan de binnenzijde van de achterklep moesten nog gemonteerd worden. Alles met inachtneming van de Franse fabriekstoleranties. Verder had ik besloten om toch een radio te installeren...



### Radio

Het mooiste is natuurlijk de originele Edison, maar de budgetbeheerder liet hier geen ruimte meer voor. Een moderne radio vind ik geen mooi gezicht in die prachtige klassieke console, dus ik zocht een werkende radio uit de jaren '70. Nog niet makkelijk, maar na enig speurwerk vond ik een gereviseerde Philips Sprint (made in France!) uit 1970 met de juiste inbouwdiepte en geschikt voor de originele luidsprekers die nog in de panelen zitten. Met een adapter voor de Iphone zou ik zelfs oud en nieuw aan elkaar kunnen verbinden! Maar goed, de radio had geen prioriteit. Eerst zou ik het interieur afmaken. Voor een ervaren SM-bouwer waarschijnlijk in een handomdraai gepiept, maar mij kostte het ettelijke middagen. Met louter het vastzetten van de hemel en het monteren van de panelen in de achterklep ben ik ruim een middag zoet geweest, maar wat geeft het ook een voldoening als het dan is gelukt!

Ondertussen had ik het radiootje per post ontvangen. Op mijn verzoek voorzien van chroomomrande knoppen, waardoor het wat beter past bij de rest. De interieurwerkzaamheden had ik inmiddels voltooid en ik kon dus aan

de radio beginnen. Ook hier had ik uit voorzorg maar een middag voor uitgetrokken, maar heel ingewikkeld kon dit toch niet zijn. Toch? De radio zat er inderdaad zo in, bedrading gecontroleerd en goed aangesloten, maar niks. Nul geluid, terwijl de radio zelf keurig oplichtte, snoertjes goed aangesloten. Huh? Ik liep in mijn hoofd alle stappen nog eens door en wist het: ik had de stekkertjes bij het inbouwen van de achterpanelen niet op de luidsprekers aangesloten! Klein detail, groot 'probleem', want hiervoor moeten beide zijpanelen achter losgemaakt worden en dat gaat alleen als de achterbank er uit is en dat lukt weer alleen als de voorstoelen eruit zijn. Echt een SM-constructie. Niks kapje eraf wippen en stekkertje aansluiten. Gewoon het hele interieur eruit. Aan het einde van de middag waren de stekkers aangesloten en had ik alles weer ingebouwd. Een nodeloos ingewikkelde auto, maar ja, wat is ze ook mooi. Diva.



### Proefrit

Terwijl ik vooral bezig was met de optische kant van het project, werd door Cyril de laatste hand gelegd aan de techniek. Begin juli konden we met een paar foeilelijke groene platen voor- en achterop een eerste serieuze proefrit maken. Van Doetinchem via Eefde naar de A50 en A12 via Arnhem weer terug. Even lekker sturen over de prachtige binnenwegen van de Achterhoek en tegelijk goed luisteren naar bijgeluiden. Een rare tik bleek een kapotte (nieuwe) stuurkogel en de motor hikte nog. Iets met de ontsteking dachten we allebei.

De originele ontsteking was zoals bij vrijwel alle SM's al een keer vervangen, in dit geval door een vroege 1-2-3. Volgens de overlevering van sommigen de meest betrouwbare 1-2-3, maar ik had al eerder bedacht dat ik –op termijn- toch een Van Rootselaar wilde. Alleen had ik dan het originele ontstekingshuis nodig. Nu de 1-2-3 het niet goed leek te doen, direct Nard maar gebeld. Hij kon er een klaar maken en toesturen, inclusief ontstekingshuis. Top. Alleen zaten de kosten voor een originele Edison nu dus in een nieuwe ontsteking...



De proefrit verliep verder probleemloos. Op de A50 konden we even goed gas geven, en oh wat rijdt ze dan lekker. De trompetjes blazen en ik beeld me de verbazing in van bestuurders die de SM links voorbij zien schieten. Ze zou in een museum voor moderne kunst niet misstaan, maar rijden is toch wel het allerleukste. Diva met kapsones. Contradictio in terminis.

