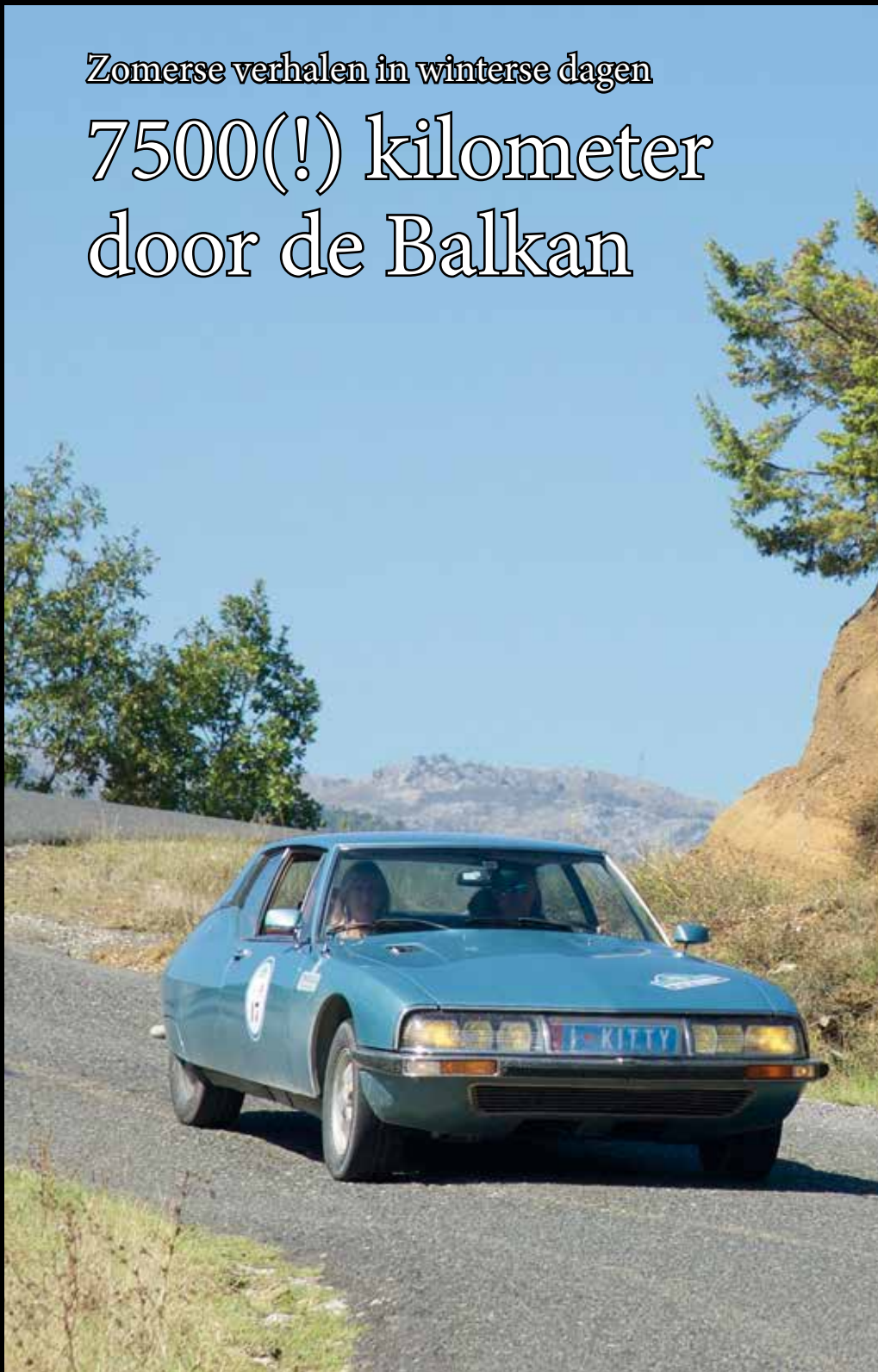


Zomerse verhalen in winterse dagen

## 7500(!) kilometer door de Balkan



Moderne techniek in  
een oud jasje:  
achteruitrijcamera



Nieuw interieur voor  
de Italiaanse dame  
van Tammo en Peter



Robin Visser schrijft  
zijn allerlaatste Van  
de voorzitter

# 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@automedia.nl](mailto:tonyvoss@automedia.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.





# 90

december 2019

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Robin Visser	
Rally door de Balkan.....	6
Door Marco Brocken	
Salut Membres.....	15
Door Sietse Beckers	
Nieuwe techniek.....	18
Door Sietse Beckers	
Technische meeting.....	22
Door Michiel Rautenberg	
Brandstof.....	28
Door de KNAC	
Weekend Engeland.....	30
Door Rob Kruijff	
Voorzitterswissel.....	34
Door Nico Schakel	
Eenmaal andermaal.....	36
Door Sietse Beckers	
Oud papier.....	40
Door Jeroen van Tongeren	
Nieuw interieur.....	48
Door Tammo Brouwer	

Op de voorpagina Marco Brocken door de Balkan

# 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,

Mijn laatste 'Van de voorzitter'! Ik neem het ervan nog één keer een lang verhaal te maken. Speciaal voor onze ooit hoofdredacteur Roland! Bij mijn start keek hij even aan hoe mijn inleidingen waren. Te lang, vond-ie. Ik heb naar 'm geluisterd en ben ze korter gaan maken. Steeds heb ik in 'Van de voorzitter' stilgestaan bij de hoofdbestanddelen van de club. Nu sta ik even stil bij hoe het ooit begon voor mij en waarom de club nu staat waar die staat.

Helemaal precies weet ik het niet meer, het was winter begin 2011. Ik was bezig met de opleiding tot legal mediator bij het ADR-instituut in het museum Geelvinck aan de Keizersgracht in Amsterdam. Het was lunchpauze, de telefoon ging: "Hallo Robin, met Peter Snoeker spreek je. Komt het gelegen?" Ik had me ondertussen teruggetrokken in het trappenhuis. Peter was op dat moment de voorzitter van de club. Ik was net een jaartje lid. Ik had het nodige op het Citroën-forum geschreven over mijn belevenissen rond een restauratieproject van een Citroën SM. Daar had ik inmiddels ook een artikeltje aan gewijd in SublieM. Ik had bovendien net de SM van Paul Paymans gekocht. Dat was een rijdende die voor een goede prijs op mijn pad was gekomen. Paul was vóór Peter de voorzitter. Peter wilde het stokje overgeven en kennelijk was ik gescout op het forum. Wat ik nog niet wist, was dat het zittende bestuur mij als mogelijke opvolger voor het voorzitterschap zag. Peter vroeg me of ik interesse had mee te lopen in het bestuur om te kijken of het wederzijds zou bevallen. Ikzelf dacht dat ik kandidaat was om het bestuur aan te vullen. Ik hoorde pas later van een oud-lid dat ik kandidaatvoorzitter was. Ik vond er niks van dat er niet geheel open kaart was gespeeld. Het stond me wel aan dat er prudent met de opvolging werd omgesprongen. Peter wilde weten wat voor vlees hij in de kuip had en sprak dat ook direct letterlijk uit. Ik was wel een beetje vereerd dat ik werd gevraagd.

Van de voorzitter



### Aanloopjaar

Ik heb één aanloopjaar gehad. Daarin heb ik onder meer mijn steentje bijgedragen aan de 'Grote Verschijning'. We hadden bedacht dat Robert Opron een masterclass 'SM anno nu' zou geven tijdens CitroMobile. Er waren contacten met de designafdeling van de TU Delft en ook met ons 'membre de coeur'. Zo is het gekomen dat we dit onvergetelijke hoogtepunt hebben gerealiseerd. Ondertussen was tijdens een bestuursvergadering bij Top Gear Magazine ook het hoge woord eruit. Peter vroeg me de eerstvolgende ALV het stokje over te nemen. De avond vóór CitroMobile was het grote interview met Opron voor Autovisie en ik was tolk. Dat leverde ook nog een mooie fotoshoot op. Ik moest daarvoor mijn SM afstaan. Ik paste er niet bij met alle fotoapparatuur, een interviewer en een fotograaf al in de auto. Andrew Mason reed terwijl Arno Lingerak nog wat foto's knalde. Eigenlijk was het de bedoeling Robert Opron te laten rijden, maar hij durfde dat zelf niet meer aan. Als dank voor het tolken en het ter beschikking stellen van mijn auto, schoot Arno een paar kiekjes van mij samen met Robert Opron op de neus

van mijn SM. Ik dacht er gelijk aan dat dit een leuke foto voor 'Van de voorzitter' zou kunnen opleveren. Ik bedacht me gelijk. Toch wat al te pretentief. Het was trouwens even wennen voor Peter dat ik de tolk was. Hij was tot dan toe degene die werd opgelijnd als er Frans moest worden geluld. Hoe dan ook, ik was los. In het voorbereidingsjaar ben ik een paar keer met Paul Paymans gaan eten bij het eetcafé bij hem om de hoek. Ik had in de smiezen dat Paul een graag geziene figuur was binnen de club, zowel bij de sleutelaars als bij de 'garagegangers'. Paul was bovendien psycholoog van origine. Die had ongetwijfeld tips voor mij. Tijdens onze etentjes stond de vraag centraal hoe de slapende reus wakker te krijgen. Eén van de thema's was de brug slaan tussen sleutelaars en 'garagegangers'. Helemaal mooi was het daarbij volgens Paul om de Hagenezen weer aan boord te krijgen. Daarmee zou een wond binnen de club worden geheeld.

### Gouwe regel

Paul bevestigde spontaan wat ik zelf ook al dacht. Er moest één-op-één-contact worden gelegd met de sleutelspelers van de vereniging en daarbuiten. Paul deed de suggestie steeds naar een sleutelspeler toe te gaan als ik voor mijn werk in de buurt zou zijn. Dat heb ik gedaan, maar ik heb er ook de nodige weekenddagen aan besteed. Paul had gewaarschuwd de balans in het oog te houden: "Robin, je moet net zoveel tijd besteden aan de club als aan het thuisfront. Dan kan niemand bezwaar hebben tegen alle tijd die je aan de club besteed. Je besteedt dan immers ook net zoveel tijd aan het thuisfront." Deze gouwe regel heb ik in de eerste paar jaar met voeten getreden. Naderhand ging Lieke mee op uitstapjes. Zeker Parijs voor de FICCSM-vergadering was een feest. We maakten er ook een weekendje weg van. En zo had ik de gouwe regel van Paul een beetje naar mijn hand gezet. Met de komst van onze dochter Sophie hebben we dit jaarlijkse uitje eraan gegeven. Beetje bij beetje werd de balans hersteld. De ALV dat ik het stokje overnam vond

plaats bij Cyril Sars, toen nog in Doetinchem. Ik zat aan het hoofd van de tafel, preluderend op het overnemen van de voorzittershamer. Peter zat links van mij op de hoek. Memorabel was de start van deze ALV. Na het agendapunt 'bestuursledenwissel' bleef Peter maar doorlullen alsof hij nog voorzitter was en de vergadering als zodanig zou afmaken. Het aanwezige publiek begon te joelen. Pas toen liet hij het woord over aan mij.

### Activeren én uitvoeren

Het leggen van één-op-één-contact tijdens het aanloopjaar had zo goed gerendeerd, dat ik dat heb doorgezet. Alle nieuwe leden kregen een persoonlijk mailtje, telefoontje of een bezoekje als dat zo uitkwam. Ook heb ik steeds mensen gevraagd dingen te doen voor de club. Ik had gezien dat dit hetgeen was waar mijn voorganger wel eens mee vastliep. Als anderen het werk niet deden, ging hij het zelf doen. Mijs inziens is de kern van vrijwilligers activeren: men wil wel, maar wil worden gevraagd. Dat dacht ik al en Lieke wist me dat te bevestigen met een leuk plaatje dat ze was tegengekomen bij haar beroepsuitoefening. Aan mij dus de taak het vragen voor mijn rekening te nemen. Een ander leidend principe was dat ik ook in de uitvoering mijn steentje moest bijdragen. Dat had ik van mijn vader geleerd. Bij het werken in onze tuin vroeger, schakelde hij altijd snel door op de leukere klusjes. Mijn broer en mij liet hij de klotklusjes afmaken. Bij één van die gelegenheden zei hij tegen mij: "Als het je niet bevalt, ga dan maar weg". En dat deed ik, mijn vader achterlatend met een mond vol tanden en mijn broer proestend van het lachen. Zo moest het dus niet.

Met het clubwerk had ik de strategie bedacht om niet alles tegelijk te willen aanpakken. De hoofdbestanddelen van de club; de website, de evenementen, Facebook, SublieM en de onderdelenvoorziening zijn steeds één voor één aangepakt, ook al schreeuwde een ander bestanddeel in het moment om aandacht. Dat werken aan de hoofdbestanddelen is steeds in gezamenlijkheid



gedaan, kijken of er leden of bestuursleden waren te porren samen iets op te pakken of te faciliteren.

### Tot slot

En daarmee wil ik afsluiten: met wie we samen de club hebben gemaakt tot wat die nu is. Van 128 leden en gebrek aan deelnemers tot meer dan 160 leden en betrokkenheid. Ik ben daar stiekem best een beetje trots op. Ik richt vanwege hun bijdrage aan de club alsmede feedback en rugdekking aan mij een woord van dank aan Paul Paymans, Peter Snoeker, Roland van der Spek, Peter Derks, Eric Bruinsma, Michiel Rautenberg, Gert-Jaap Span, Jan Paul Klijntunte, Marco van der Noorda, Wouter van den Berg, Luco Wouters, Rob Kruijff, Harry Brunklaus, Christof Bäumer, Volker Hammes, Johannes Doms, Sietse Beckers, Hans Wortman, Frank Tak, Nard van der Meer, Cyril Sars, Harry Martens Limmen, Avelingen Restorations en last but not least Nico Schakel. Zij hebben allemaal een grote inbreng gehad in de site, SublieM, de evenementen en/of de onderdelensamenwerking. Mijn lief Lieke verdient een aparte vermelding. Niet alleen omdat ze mijn lief is en heeft moeten verduren dat ik Paul's gouwe regel niet altijd heb nageleefd. Ze is ook een kei in de psychologie achter menselijke verhoudingen en samenwerkingsverbanden. Daar heeft de club veel profijt van gehad.

Ik wens Nico en naderhand Jan van Ekris alle goeds bij het trekken van de kar! Waar ik kan, zal ik graag mijn steen-

tje blijven bijdragen. Rest me jullie veel leesplezier te wensen.

Robin

*PS Bij mijn laatste 'Van de voorzitter' zie je alle foto's die ooit, al dan niet versneden, deze rubriek hebben getooid. De foto met Robert Opron werd het niet om mezelf in deze rubriek niet te afficheren met een grootheid. Twee keer heb ik gezondigd tegen dit principe. De eerste keer was toen JC was overleden. De tweede keer is nu, gewoon omdat ik het een leuke foto vind en geen zorg meer hoeft te hebben me te afficheren met de Grote Meester.*



# Citro boutique

Living the Citroën life

# The Peaks of the Adriatic

“Ik heb er twee nieuwe Hardy-schijven ingezet. De oude waren een beetje verkorreld na zo'n 50 jaar. De rest was allemaal prima in orde. Topauto”, zei Nard toen ik mijn auto kwam ophalen. Ik had hem gevraagd om een 10.000 km-beurt met grondige checks aangezien ik een lange tocht door de Balkan zou gaan maken. Ik vroeg hem ook nog even wat Hardy-schijven precies zijn. Dat blijken rubberen schijven die het asje voor de appendages trillingsvrij op zijn plek houden. Helder.

*door Marco Brocken*





TSIKOLIA  
WWW.TSIKOLIAWATCHES.COM

PEAKS OF THE ADRIATIC

TSIKOLIA  
WATCHES

SUZUKI

17



De volgende dag zijn mijn partner Kitty en ik vertrokken voor een trip van ruim drie weken en zo'n 7.500 kilometer. Op de Duitse Autobahn konden we de blauwe vogel-zo noemen wij onze diva-flink op de staart trappen richting Walkenried, een mooi plaatsje in het Harzgebergte. Na wat zakelijke activiteiten aldaar zijn we via de '9' richting de Brennerpas gereden. Deze hebben we natuurlijk zonder tol te betalen genomen, ofwel via de oude route. Boven aangekomen zagen we een winkel met trachtenkleidung. Dus maar direct lederhosen en een dirndl-setje aangeschaft. Dat kon nog wel van pas komen de komende dagen. Vanaf de Brenner was het nog een half uur rijden naar Sporthotel Kalcherhof in Zuid-Tirol waar wij met Fons en Jolijn

hadden afgesproken. Zij reisden in hun Datsun Fairlady uit 1968. Niet zo comfortabel, maar wel supersnel in de haarspeldbochten, zoals later bleek.

### Peaks of the Adriatic

Het hotel verzorgde wandeltochten in de bergen waar we uiteraard aan mee hebben gedaan. Heerlijk om met een gids de bergen in te trekken en tekst en uitleg te krijgen over de natuur en de werkelijk wonderschone omgeving. Vanwege mijn lederhosen was mijn bijnaam al snel Anton. Wel zo gemakkelijk. En passant de dames ook nog even naast het houten beeld van Maria Fassnauer, begin 1900 de langste mens ter wereld, geplaatst. Ik heb Kitty toch het liefst in haar eigen formaat.

In twee dagen zijn we via vele, vele bergpassen en nog meer tornantes dwars door de Dolomiti naar Cividale del Friuli gereden. De wegen in de Dolomiti waren eigenlijk te druk met fietsers, campers, motoren en vele Porsches. Maar de blauwe vogel zweefde er mooi doorheen. In Cividale begon de 'Peaks of the Adriatic', het doel van onze reis. Dit is een rally georganiseerd door de Via Flaminia organisatie ([www.via-flaminia.com](http://www.via-flaminia.com)) van Bart Kleyn. Wij hadden al meerdere malen met veel plezier aan deze rally meegedaan. Dit keer was een route uitgestippeld via de Balkanbergen naar Griekenland. Via Flaminia is een gezellige rally waarbij je via allerlei controles de juiste route moet vinden. Er is echter geen snelheidselement. Dus je kunt onderweg rustig een terrasje pakken zonder je plek in het klassement verloren te zien gaan. Een concept dat ons zeer aanspreekt.

### Technisch drempeltje

Met zo'n dertig klassiekers van allerlei pluimage vertrokken we via Slovenië naar een klassiek Palace-hotel in Crikvenica, Kroatië. De volgende dag bleven we in Kroatië. De route leidde via



## *Een oude Jaguar verloor wel de controle over het stuur en belande enkele tientallen meters lager in het dal*

de kust, het schiereiland Krk en een veerpont naar het gehucht Petrcane, mooi aan zee gelegen. Zo'n kwartier voor het hotel zei ik tegen Kitty dat de wegen hier wel erg slecht waren. Het stuur trilde bijna uit mijn handen. Een eindje verderop doemde er gelukkig nieuw asfalt op. Het euvel bleef. En dat met onze SM die het altijd zo lekker doet. Je doet de motorkap omhoog en dan stoppen er al snel andere equipes om te helpen. Het probleem was snel gevonden. Een van de nieuwe Hardy-schijven bleek gescheurd, waardoor het tussenasje niet meer in balans was. Gelukkig deed al het spul van 50 jaar oud het nog prima. We zijn in rustig tempo naar het hotel gereden alwaar de service equipe, lees Paul Neeskens, een tuinslangklem van een paar euro om de rubberen schijf

heeft gemonteerd. Ik rijd er nog steeds mee.

### **Kogelgaten**

De volgende avond hebben we overnacht in Trogir, een toeristisch vestingstadje aan de Adriatische zee. Leuk om even te zijn, maar dan weer snel weg. Vandaar zijn we de bergen in gegaan. De Peaks of the Adriatic. Via een schitterende pas reden we Bosnië en Herzegovina binnen. Lunchen in een uiterst hip restaurant. Iets dat je daar nu echt niet verwacht. Om vervolgens door te rijden naar Mostar, hetgeen bij ons vooral bekend is van de oorlog begin jaren negentig. Het centrum is Unesco Werelderfgoed, dus alles is supermooi gerestaureerd. Maar de volgende ochtend reden we even fout en kwamen direct in uiterst arme wijken terecht vol



## *“We zijn met de Albanese Kitty-platen nog zeven grensovergangen gepasseerd.”*

met kogelgaten. Vervolgens op weg naar Zabljak, een skioord in Montenegro. Onderweg werden we vele malen opgehouden door schapen, koeien, paard en wagen en ander langzaam vervoer dat de gehele weg in beslag nam. Een schitterende route vol eenbaanswegen met kleine tunneltjes voerde naar een grillige hoogvlakte. Absoluut fenomenaal. Een oude Jaguar verloor wel de controle over het stuur en belande enkele tientallen meters lager in het dal. Onze diva stuurde overal lekker licht doorheen. De schrik was wel groot bij eenieder. Het klassement voor die dag werd geschrapt. Terwijl wij alles goed hadden...



### **Albanië**

De volgende dag voerde richting Albanië. Onderweg een aantal verschrikkelijk slechte wegen. Veel figuren rijden daar in een Mercedes. Zo was er eentje die ik voorbij reed toen de weg er weer eens belabberd uitzag. Hij stond bijna stil en wij reden gewoon lekker door al die kuilen. De man

kon het blijkbaar niet hebben en op een stukje rechte weg stooft hij ongehoord hard voorbij. Uiteraard haalde ik hem kort daarna weer meerdere malen in. Hulde aan de hydrauliek. Overigens bleek er gedurende de hele reis geen gebrek aan LPG. Dus daar hebben we gretig gebruik van gemaakt.

### **Kitty-platen**

Na de grens met Albanië daalden we via een kruistocht af naar Shkëder, een kustplaats. In elke



haarspeldbocht was een voorstelling van de kruisweg te zien. Bijzonder. In Shkëder werden we verwelkomd door de lokale classic car club. Deze bestaat daar uit oude Mercedesen en Kevers. Er was ook een stand waar je nummerplaten kon laten drukken. Als verassing voor Kitty heb ik de SM maar omgekat (of eigenlijk omgekit) met een Albanees kenteken. In een kleur die mooi bij de auto uitkwam. Zij was zichtbaar in haar schik. En ik dus ook weer extra blij. Dat begrijp je wel.

We zijn met de Albanese Kitty-platen nog zeven grensovergangen gepasseerd. En dan te weten dat je bij elke grenscontrole in deze landen je paspoorten, kentekenbewijs en groene kaart moet laten zien. De douaniers kijken alleen maar naar hun computer, echt niet naar de auto en inzittenden. Alhoewel een douanebeambte in Kroatië vroeg of we uit Albanië kwamen. Ik meldde dat we uit Servië kwamen. Het was immers de grensovergang tussen Servië en Kroatië. Dat had de man kunnen weten. Vlak voor Oostenrijk hebben we de wagen maar terug omgekat.

### **Slotdagen**

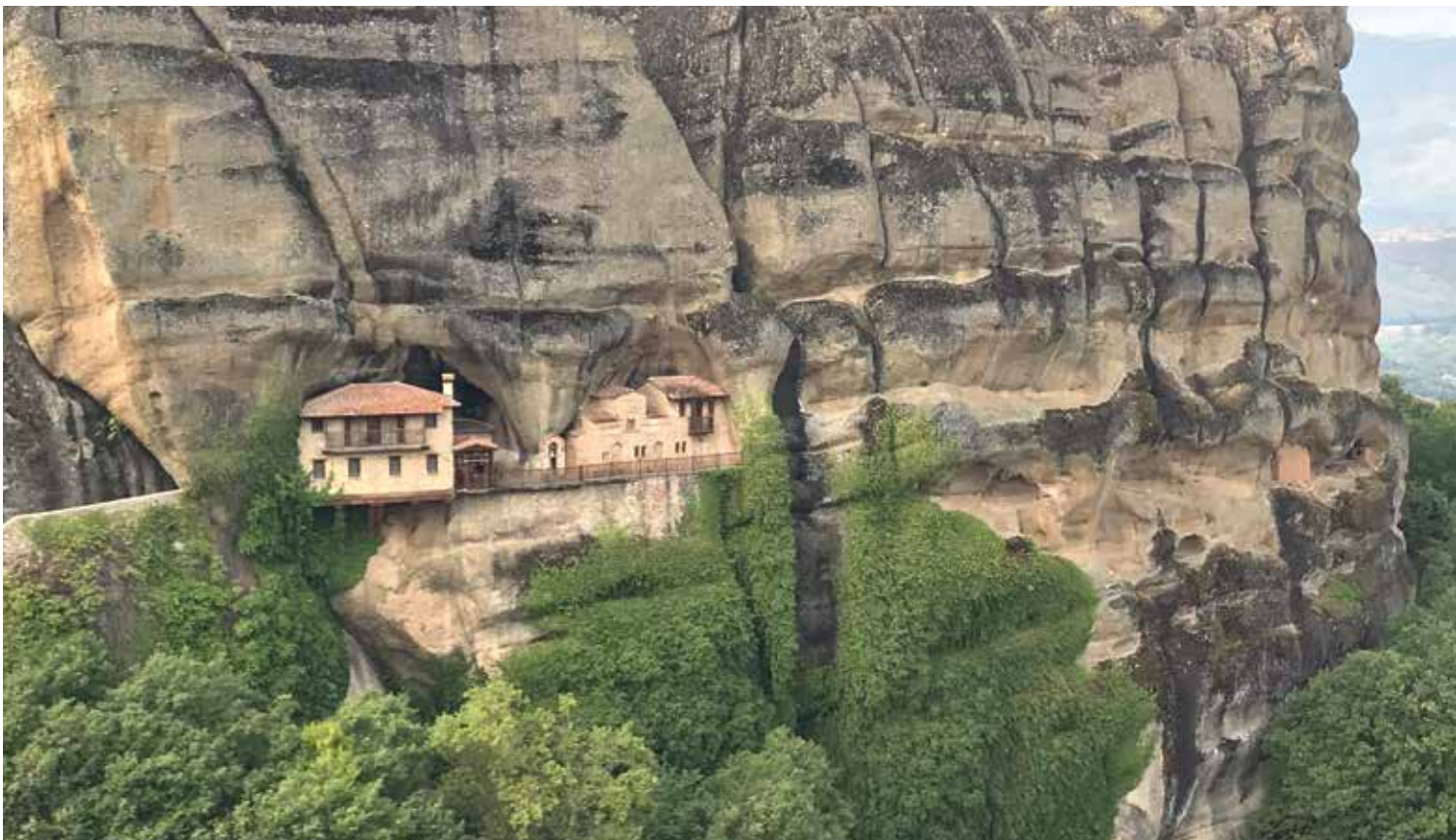
Na Shkëder hebben we de rally nog twee dagen gevolgd. De prijsuitreiking was in Meteora,