*“Het lijstje met ‘aanvullende werkzaamheden’ werd al gauw een waslijst.”*

### Wedergeboorte

Het moment van haar officiële wedergeboorte kwam nu echt dichterbij. Eigenlijk wilde ik haar nu zo snel mogelijk meenemen naar huis en beproeven en vertroetelen. Misschien kon ik zelfs nog naar 100 jaar Citroën in La Ferté-Vidame, mét de SM! Helaas bleek dat idee praktisch niet haalbaar. Thuisfront, vakantievierende tienerdochters en werk behoeften aandacht. Maar niet getreurd, na bijna twee jaar ‘wachten’ is een weekje extra verwaarloosbaar. Bovendien schijnt de levensverwachting van de man spectaculair toe te nemen, dus het volgende lustrum lijkt haalbaar.



Cyril had haar inmiddels meegenomen naar de RDW en zo werd ze op 23 juli officieel in Nederland geregistreerd. Het chassisnummer keurig in de kofferbak geslagen: 00SB0953. De Van Rootselaar was inmiddels ook gearriveerd en het probleem van de ‘hik’ bleek ermee opgelost. Wel geeft de toerenteller nu vanaf ongeveer 2000 toeren exponentieel meer aan dan er werkelijk wordt gedraaid. Maar goed. Ik wilde haar nu vooral snel ophalen en geen tijd verspillen aan futilliteiten, dus: APK, kenteken overschrijven en testkilometers maken! Op 23 juli was het dus zover. Even thuis acclimatiseren in haar nieuwe omgeving (op de oude plek van de 504, die ze ruimschoots in beslag neemt) en op naar de Ardennen voor een eerste avontuur. Het was heet, en de airco nog niet aangesloten. “Zullen we toch maar de Volvo met airco nemen?” Ik zag voor me hoe we zouden stranden langs de snelweg met een kokende motor en lekkend leidingwerk. De Volvo liet ons nooit in de



steek. De SM moest zich nog bewijzen. Mijn dochter was stellig: "Nee, we gaan met de SM!" Raampjes open en rijden.



*“Een nodeloos ingewikkelde auto, maar ja, wat is ze ook mooi.”*

we halverwege besloten de snelweg op te zoeken. Met de ramen open de rest van het verkeer voorbij suizen. We moesten nog wel een beetje aan elkaar wennen, zij en ik. Het temperament van de motor en de lange schakelwegen zijn een subtiele combinatie. Waar haar hart vraagt om tempo, vraagt de aansturing om rustig inleggen van een volgende versnelling. Geen 'heel-and-toe-shifting', maar 'GT-cruisen'. Ik begrijp het. Denk ik. Bij aankomst bleef het gesuis en getetter nog een tijdje na-ijlen, maar ze had de rit moeiteloos doorstaan! Ook de korte ritjes in de omgeving deed ze vlekkeloos. Starten, stijgen, rijden. Op de terugweg was de temperatuur gehalveerd, de zon verdwenen en stroomde het van de regen. In een grote waterval reden we terug. Binnen bleef alles droog. Test geslaagd. Ik zag dat de diva grijnsde.

De binnendoor route bestond vooral uit verkeerslichten en flitspalen, waardoor

**Romantisch**  
Natuurlijk is het bezit van een SM



*“Test geslaagd. Ik zag dat de diva grijnsde.”*

vooral een romantisch idee. In werkelijkheid is het een ingewikkeld automobiel kunstwerk uit de zestiger jaren dat de eigenaar voortdurend uit de droom helpt; vaker dan wenselijk laat inloggen op de site van de bank en menig slape-loze nacht.

restaurant zit er nu op. Er zijn weliswaar nog wat kleine dingen, vooral voor de winter. Het rechterscherm gaat terug naar Ko omdat het niet mooi aansluit op de bumper, de motor moet nog beter afgesteld worden, de remmen trillen, en zo nog wat kleine zaken. Een SM houdt je bezig, zoveel is wel duidelijk. En eerlijk gezegd, vind ik dat wel leuk. Ze heeft aandacht nodig. Zij is een diva (en ik een romanticus).



Waarom dan toch gedaan? Omdat de SM is, zoals een auto hoort te zijn. Of, om Robert Opron te parafaseren: “De hedendaagse auto ziet er, door de wigvorm, bij stilstand al uit alsof-tie sterk aan het remmen is, terwijl een auto die stilstaat de suggestie moet wekken weg te willen; als een kat die haar prooi wil bespringen.” Dat werd dus de SM. Een kat die klaarligt om haar prooi te bespringen. Of gewoon een nodeloos ingewikkelde auto voor romantici.

#### Tenslotte

Voorlopig is dit het laatste deel van wat ik ooit dacht dat drie afleveringen zouden worden. Het werden er vijf. De





# 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)