Griekenland. Meteora is bekend om zijn karakteristieke steile rotsen waarop monniken zich genesteld hebben om zich te kunnen afzonderen van de moderne wereld. De kloosters die versmolten lijken met de berg zijn een bezoek waard. Wij zijn overigens niet in de prijzen gevallen, maar dat lag eerder aan de oplettendheid van de andere deelnemers.

In Meteora hebben we afscheid genomen. De meute nam de ferry terug naar Italië en vandaar per truck/trailer richting huis. Wij hebben de koninklijke route genomen. Via Herzegovina en Servië naar de EU en na een fraai verblijf in Oostenrijk weer richting huis. Via de Duitse autobahnen, dus dat was dubbele pret.

Een Via Flaminia rijden met je SM is super. Graag zien we er meer verschijnen. We zijn al jaren de enige Citroën. Wie brengt daar verandering in?





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



### Koen Sempels (54)

Ik woon in het Belgische Bree, ben getrouwd met An en heb 4 dochters: twee van 28 jaar oud, een van 21 jaar oud en een van 18. Daarnaast heb ik ook nog drie pluskinderen van 28, 25 en 23 jaar oud. Van beroep ben ik leidinggevende in de zorgsector (hoofdverpleegkundige).

### Citroënkriebels

De eerste kriebels voor Citroën waren er al heel vroeg, rond mijn 8e jaar. Maar de echte liefde is er ongeveer een twintigtal jaren geleden gekomen, door met mijn toenmalige schoonbroer Tom Verheyden regelmatig naar beurzen te gaan of een wagen op te gaan halen in Frankrijk. Soms werden we ook onverwacht getipt om te gaan kijken naar een wagen, dit waren altijd leuke avonturen. In die periode was ik zelfstandige en heb ik ook redelijk wat moderne Citroëns gereden: C5, C6, C-crosser, enzovoorts. Wat de oudere wagens betreft: ik heb een CX 2.5 gti gehad (serie 1), een Xantia diesel, een XM 21 diesel automaat, een XM 3.0 V6 (serie 1) en een CX 2.5 Prestige (serie 2). Momenteel

heb ik nog een CX 2.5 D ambulance (serie 1) in mijn bezit en dus sinds oktober deze Citroën SM 2.9 automatische, mijn absolute droomwagen.

### Droomwagen

De SM is volgens mij toch de meest geavanceerde wagen die in de jaren 70 werd gemaakt. De technieken waren voor die periode al zeer vooruitstrevend. Het was al vele jaren mijn droomwagen, waarvan ik nooit vermoed had dat ik er ooit een in mijn eigen bezit zou kunnen hebben. Als kind heb ik heel vaak staan kijken naar de auto, gezien een handelaar in de geboortestad van mijn vader er zo één had. Vooral het 'opstijgen' was indrukwekkend en natuurlijk het bijzondere motorgeluid.

Ik sleutel zoveel mogelijk zelf aan de wagens, al zal het deze keer niet aan de Maseratimotor zijn. Dat laat ik nog aan een specialist over. Ik hoop dat de club mij kan helpen om de auto weer rijdend te krijgen (tips van mede-SM-eigenaren, handleidingen, enz.) en rijdend te houden (onderdelen of tips waar deze onderdelen te verkrijgen zijn).

Ik ben iemand die met iedereen overweg kan en ga steeds met en-

*In oktober mochten we maar liefst 3 nieuwe leden verwelkomen. Marcel en Koen wonen bij elkaar om de hoek, zij het allebei aan een andere kant van de Nederlands-Belgische grens. Koen hoopt zijn SM met hulp vanuit de club weer rijdend te krijgen, terwijl Marcel zijn diva heeft toevertrouwd aan de handige handen van Nard. Nieuw lid Giel kan meteen de weg op, maar zit met een andere dilemma: welke kleur moet zijn diva worden? Heren, welkom!*

*door Sietse Beckers*

thousiasme proberen deel te nemen aan activiteiten georganiseerd door de club. Jullie zullen mij dan ook zoveel als mogelijk zien op evenementen, hoewel het wel nog even zal duren alvorens de SM rijvaardig is en ik echt deel kan nemen.



## Giel Kruijer (43)

Je kunt mij tegenkomen in Wervershoof, in het prachtige West-Friesland dat ook wel het centrum van de wereld wordt genoemd. Ik ben getrouwd met Kirsten en we hebben twee dochters van 16, Sam en Suus, en een zoon van 14, Gijs. In het dagelijks leven ben ik directeur van een bloembollenexportbedrijf en tulpenbroerij.

### Liefde voor Citroën

Mijn liefde voor de Citroën is begonnen met de Citroën DS en wel door het crazycrossen. Bekijk ook zeker eens dit filmpje: <https://bit.ly/346758h>. In de jaren 80 werd bij ons in het dorp volop gecrost met DS'en, welke heer en meester waren op de baan. De oranje snoeken, zoals wij ze hier noemen, waren geduchte tegenstanders en duwden menig deelnemer van de baan. Dit is altijd in mijn geheugen gebleven. Toen ik 20 was teelde ik mijn eigen tulpen en toen ik deze 2 jaar later verkocht, heb ik de stoute schoenen aangeetrokken en in 1999 voor 12.500 euro een ID19P uit '65 met rood systeem gekocht. Deze superharde auto werd vakkundig door mij en mijn vrienden uit elkaar gehaald, want hij moest gespoten worden. Toen deze echter uit elkaar gehaald was, stond ik voor een probleem: hoe nu verder? Gelukkig had ik een collega wie haar man onder meer sleutelde aan en croste in de oranje snoeken van bovenstaande link. Toentertijd vond ik een derde neus mooier dan een tweede of eerste. Ik kom nu helaas tot de conclusie dat ik toen nog erg onwetend was... Na 8 acht jaar met de ID te hebben gereden, vond ik mijn (toen) ideale DS: een DS 23ie Pallas hydraulique met half-



automaat en origineel Hollandia elektrisch schuifkanteldak. Een mooie auto welke ik nog steeds in mijn bezit heb (en overigens te koop staat).

De liefde voor Citroën was inmiddels flink aangewakkerd. Het comfort, de eigenwijze ontwerpen en technische hoogstandjes zorgden ervoor dat ik dagelijks ook voor dit merk koos. Aansluitend heb ik de volgende auto's gehad: ID 19p uit '65, Xantia 2.0i 16v uit '96, BX 1.9 tzi uit '91, Xsara 1.6l ligne prestige, C5 2.0i 16v break exclusive uit '03, 2cv6 uit '84 (2x), CX25 gti uit '83, DS special uit '71 en een ID20f uit '70.

En ook nu nog heb ik een aantal Citroëns in mijn bezit: DS 23ie uit '74, GS 1220 club uit '73, C6 2.7hdif uit '06, C3 uit '05, C5 V6 uit '01 en natuurlijk de SM 2.7 uit '72.

### Aanschaf SM

De Citroën SM stond altijd hoog op mijn lijstje, maar leek mij altijd vrij onbereikbaar. Wegens hoge prijzen en een schuur vol met auto's was de noodzaak van de aanschaf slecht uit te leggen aan mijn vrouw. Anderhalf jaar

terug kwam ik op Marktplaats een advertentie tegen van deze Brun Scarabée-bruine Citroën SM. Ik tipte mijn vriend Jeroen ten Hove van Garage de All-Timer en samen gingen wij richting Friesland. In een schuur stonden 2 Citroën SM's en andere snoepjes. Na een interessant bezoek, koffie en een ochtend vol interessante praat gingen we weer richting huis. De SM stond daar al vele jaren droog gestald, de motor liep en optisch was het een goede basis. Doordat ik op dat moment net een nieuw huis had gekocht dat volledig verbouwd moest worden, moest ik kiezen tussen emotie en relatie. Uiteindelijk met veel pijn en moeite toch maar besloten mijn vrouw te vriend te houden en de aanschaf uit te stellen. Daarop besloot Jeroen de auto aan te schaffen en werd ik dus veroordeeld om daar alsnog elke week tegenaan te kijken. Jeroen pakte de auto volledig aan: technisch en optisch werd hij in de loop der tijd in orde gemaakt. Op een gegeven moment stond de auto daar zoals hij er nu bijstaat, alleen zou een volledige spuitbeurt de kers op de taart zijn.



Thuis was de verbouwing achter de rug en begon het bloed toch te kruipen waar het niet gaan kan... Na overleg met Jeroen heb ik besloten de auto alsnog aan te schaffen en was ik weer een Citroën rijker.

Nu is het wachten totdat de spuiter tijd heeft om deze grote klus op te pakken. In den beginne was ik er heilig van overtuigd dat de auto zijn originele kleur moest behouden. Echter, toen mijn vrouw bij Jeroen kwam voor onderhoud aan een van onze auto's, was het toeval dat de SM van Jeroen pal naast de mijne stond. Mijn vrouw was zwaar onder de indruk van de

SM van Jeroen in de kleur Vert Tropicque. Nu wil het toeval dat deze kleur ook origineel geleverd is in '73 en wederom is er dus weer stof tot nadenken.

Mijn SM is ook in onderhoud bij Jeroen, een bekende binnen de club. Al mijn auto's zijn daar in onderhoud. Zijn kennis, kunde en passie voor het merk Citroën zorgen ervoor dat hij een grote schare klanten heeft met de meest uiteenlopende typen. Van 2cv tot SM en van Xantia tot C6. Met alles kan je daar terecht.

### **Bewondering**

Wat me aan de SM aanspreekt zijn de vormgeving en styling

die je bij geen enkele andere auto kan vinden. En dan zijn er nog het comfort en het motorgeluid waar je gewoon kippenvel van krijgt. Daarnaast heb ik bewondering voor de complexe techniek en verbaast het mij keer op keer hoe Citroën dit ooit heeft kunnen bedenken en maken! Waar menig ander merk zich ervan weerhield, zette Citroën in op innovatie. Iets wat mede leidde tot een faillissement.

Ik verheug me op mooie meetings met de club en het opdoen van kennis over de auto. Jullie zullen aan mij dan ook zeker een regelmatig bezoeker van evenementen hebben.

### **Marcel Janssen (49)**

Ik woon in Valkenswaard, ben samen met Emma en heb twee jongens: Sacha van 13 en Joshua van 9 jaar oud. Naast bouwkundig ingenieur ben ik ook eigenaar van een bouwmanagementbureau. Ik heb de SM altijd bewonderd om de unieke vormgeving en bijzondere techniek en sinds kort ben ik de trotse eigenaar van mijn eigen SM.

### **Eerdere Citroëns**

Mijn ouders hebben vroeger enkele Citroëns gehad: GS en GSA. Ik probeerde ze destijds ook een CX te laten kopen, maar dat is niet gelukt. Ik nam me daarom voor om dat later zelf maar te doen. Naast CX heb ik DS, BX, XM (heel veel), Xantia, C5 en C6 (ook veel) gereden. Momenteel heb ik een DS, een CX en een C6 en nu dan (eindelijk) de SM. Verder nog een auto van een ander merk voor dagelijks gebruik. De SM is een lang gekoesterde droom die ontstaan is toen ik als klein manneke de dokter in Nu-

enen in zo'n auto zag rondrijden. De laatste jaren ben ik wat meer serieus op zoek gegaan en heb ik enkele auto's bekeken. Uiteindelijk heb ik de auto van David Overberg (Doro) kunnen kopen. Ik heb de laatste jaren verschillende keren gevraagd of hij die niet wilde verkopen. Hij reed er bijna nooit in, circa 1200 kilometer in 15 jaar! Het was altijd 'nee', maar onlangs dus toch 'ja'. Ik ben er erg blij mee! Naast een bedankje aan David wil ik langs deze weg ook Robin even bedanken voor zijn inzet en overleg en voor de proefrit in zijn eigen auto. Momenteel wordt de motor bij Renard gere-

viseerd. Onderhoud zal ik ook bij de garagist laten doen.

### **Clubverwachtingen**

Ik verwacht bij de club veel informatie te vinden. Nuttige adressen, tips over onderdelen en natuurlijk een leuk netwerk. Aan mij hebben jullie een nieuw enthousiast lid dat er voor zorgt dat er weer een extra SM op de Nederlandse wegen te zien is. Jullie gaan me ook zeker zien bij de bijeenkomsten. Op de technische dag van 2 november ben ik al aanwezig geweest en er zullen zeker nog meer evenementen volgen.





# Achteruitrijcamera

*De een gruwelt ervan en de ander vindt het geweldig: moderne toepassingen in een SM. Hans Minnee behoort duidelijk tot de laatste categorie. Waarom beperken tot de originele techniek als er tegenwoordig zoveel meer mogelijk is? Hans ging aan de slag met zijn eigen SM, resulterend in onder meer op afstand bedienbare centrale deurvergrendeling en zelfs een achteruitrijcamera!*

door Sietse Beckers

Op een stralend zonnige dag zijn bestuurslid Nico Schakel en ondergetekende uitgenodigd door Hans om zijn huisvlucht van dichtbij te bewonderen. Aan de Noordwijkse boulevard levert het direct een mooi tafereel op. Drie SM's – grijs, goud en groen – staan achter elkaar te schitteren op de oprit en menig strandganger staat zich met een druppel ijsje in de hand te vergapen aan het kleurrijke trio. Onderweg naar de achtertuin werp ik alvast een snelle blik op

de SM van Hans, maar ik kan zo snel niks afwijkends bespeuren. De nieuwsgierigheid hoe hij dit heeft aangepakt groeit.

## Spookstoringen

Aan de tuintafel blijkt al snel dat Hans een echte technicus is. Een liefhebber van de SM zoals ze bedoeld is, maar tegelijkertijd continu op zoek naar verbeteringen. "Ik ben een hobbyist", vertelt hij. "En het irriteerde me dat heel veel moderne toepassingen die

tegenwoordig gemeengoed zijn, niet in de SM zitten. Ik wilde hier iets mee doen, met name getriggerd door de slechte elektrotechniek van de SM. Dat is in mijn ogen echt de grote zwakke schakel van de auto. Wat heb ik daar toen ik de auto net had een hoop gezeur mee gehad. Na een reeks spookstoringen besloot ik om de volledige elektrobekabeling en verbindingen te checken en waar nodig aan te pakken. Met advies en informatie van Peter Derks heb ik alle stekkers vervangen, de relais, de ontstekingscomponenten, de bekabeling van de injectoren: alles is gedaan. Inmiddels is ook de startmotor vervangen door een moderne met vertraging."

## Centrale deurvergrendeling

Gedurende dat proces ontstond

het idee om een stap verder te gaan, vertelt Hans terwijl we inmiddels naast zijn SM staan en alle sloten tegelijk openspringen. In zijn hand heeft Hans een moderne klapsleutel met afstandsbediening. "Alle sloten zijn vervangen, zodat ik alles met 1 sleutel kan bedienen. Dus ook het contact. Die komt uit een eerste serie CX. Alleen de dop van de benzinetank gaat nog via de originele sleutel. Bovenop de stuurkolom heb ik bovendien een knop gemaakt om de achterklep te vergrendelen en ontgrendelen. Daarnaast zit het knopje voor de mistachterlichten." Ik begin me



meten af te vragen of ik nou echt zo stom ben dat ik nog nooit het mistachterlicht bij mijn eigen diva heb ontdekt, maar Hans stelt me



gerust. "Dat vond ik een gemis, dus dat heb ik er zelf ingezet." Onder de middelste reflectieplaat aan de achterkant bevestigde Hans 2 forse rode LED-lampunits. Daar blijkt genoeg ruimte voor.

#### Achteruitrijcamera

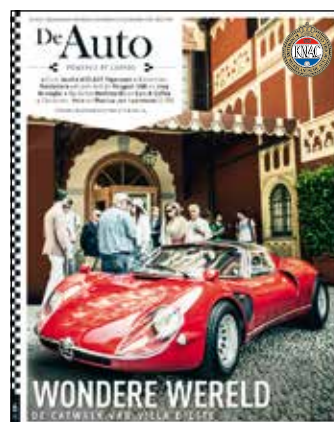
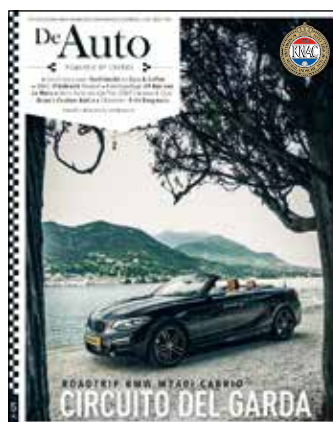
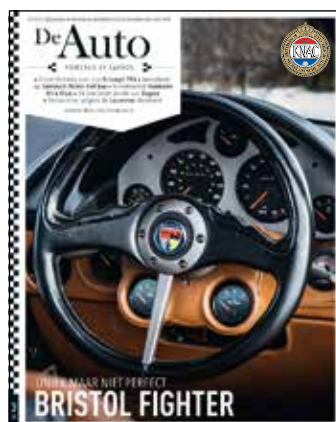
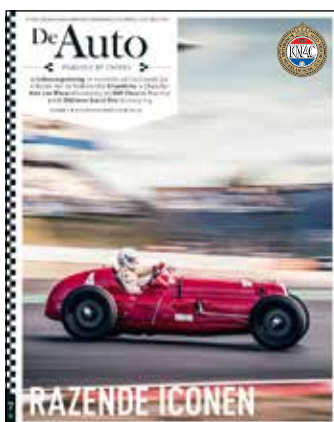
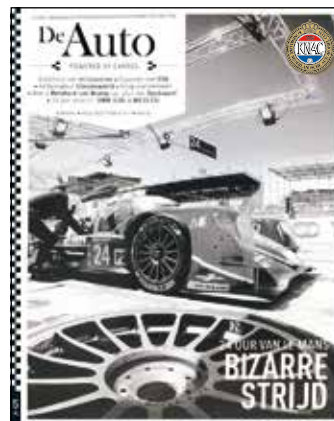
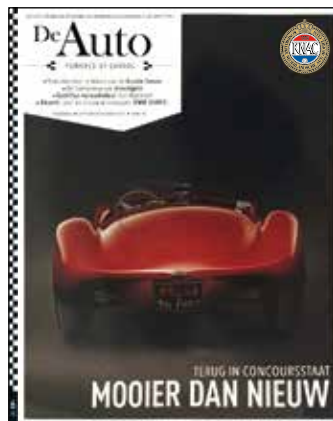
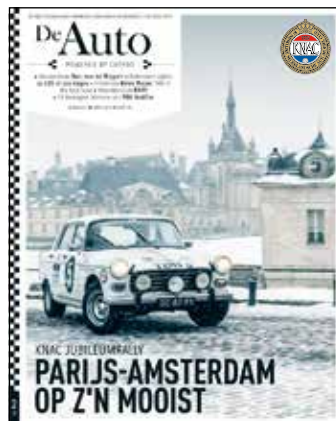
Maar hoe zit het dan met die achteruitrijcamera? Hans wijst op de kentekenhouder en dan valt het kwartje. Bovenin de net iets forsere houder zitten twee sensoren en een camera. Gewoon zo te bestellen op internet. Slechts een klein gaatje in de kofferbak is voldoende voor de bekabeling, die doorloopt naar voren en is verbonden aan een overzetspiegel die over de binnenspiegel hangt. In de spiegel zit een scherm dat de camerabeelden toont bij

achteruit schakelen. Achterin bij de achterraut hangt tenslotte een kleine platte verklikker die extra hulp biedt met behulp van de bekende piepjes en lampjes. "De camera werkt heel goed in het donker, overdag wat minder, maar de sensoren doen het altijd prima. Daarom komt er een beter inklapdisplay aan de 'hemel'



te hangen." Vol bewondering bekijken Nico en ik alle vernieuwingen, terwijl vooral opvalt dat het allemaal juist zo onopvallend is. Een bewuste keuze, benadrukt Hans: "Bij alles wat ik doe vind ik het heel belangrijk dat het op het zicht geen uiterlijke veranderingen met zich meebrengt óf dat het terug te brengen is naar originele staat."

# 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



### Elektrische SM

Het leuke van technuten is dat ze eigenlijk nooit uitgeknutseld zijn. Ook voor Hans gaat die vlieger op. Zo bouwde hij ook

(betere) verklikkers in voor zijn verlichting en richtingaanwijzers en een intervalschakelaar voor de ruitenwissers. Zijn volgende project zit ook al in zijn hoofd en

*“Alle sloten zijn vervangen, zodat ik alles met 1 sleutel kan bedienen.”*

binnen nu en een paar jaar hoopt hij er mee te starten: de bouw van een volledig elektrische SM! Een ambitieuze onderneming die we zeker op de voet gaan volgen.

Meer weten over de toepassingen van Hans en hoe je deze zelf ook kunt inbouwen? Op onze website onder Techniek en onderhoud -> Moderne oplossingen vind je de uitgebreide documentatie van Hans.

# Brugdag bij Citrosars in Terborg

*Zaterdag 2 november was de club voor een technische dag te gast bij Cyril Sars. Deze keer zou het onderstel van de SM behandeld worden. Zeer interessant, na zoveel jaar ontstaan er in de auto namelijk toch een aantal geluiden die we liever niet horen! En over het algemeen gaan de meeste technische artikelen toch over de motor en niet vaak over de wielophanging en het onderstel.*

*door Michiel Rautenberg*



## Beste mede-oldtimerrijder,

Donkere wolken pakken zich samen boven onze hoofden. Waar in het recente verleden ik slechts enthousiaste verhalen en duimen omhoog kreeg als ik met mijn oldtimer 's lands wegen betrad, is de tendens duidelijk aan het omslaan naar misprijzende gezichten.



Ook als ik op de snelweg rijd, merk ik dat de auto's achter mij steeds meer afstand houden door de ongefilterde uitstoot. De steden proberen het rollend erfgoed te weren via milieuzones of door het niet verstrekken van parkeervergunningen.

### Wat nu?

Samen staan we sterker, en kunnen we als ambassadeurs van het schonere rijden een vuist maken tegen de steden die ons proberen te weigeren. Eén van de mogelijkheden is de Methode Van Bemmelen. Een systeem dat met minimale ingrepen een maximaal resultaat boekt. Rotterdam heeft het systeem reeds omarmd, en geeft zelfs subsidie aan haar inwoners die het systeem laten inbouwen!

### Hoe werkt het?

Via een in de uitlaat geplaatste lambdasonde wordt de hoeveelheid zuurstof in de uitlaat gemeten. Te weinig zuurstof = te rijk mengsel, teveel zuurstof = te arm mengsel. De gewenste verhouding is 1



deel brandstof op 14,7 delen lucht. De informatie, gemeten door de lambdasonde, gaat naar een rekeneenheid. De rekeneenheid stuurt een stappenmotor aan, die meer of minder lucht mengt in het inlaatspruitstuk, tot de gewenste verhouding 1:14,7 is behaald. Dat mengsel wordt in de motor verbrand en de uitlaatgassen worden door de katalysator omgezet naar een vrijwel net zo schone uitstoot als bij een Euro1-auto die wél de milieuzones in mag.

### Wat is er voor nodig?

Het plaatsen van een lambdasonde zo dicht mogelijk bij de motor, een katalysator en de rekeneenheid met mengklep. Alle delen zijn reversibel, de oude uitlaat weer terug schroeven, klep en rekeneenheid losnemen en de auto is weer origineel.

Nog even alle voordelen op een rij:

- Bijdragen aan een schonere lucht.
- Samen werken aan het behouden van een plek voor ons rollend erfgoed.
- Geen stinkende uitlaatgassen meer.
- Het systeem is reversibel en te demonteren zonder sporen achter te laten in de auto.
- Overplaatsbaar naar een andere oldtimer.
- De auto kan zuiniger gaan lopen.
- De motor wordt minder warm door het voorkomen van arm mengsel bij hoge belasting.
- Het systeem kan desgewenst bijna onzichtbaar worden ingebouwd.
- TNO heeft het systeem aan een grondige test onderworpen.
- 123 Ignition heeft mede aan de ontwikkeling gewerkt en de uitvoering van de elektronica verzorgd.

### Wat kost het?

Een losse set bestaande uit:

- katalysator
- regeleenheid
- mengklep
- lambdasonde
- bedrading
- inbouw instructies

**849 euro**

De set zoals boven beschreven met inbouw en afregelen vanaf 1499 Euro. Voor vragen of meer informatie: [www.garagevanbemmelen.nl](http://www.garagevanbemmelen.nl) of [info@garagevanbemmelen.nl](mailto:info@garagevanbemmelen.nl).







Die ochtend zat ik lekker op de fiets richting onze werkplaats om vervolgens in de SM te stappen richting Terborg. Het is vanuit Woerden een lekker stuk rijden, geen straf in de SM. Het starten van de auto voor vertrek blijft toch geweldig hoor, het vooruitzicht op een heerlijke rit. En het was nu niet anders. Vanuit de werkplaats niet gelijk de snelweg op, maar eerst even binnendoor naar De Meern om de auto op te warmen. En daarna: gas erop. Wát een belevenis, elke keer weer.

Het was niet echt druk op de weg en ik brulde met een flink tempo richting Terborg. Gelukkig was de Galecopperbrug bij Utrecht die ochtend weer opengesteld voor het verkeer, daar had ik de week ervoor flink last van gehad. Net voorbij Arnhem dook ik de A18

andere SM. Helaas, geen mede-Diva's gepasseerd.

#### **Achteraan parkeren**

Hoe anders was het toen ik bij Cyril arriveerde! Het was rond half elf en ik trof al een stuk of twaalf SM's aan. Althans, ik

*Eén draagarm stond ongeveer 15 mm 'uit het lood'.*

richting het noorden op en had weer een lekker tempo te pakken, hopen op het passeren van een

moest al helemaal achteraan parkeren dus er waren er al genoeg. Ik zat nog even in mijn auto voordat ik uitstapte toen er nog twee SM's naast mij parkeerden. Het blijft een mooi gezicht, een SM voorbij te zien komen rijden. Zo, nu eerst koffie! Binnen trof ik een heerlijke sfeer aan. Veel SM's, een paar DS'en en een Maserati Merak. Op de brug stond een voor mij bekende SM uit Woerden. Die is van Roy en stond daar voor reparatie. De klacht was dat de auto bij het inveren naar rechts trok. Nader onderzoek wees uit dat een draagarm krom was, erg krom. Eén draagarm stond ongeveer 15 mm 'uit het lood'.





slijtagegevoelig is. Zelf sleutel ik al een aantal jaren aan SM's, en elke keer verbaast het mij hoeveel er nog te leren valt. Technisch is de SM mede daarom in mijn ogen met geen andere auto te vergelijken.

Cyril en het team hadden ook de catering weer goed voor elkaar, alles was prima verzorgd. Na de lunch heb ik nog even buiten staan praten en een aantal SM's bewonderd die weer vertrokken. Rond drie uur ging ik weer richting huis, terugkijkend op een gezellige technische dag.

Cyril, wederom dank voor het beschikbaar stellen van je bedrijf! En hopen op weer een oliebol-lendag zonder pekkel op de weg...



Dat veroorzaakte het trekken naar rechts bij inveren.

Presentatie

Dit was een ideaal voorbeeld voor de presentatie die Peter Derks en Cyril voor hun rekening namen. Na een inleidend praatje van aftredend voorzitter Robin – zijn laatste bij een technisch evenement - staken Peter en Cyril van wal. Het ging vooral over de wielophanging en de aandrijving van de voorwielen. Over alles wat erbij komt kijken en vooral wat er allemaal mis kan gaan, en wat





## 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)





## Welke brandstof lust de SM nog?

*Sinds Euro 95 in Nederland per 1 oktober maximaal 10 procent bio-ethanol bevat, is het oppassen geblazen aan de pomp. Wat kan je nu wel en niet tanken? Omdat die vraag nog steeds veel voorbij komt, lenen we een verhaal van de KNAC waarin alle ins en outs over brandstof uit de doeken worden gedaan.*

*bijdrage van de KNAC*

De KNAC krijgt regelmatig vragen over brandstof voor klassieke auto's. In vrijwel alle gevallen gaat het daarbij om benzine, omdat nagenoeg alle klassieke auto's een benzinemotor hebben. Daarom gaan we in dit artikel specifiek in op benzine voor klassiekers.

Veel benzinemotoren in klassieke auto's zijn ontwikkeld om te rijden op loodhoudende benzine. Die loodhoudende benzine is al sinds het midden van de jaren negentig van de vorige eeuw verboden. Niet alleen omdat het giftig is, maar ook omdat lood neerslaat in de katalysator van

een moderne auto, waardoor die zijn werking verliest. Benzines met loodvervanger zijn slechts mondjesmaat verkrijgbaar. Maar oudere motoren kunnen soms niet zonder lood of een loodvervanger, omdat anders de niet-geharde klepzittingen van oude motoren beschadigen. Lood zat trouwens vooral in benzine om het octaangetal te verhogen, maar daarvoor zijn er inmiddels andere toevoegingen. Wie zelf een loodvervanger aan de benzine wil toevoegen heeft de keuze uit vele toevoegingen.

Of uw klassieker benzine met een hoog octaangetal nodig heeft,



is meestal goed op te zoeken in het instructieboekje (indien nog aanwezig) of anders is er in de literatuur wel wat over te vinden. Nederland heeft bovendien veel goede klassiekerbedrijven en goede merkenclubs die daarover kunnen adviseren.

### Bio-ethanol

Het probleem waar klassieke auto's vandaag de dag vooral last van hebben – en dat gaat nog erger worden – is de toevoeging van (bio-)ethanol aan benzine. Sinds enkele jaren wordt er aan Euro 95 ethanol toegevoegd omdat deze brandstof de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de bron vermindert. Bij de groei van de planten waaruit deze ethanol wordt vervaardigd wordt immers CO<sub>2</sub> door die planten opgenomen. Bij het verbranden van ethanol komt de CO<sub>2</sub> weer vrij.

Het percentage van bijgemengde ethanol in Euro 95 bedroeg in ons land tot voor kort maximaal 5 procent, maar dat is vanwege Europese richtlijnen gestegen naar maximaal 10 procent. Vandaar dat deze benzine op alle pompen in Europa per 1 januari 2020 de nieuwe aanduiding E10 in een cirkeltje krijgt. Het betekent gewoon dat er tot 10 procent ethanol kan zijn bijgemengd (meestal is dat ook zo, maar niet altijd). Uiteindelijk zal dat percen-



tage verplicht 10 procent worden in 2020, want de landen in de EU hebben met elkaar afgesproken dat in 2020 minimaal 10 procent van de brandstof in het vervoer uit alternatieve brandstoffen moet bestaan. Per 1 oktober 2019 bevat E10-brandstof in Nederland 10 procent ethanol. Maar er kan dus in het buitenland nog E10 of E5 op de pomp staan zonder dat het daadwerkelijke percentage 5 of 10 procent ethanol is. Zelfs in Nederland staat er voor een premium brandstof (zie onder) met een octaangetal van 98 waarin vaak geen (V-power Shell) of weinig (overige premium merken) ethanol is toegevoegd, de code E5 op de betreffende pomp. Voor dit soort brandstoffen zijn in Europa geen afspraken gemaakt. Er is geen code E0.

Ethanol is niet goed voor oude motoren. Ook niet voor oudere grasmaaiers, aggregaten, buiten-

boordmotoren, brommers/scooters enz. Grofweg kun je stellen dat motoren in auto's van voor 2000 er niet goed tegen kunnen. Het materiaal waarvan de pakkingen zijn gemaakt, verschillende rubber onderdelen (slangen en membranen) en kurk en zink kunnen beschadigen door ethanol. Hoe ouder de auto, hoe groter de kans op schade en problemen.

### Brandstoftoevoeging

Veel eigenaren van klassieke auto's tanken, om problemen te voorkomen met ethanol, Super loodvrij 98. Maar alleen de aanduiding 'super' of '98 octaan' is geen garantie dat een benzine ethanolvrij is. De KNAC heeft brandstofmaatschappijen gevraagd of ze nog benzine leveren die vrij is van ethanol en dat blijkt alleen V-power van Shell te zijn. De andere benzines zoals BP Ultimate, Esso Synergy Supreme+, Firezone Competition 98, Total Excellium en Q8/Tango Super Plus voegen zelf geen ethanol toe, maar sluiten niet uit dat er toch een klein percentage ethanol in kan zitten.

Wie in zijn omgeving geen tankstation kan vinden dat ethanolvrije benzine verkoopt, kan een speciaal middel toevoegen aan de benzine dat de schadelijke effecten van ethanol opheft. De KNAC biedt in haar webshop ook een middel aan van Millers Oils (VSPe Power Plus) dat de schadelijke effecten van ethanol opheft en tevens als loodvervanger dient. Daarnaast is in de webshop een toevoeging te bestellen die de tank en het brandstofsysteem beschermt tijdens de winterstalling. De ethanol in de benzine trekt namelijk water aan en dat kan roest veroorzaken in de benzinetank en schade veroorzaken in het brandstofsysteem. E10-benzine is trouwens ook minder lang houdbaar (max. 3 maanden) t.o.v. premium benzine (6 maanden).





# Castles and Coal



Castles and Coal is de naam van het weekend dat de Engelse Gay Classic Car Group (de GCCG) organiseerde in hetzelfde weekend dat de Nederlandse Gay Classic Car Club (GCCC) een evenement organiseerde met de Pink motorclub. De keuze was moeilijk, maar Engeland trok me net wat meer.

*door Rob Kruijff*



Wat me ook over de drempel trok om het kanaal over te steken, was dat twee goede vrienden van mij al meerdere keren gezegd hadden dat ze wel eens mee wilden naar een evenement. Toen ik ze uitnodigde om mee te gaan, volgde er dan ook een volmondig 'JA'. Alle drie wilden we er eigenlijk een langere vakantie van maken. We zijn om de tafel gaan zitten met een opgevouwen landkaart en begonnen een reis te plannen die op maandag 16 september om 10.00 uur begon in Nootdorp. Ik schrok van de hoeveelheid bagage die nog mee moest, maar met een beetje passen en meten paste het net. Zo groot is de kofferruimte van de SM namelijk niet.

### Overtocht

Ons eerste doel was Duinkerken, vanwaar we 's middags overvoeren naar Dover. Onderweg genoten we van het zicht op de Engelse krijtrotsen. Aangekomen in Dover ging de reis door naar Brighton. Ik had daar een hotel geboekt met uitzicht op de boulevard en voor de deur de ingang van een grote parkeergarage. Altijd handig aangezien parkeren in Brighton een crime is. Ook fijn dat we maar een paar meter met de koffers hoefden te lopen. Na een fijne wandeling langs het strand vonden we een leuk restaurant waar we hebben gegeten. Time flies, en we waren best wel moe.

### Druk schema

De volgende dag na het ontbijt vertrokken we naar Bath. Ons eerste doel die dag was een bezoek aan Portsmouth. Een leuk havenstadje met leuke terrasjes. Na de lunch zijn we weer vertrokken. Onderweg een hotel geboekt via Booking.com en in het hotel aangekomen konden we lopend naar de beroemde thermische baden van Bath. Ook het stadje is erg mooi om te bezichtigen. De

volgende dag ging de reis verder noordwaarts. Ook hier passeer je zoveel mooie pittoreske dorpjes dat je de tijd vergeet en we moesten nog best wel een stuk rijden naar Blanenau Ffestiniog in Wales.

De dag erna hadden we ons voorgenomen om eindelijk eens



een kasteel te bezoeken. Nou, het werden er drie. De een nog mooier dan de ander. Al genietend van dit alles en de mooie natuur, kwamen we aan in Windermere, waar we in een leuk hotel overnachtten.

### GCCG Weekend

Na het ontbijt gingen we richting ons eigenlijke doel, het GCCG weekend. Ook onderweg hiernaartoe kwamen we onderweg weer leuke stadjes, watervallen en kastelen tegen. Maar uiteindelijk arriveerden we dan toch aan het eind van de middag in Stockton-on-Tees. We werden hartelijk welkom geheten door de organisatoren van het weekend en nadat we ons opgefrist hadden op onze mooie kamer, was het tijd voor het diner. Er hadden zich ongeveer 70 personen ingeschreven voor dit evenement, met 36 klassieke auto's. Na het diner zijn we







naar onze kamer gegaan, omdat het programma voor zaterdag boordevol zat. Onze eerste stop was Raby Castle, een kasteel uit eind 1300. Het kasteel wordt nog steeds bewoond door de Vane Family. Voor we op weg gingen richting de Tanfield Railway werd er buiten in de zon geluncht. Daarna een route langs mooie meren en door de North Pennines, een gebied van Nationale Schoonheid. In Tanfield vond een 1940-evenement plaats, dus niet alleen de treinen waren antiek, maar het hele dorp en de bewoners waren in 1940-stijl. Na een paar ritjes met de oude stoomlocomotieven zijn we teruggegaan naar het hotel, waar weer een lekker diner geserveerd werd.

#### Parkeren in het restaurant

Zondag stond in het teken van het Beamish Museum. Dit museumterrein bevat oude huisjes, bedrijven, auto's, trams en bussen. Alles is open en te bezichtigen. Alle medewerkers waren ook



gekleed in kleding uit het begin van de vorige eeuw. De dag vloog om en terug in het hotel vroeg de organisatie van de tour of ik het leuk vond als mijn auto in de eetzaal zou staan tijdens het diner. Dit vond ik een leuk idee. Samen met nog een vijftal mooie auto's sierden we het slotdiner. Maandag na het ontbijt zijn we vertrokken naar Cambridge. Het weer was omgeslagen naar regen, maar aangekomen in Cambridge was het gelukkig weer droog en konden we het centrum lopend verkennen. De volgende ochtend vertrokken we richting Folkestone. Onderweg nog een bezoek gebracht aan Canterbury en eind van de middag kwamen we aan op de plaats van bestemming. Hier hadden we aan de kust een erg mooie kamer in een bed and



*“Samen met nog een vijftal mooie auto's sierden we het slotdiner.”*

breakfast. Ook hier weer lekker gewandeld langs de kust, en na ons diner richting kamer.

#### Juiste kant van de weg

Het was inmiddels woensdagmorgen en op 10 minuten rijden van onze B&B was de incheck voor de tunnel al. Na een reis van 35 minuten waren we weer in Frankrijk. Wel even opletten dat je aan de goede kant van de weg

rijdt. Al snel waren ik en de Citroen hier weer aan gewend. Alleen het rechts inhalen verdiende nog best wel veel aandacht (ik heb toch maar kort een BMW gehad). In Nootdorp hebben we onze 10 dagen afgerond met een diner in het Van der Valk-restaurant. Het was een rit van 2800 probleemloze kilometers. Dit voor de Citroen, maar ook voor ons drieën. Een weekend om aan te bevelen.



# Onze club naar 2020

*De zoektocht naar een voorzitter voor de langere termijn liep op niets uit. Het is natuurlijk moeilijk om een waardig opvolger van Robin te worden. Zoals jullie al per e-mail geïnformeerd zijn heb ik mij opgeworpen om voor 2020 voorzitter te zijn.*

*door Nico Schakel*

In een helaas ver verleden was ik lid van de Nederlandsche Tafelronde (nr. 92 voor de insiders). Dit is een club van jonge heren die je op je 40e moet verlaten! Omdat je in die periode (ik werd gevraagd toen ik 33 was) druk bent met je gezin en carrière en in mijn geval ook nog net voor mijzelf begonnen was, werd je voor bestuursfuncties gewoon aangewezen. Excuses als te druk, gezin, geen tijd, ben nu met wat anders bezig, enzovoorts werden en worden nog steeds bin-

nen deze club niet geaccepteerd. Discussie was niet mogelijk. Wel was de bestuursfunctie altijd voor één jaar, dus lekker overzichtelijk. Een jaartje je kwaad maken en je bent er weer van af. Bovendien ontstond er een soort competitie tussen de verschillende jaren - lees besturen - om het volgende jaar weer origineler te zijn of iets heel anders te doen dan je voorganger(s).

**Oplossing voorzitterschap**  
Toen duidelijk werd dat er geen

nieuwe voorzitter naar voren kwam, moest ik aan het voorgaande denken. We hebben aan de ene kant een hele mooie actieve club van inmiddels meer dan 160 leden en aan de andere kant is het moeilijk om aan extra bestuursleden te komen, inclusief een voorzitter. Een beetje vreemd toch?

Met de 'tafelervaring' in het achterhoofd ben ik dus graag één jaar voorzitter. Daar maak ik 'mijn' jaar van, zie hiervoor ook de agenda. De volgende voorzitter - voor 2021 heeft Jan van Ekris zich al opgeworpen (super!) - mag er dan 'zijn' jaar van maken.

### Ondersteuning

Ondersteuning in het bestuur is altijd welkom. Als je gewoon één jaartje mee wilt draaien om het te ervaren; gelijk aanmelden zou ik zeggen. Na een jaartje ben je er al weer vanaf als het niet bevalt. We vergaderen 4 keer per jaar met een hapje en een drankje, in café De Zwijger in Houten. Altijd een gezellige bezigheid, meestal op een woensdag of donderdag. We hebben al een eigen tafel! De eerste behoefte is een penningmeester, maar ook voor de overige activiteiten kunnen we altijd hulp gebruiken.

### 'Mijn' jaar

En dan nu 'mijn' jaar. Persoonlijk ben ik meer van de leuke ritjes en activiteiten dan de techniek en onderdelen. Wellicht geeft Jan van Ekris hier in 2021 meer een draai richting techniek aan, maar dat zal zijn keuze zijn. Afijn, de agenda:

- Zondag 15 maart 2020: Algemene ledenvergadering (ALV) in Arnhem. Verdere details volgen nog maar ga uit van verzamelen in Arnhem rond 11.00 uur, koffie drinken, vergaderen, lunchen, bezoek aan privécollectie Rolls-Royces en nog een borreltje toe.



Wat wil je nog meer?

- Donderdag 9 en vrijdag 10 april 2020 (Goede vrijdag): Technische meeting bij SM2a in Frankrijk. Uitnodiging en details volgen, maar deze meeting is goed te combineren met een paasweek-einde in Parijs, Nancy, Metz of Reims. Er zijn alvast 15 kamers gereserveerd in Troyes voor donderdag 9 april. Partners zijn uiteraard van harte welkom. Het programma ziet er als volgt uit: op donderdag 9 april rond 18.00 uur verzamelen in Troyes, gevolgd door een rondwandeling en gezamenlijk diner. Als er liefhebbers zijn, organiseer ik een gezamenlijke reis met SM's. Verzamelen kan dan ergens rond Breda in

de ochtend. Ik hoor het graag als hier interesse voor is. Vrijdag 10 april gaan we rond 08.30 uur richting Mussy-sur-Seine, waar we van 09.00 – 12.00 een rondleiding krijgen bij SM2a. Om 12.30 is er een gezamenlijke lunch, waarna ieder zijns weegs gaat. Wellicht naar Parijs? Wel zo romantisch.

- Zaterdag 2 mei 2020: Barbecue. Traditioneel is dit het weekeinde van Citromobile, maar die gaat dit jaar niet door. Er is een alternatief programma met natuurlijk de traditionele barbecue van Robin aan de finish, inclusief wijn en bier! Meer info volgt.

- Woensdag 20 en donderdag 21 mei: Prelude Internationale Frankrijk voor wie mee wil. Woensdagmorgen rond 10.00 uur ergens verzamelen in Zuid-Nederland, waarschijnlijk Eijsden. Vanaf 11:00 uur gezamenlijke toertocht door de Ardennen en Noord-Frankrijk. De overnachting ligt nog niet vast, wel gaan we lekker dineren met z'n allen. Donderdag 21 mei vervolgt de tocht door Noord-Frankrijk, om aan het eind van de dag aan te sluiten bij het volgende agenda-punt.

- Donderdag 21 mei (Hemelvaartsdag) tot en met zondag 24 mei: Internationale Frankrijk. Zie hiervoor de mailingen van de Franse club en FICCSM. Houd ook de website van de France club ([smclubdefrance.org](http://smclubdefrance.org)) en onze Facebookpagina in de gaten voor meer informatie.

De volgende activiteiten worden nog ingevuld:

- Zaterdag 13 juni: Technische meeting.
- Zaterdag 5 september: Tourrit 2020.
- Zaterdag 31 oktober: Brugdag/ Technische meeting.
- Donderdag 3 December: Stamtafel incl. lezing!

De agenda komt op onze website te staan, maar houd natuurlijk ook je mailbox in de gaten.

Tot zover mijn ideeën over 2020. Reacties zijn van harte welkom op [nico@nicoschakel.nl](mailto:nico@nicoschakel.nl). Wellicht praten we nog bij op de oliebolendag van Cyril op zondag 29 december. Voor nu wens ik jullie een goede kerst en jaarwisseling toe en we gaan er met z'n allen een mooi SM-jaar van maken in 2020!





## SM's onder de hamer (16)



*Na het recordaantal van 15 SM's in de vorige editie van Eenmaal andermaal, doen we het deze keer weer iets rustiger aan met 4 diva's. In staat variërend van project tot rijklaar, maar wel met 1 opvallende overeenkomst: allemaal van sap voorzien via carburateurs. De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.*

*door Sietse Beckers*

Datum: 31 oktober 2019  
Plaats: Goodyear, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1302  
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automatisch, airco, originele radio, donkergrijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 57483 mijlen.  
Hoewel aangeboden door een dealer uit Arizona, een staat waar ze regen alleen maar kennen van horen zeggen, is dat bij deze diva geen garantie voor een roestvrij lijf. Een eerste snelle blik verhult nog een hoop, maar een nadere inspectie van de foto's brengt toch

her en der wat corrosie aan het licht. Iets waar de verkoper overigens geen geheim van maakt. De auto bevond zich namelijk eerst in West-Virginia en daar zijn ze wel bekend met hemelwater. Verder is er over de historie niet heel veel bekend, anders dat deze SM in West-Virginia een tijd stilstond. De dealer uit Arizona zag in ieder geval noodzaak om na de aanschaf het spuitwerk bij te werken en de motor te vervangen. Overigens is dat geen garantie voor zorgeloze mijlen, volgens de verkoper is er namelijk nog verder mechanisch werk nodig om het blok goed te laten lopen. Van binnen zien we verder stoelen



die nog mooi ogen, een originele radio en een dashboard dat helaas gescheurd is. Al met al een auto met wat werk, maar daar was het winnende bod uiteindelijk ook naar: 15.000 dollar (13.500 euro).

Datum: 9 november 2019  
Plaats: Lyon, Frankrijk  
Veilinghuis: Aguttes  
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2787  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, blauw met zwart lederen interieur, tellerstand: onbekend.

Een SM uit de collectie van Pierre Brignole. De Corsicaanse zanger genoot niet lang van de dame, want hij schafte haar in 2018 aan en nu mocht ze alweer weg. In 1971 werd ze voor het eerst ver-

kocht via een dealer in Libourne, rechts van Bordeaux. In 1982 vond de eerste wissel plaats, ditmaal via een dealer in Pessac, direct ónder Bordeaux. De SM bleef trouw aan de Franse westkust tot 2003, het moment van de tweede wissel. Ze verhuisde naar de oostkust, Narbonne om precies te zijn, waar door de toenmalige eigenaar flink in haar werd geïnvesteerd. De derde wissel was die van Nardonne naar Corsica in 2018. Een SM die veel zon heeft gezien dus, met een sluitende historie en volgens de verkoper in goede staat. Wij moeten het doen met de woorden van het veilinghuis en een summier aantal foto's, maar er lijkt weinig mis met deze diva. De belangstellenden ter plekke waren echter niet enorm onder de indruk. De geschatte opbrengst van 35.000 - 45.000 euro werd niet gehaald en ze blijft voorlopig nog even op Corsica.





Datum: 9 november 2019  
Plaats: Lyon, Frankrijk  
Veilinghuis: Aguttes  
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB3279  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, rood met zwart lederen interieur, tel-lerstand: onbekend.  
Veilinghuis Aguttes had met de verkoop van deze SM meer succes dan met de hiervoor beschreven dame. Misschien toch een teken dat er slechts 1 serieuze gega-digde was en dat die uiteindelijk de voorkeur gaf aan dit mooie exemplaar in Rouge de Grenade. Mogelijk heeft iemand haar af-gelopen juli nog gezien, want ze schijnt present te zijn geweest in La Ferté-Vidame. De rit daarnaar-toe ging volgens Aguttes vlek-keeloos, dankzij een uitgebreide restauratie in 2014 waarbij onder meer de carrosserie en mechanica werden aangepakt. Denk aan nieuwe kleppen, kettingspanner enzovoorts. In de jaren daarna volgden ook nog aanpassingen aan de hydrauliek en elektronica. Een rijklaare SM dus, die werd ingeschat op 45.000 – 65.000 euro.





De bidders bleven aan de lage kant van die schatting hangen, met uiteindelijk een winnend bod van 47.524 euro (inclusief bijkomende kosten).

Datum: 18 november 2019

Plaats: Toulouses, Frankrijk

Veilinghuis: Interencheres

Kavel: Citroën SM 1972

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met beige stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 38997 kilometer.

Tijd over en op zoek naar een restauratie-uitdaging? Dan was dit misschien wel een mooie kans geweest. Een grijze SM uit 1972 die helaas meer dan de helft van haar leven in een schuur heeft gestaan. Dat zelf de fraaiste dame



er na 30 jaar wegzuchten niet helemaal fris meer bijstaat, spreekt voor zich. We zien een interieur waar het weer flink in zit, veel stof en een vastgelopen Maserati-kraftbron. En toch lijkt dit niet zo'n slechte deal. Van buiten ziet de auto er nog helemaal niet slecht uit, binnenin valt er ook genoeg te redden en de auto oogt helemaal compleet. Ja, hier gaat flink wat werk in zitten, maar online veilinghuis Interencheres zette laag in met een schatting tussen de 5000 en 7000 euro. Helaas voor ons zijn de biedingen bij Interencheres geheim en weten we dus niet wat de hoogste bidder uiteindelijk heeft betaald, maar als het ergens rond de schatting zit lijkt dit helemaal geen slechte

deal. Probeer maar iets in vergelijkbare staat te vinden voor dat geld.



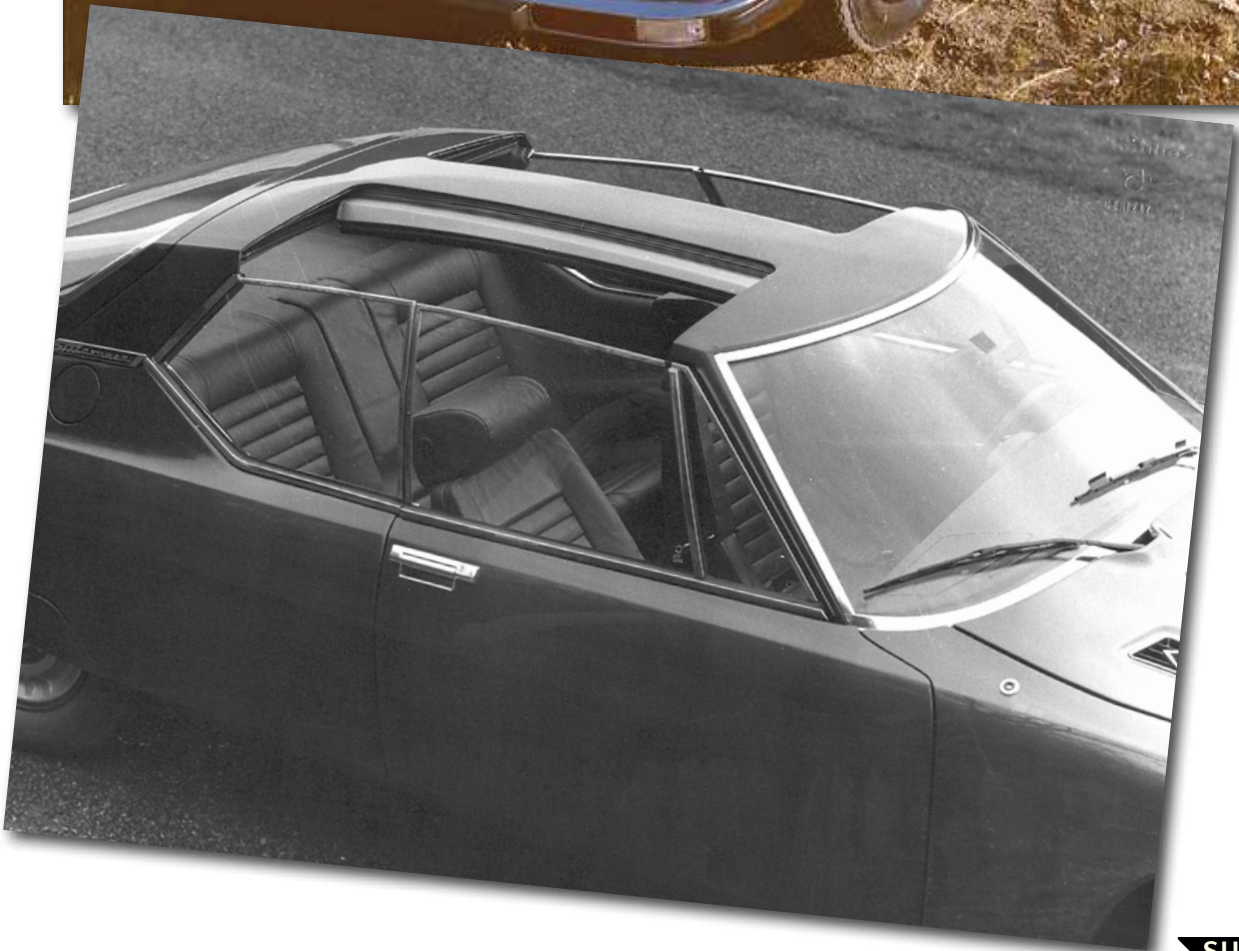
# Dakloos, maar dan anders

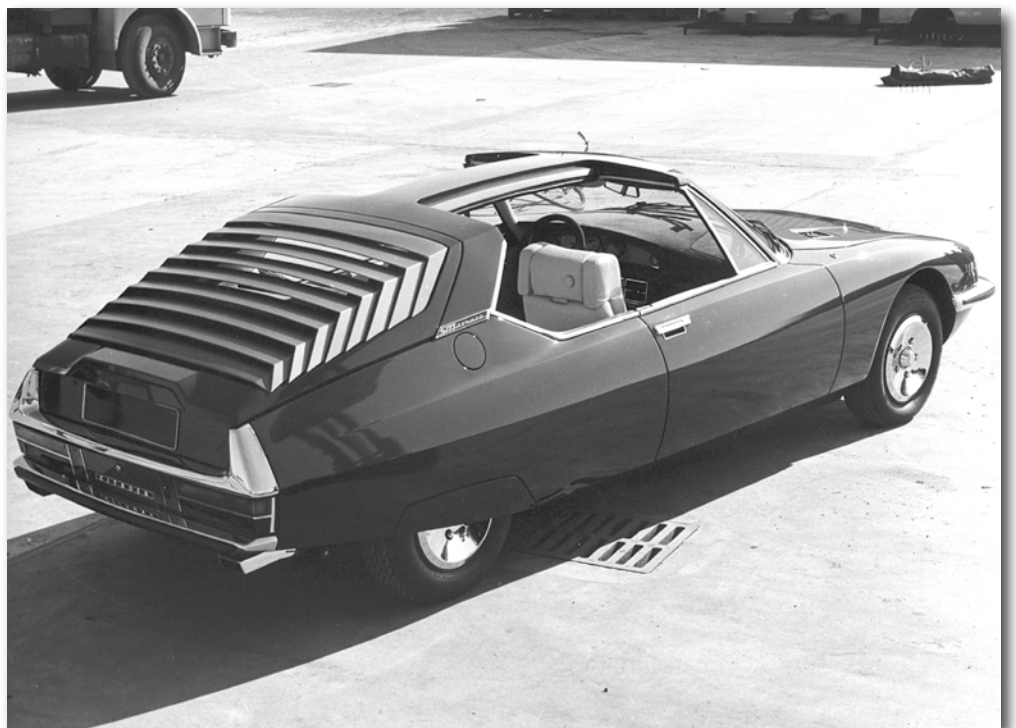


*Ditmaal niet uit eigen archief, maar uit het archief van de club: deze geweldige map van de Hueliez SM Espace! Met dank aan één van mijn voorgangers (Roland?) die deze brochure zo mooi heeft gescand.*

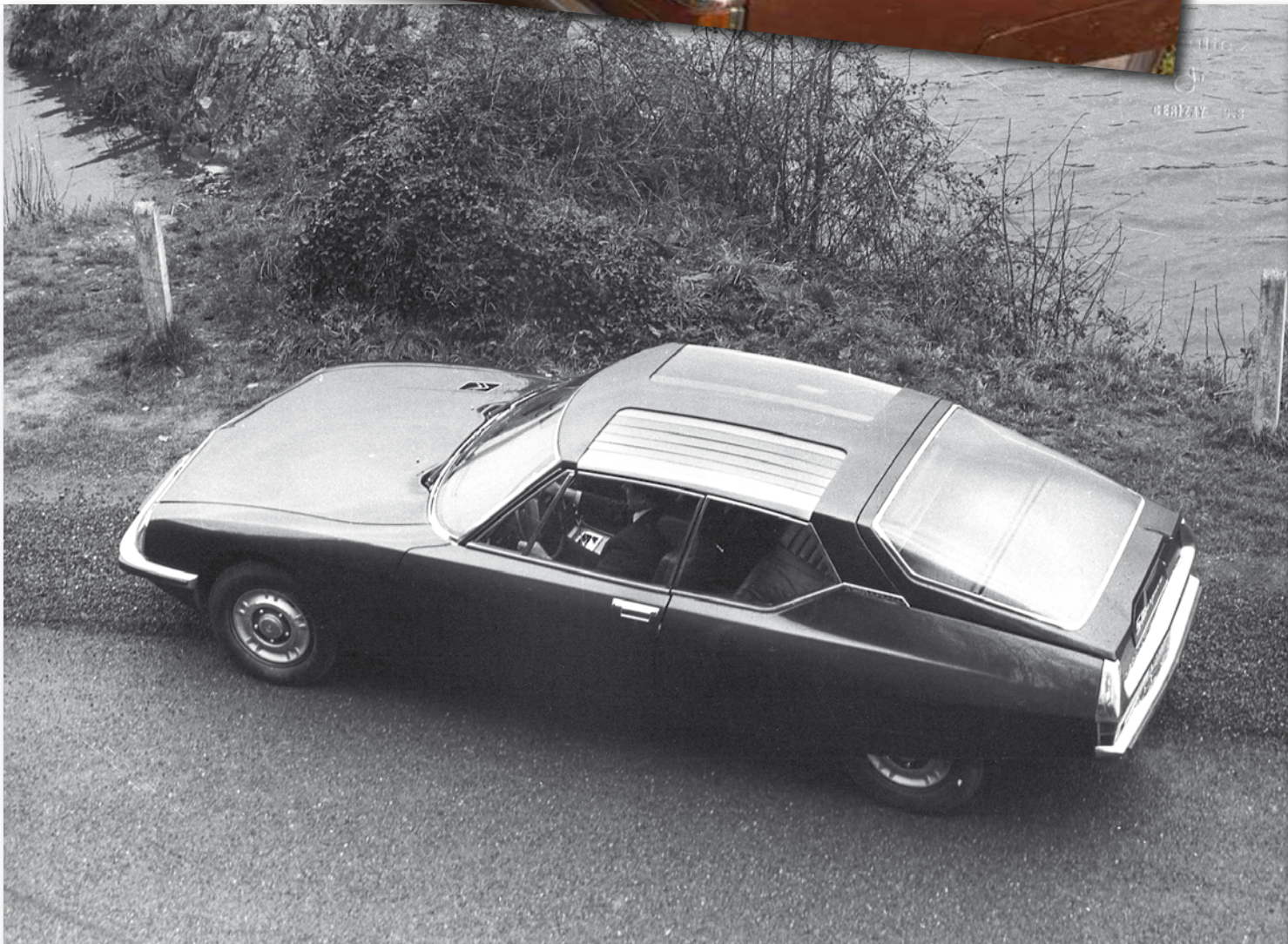
*door Jeroen van Tongeren*

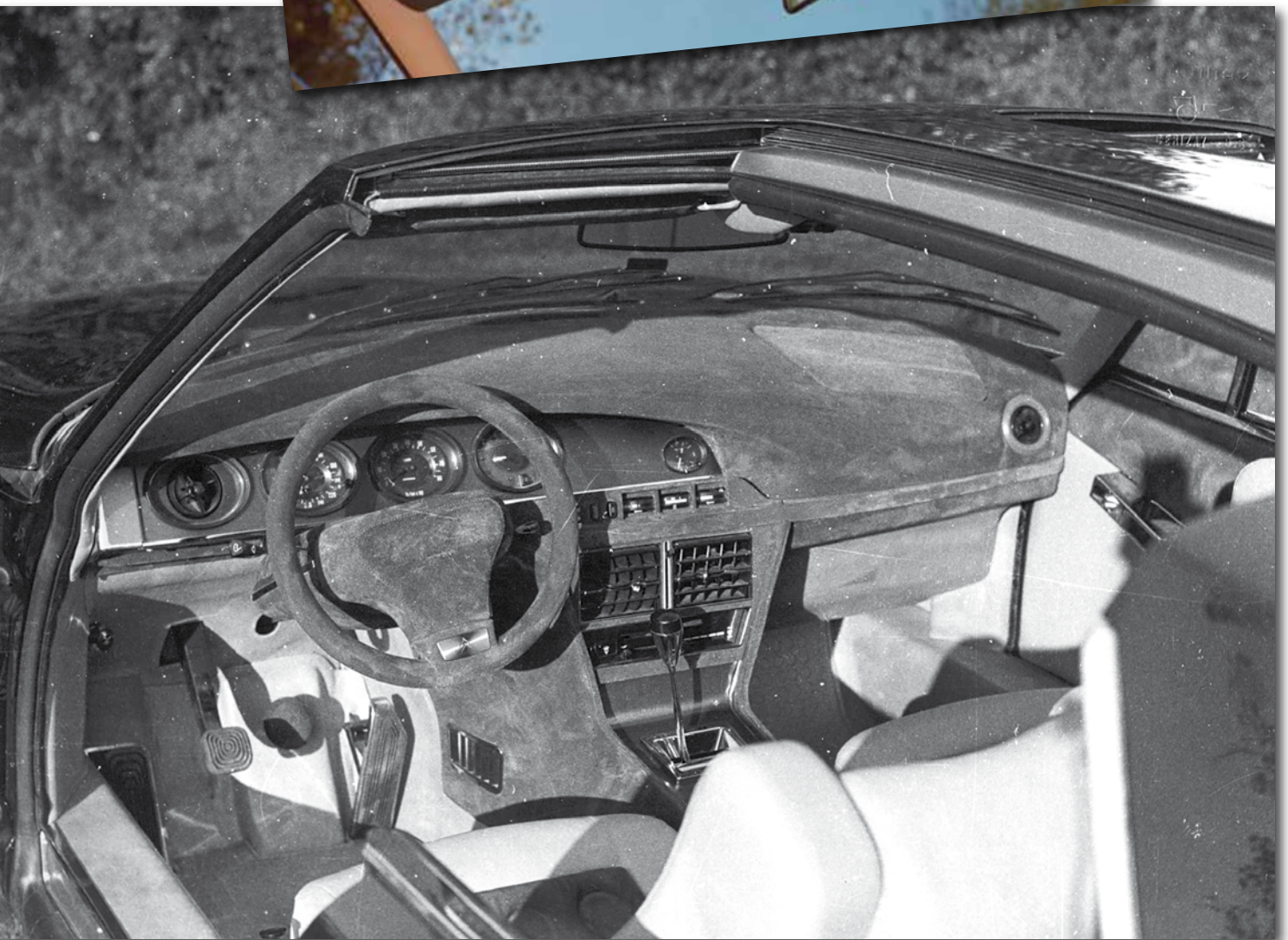


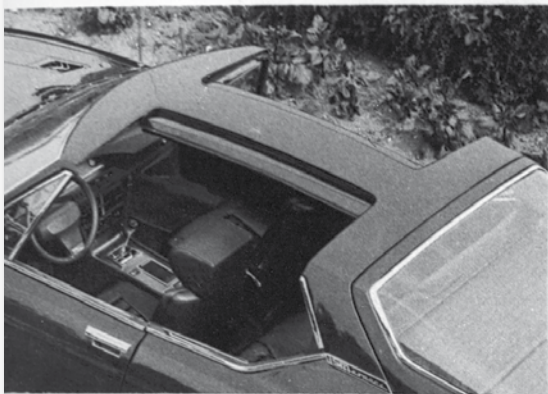












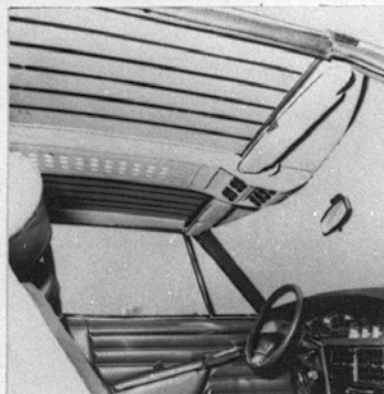
Le toit ouvrant "Espace" s'ouvre latéralement en deux parties.

Les deux demi-toits dont la commande est électrique, sont constitués de 6 caissons en aluminium anodisé.

Leur ouverture est indépendante et peut s'effectuer progressivement.

Lorsque le toit est entièrement ouvert, il subsiste une poutre centrale reliant le pare-brise à l'arceau arrière, ce qui constitue une protection importante en cas de tonneau.

L'ensemble des glaces latérales est escamotable.



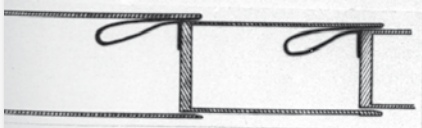
The opening roof of the "Espace" opens laterally in two parts.

The two halves of the roof, which are electrically controlled, are made up of 6 pieces of treated aluminium.

They open independently, and can be opened in stages.

When the roof is completely opened there remains a central beam connecting the windscreen to the rear roof bow, which constitutes an important protection if the car turns over.

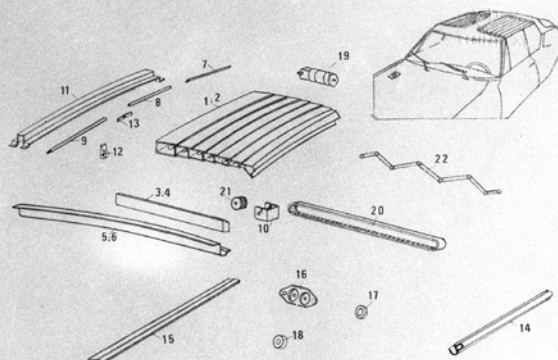
The side windows can be wound down.



### Principe d'étanchéité

The principle of the waterproofing method

Rep	K	N°	Désignation
1	1	86172580	Ensemble partie mobile G
2	1	86172590	Ensemble partie mobile D
3	1	86172600	Glissière AV-D
	1		Glissière AR-G
4	1	86172610	Glissière AV-G
	1		Glissière AR-D
5	1	86172620	Gouttière AV
6	1	86172630	Gouttière AR
7	2	86172640	Arbre primaire
8	2	86172650	Arbre milieu
9	2	86172660	Arbre secondaire
10	4	86172670	Tendeur
11	1	86172680	Support central
12	4	86172690	Palier
13	4	86172700	Joint de cardan
14	2	86172710	Joint de brancard
15	2	86172720	Joint de pavillon
16	1	86172730	Cage de roulement
17	2	86172740	Fiasque de roulement
18	2	86172750	Roulement
19	2	86172760	Moteur
20	4	86172770	Courroie de transmission
21	8	86172780	Paulie
22	8	86172080	Dispositif d'avance parallèle



Avec le Toit Ouvrant Espace, les inconvénients d'un cabriolet classique disparaissent, notamment :

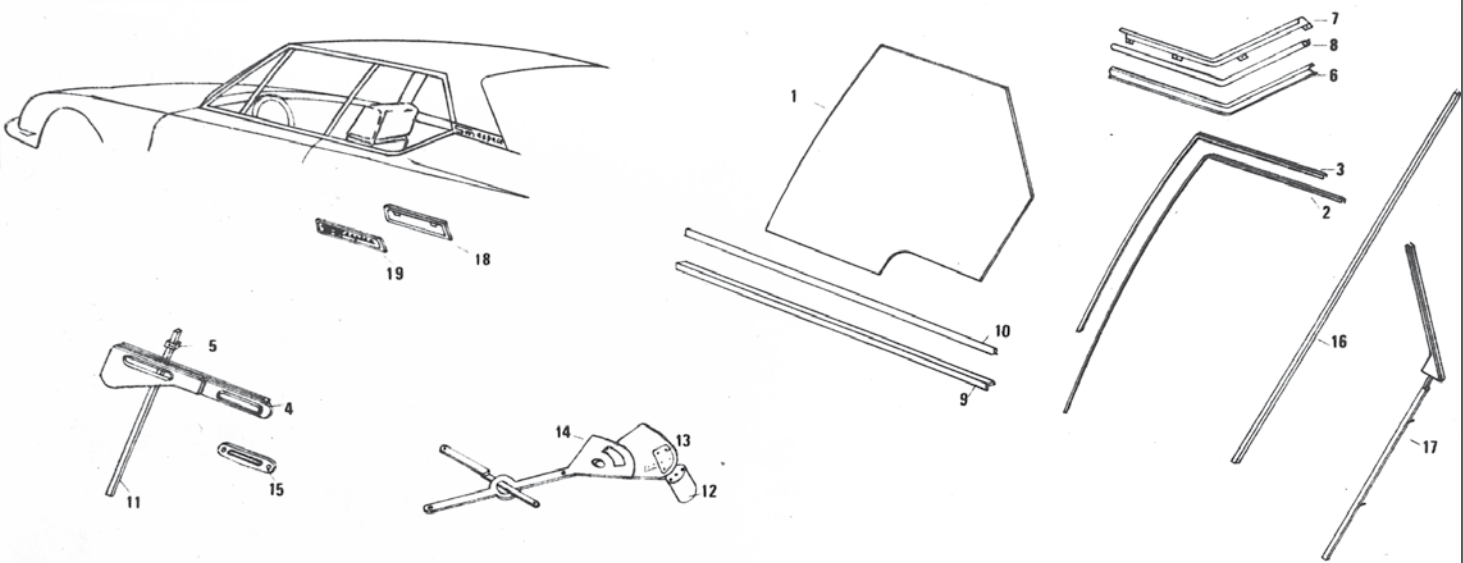
- la vulnérabilité de la toile aux intempéries et aux effractions,
- les bruits aérodynamiques, sans compter les manœuvres généralement complexes que nécessitent un décapotage.

Son étanchéité parfaite permet l'utilisation de l'air conditionné.

With the opening roof of the "ESPACE" the inconveniences of an orthodox convertible disappear; notably :

- The vulnerability of the material in bad weather conditions and from the point of view of security
- The wind noises, not to mention the usually complex manoeuvres necessary to lower the roof

Its complete air-tightness allows the use of air-conditioning.



Rep	K	N°	Désignation	Rep	K	N°	Désignation
1	1	86162020	Glace AR G	10	2	86162260	Joint d'étanchéité intérieur
	1	86162030	Glace AR D		11	2	86162290
2	2	86162040	Profil de calage	12	2	86172790	Moteur
3	1	86162050	Cadre de glace G	13	2	86172800	Réducteur
	1	86162060	Cadre de glace D		14	1	86172810
4	1	86162140	Bas de glace G	15	1	86172820	Lève glace D
	1	86162150	Bas de glace D		16	2	86172850
5	2	86162180	Patin de guidage	17	1	86172860	Glissière AR G
6	1	86162190	Enjoliveur extérieur G		18	1	86172870
	1	86162200	Enjoliveur extérieur D	19	1	86172880	Enjoliveur de custode G
7	1	86162210	Enjoliveur intérieur G		1	86172890	Enjoliveur de custode D
	1	86162220	Enjoliveur intérieur D	1	1	86172900	Plaquette "SM ESPACE" G
8	1	86162230	Profil de maintien G		1	86172910	Plaquette "SM ESPACE" D
	1	86162240	Profil de maintien D				
9	2	86162250	Lèche glace				

**Brevet - Patent**

ALLEMAGNE . OCCIDENTALE  
 BELGIQUE  
 ETATS . UNIS . D'AMERIQUE  
 FRANCE  
 GRANDE . BRETAGNE  
 ITALIE  
 JAPON  
 LUXEMBOURG  
 PAYS . BAS

**heuliez 79140\_Cerizay\_FRANCE**  
**Télex 79466 : T61 (48) 65.51.75**



# Zoektocht naar stoffen bekleding

In een SM is het heerlijk vertoeven, zeker als het interieur in onberispelijke staat is. De stoffen bekleding van de SM van leden Tammo Brouwer en Peter de Haan had zijn beste tijd gehad en dus gingen ze op zoek naar een nieuw interieur. Een zoektocht die een prachtig eindresultaat opleverde.

*door Tammo Brouwer*







Na de aanschaf van onze Nederlands-Italiaanse SM Injection Electronique uit 1973, gekocht in januari 2017 van een notaris in Leeuwarden, zijn Peter en ik langzaam bezig gegaan om de auto weer in een goede staat te brengen. We hadden alle adviezen van garagisten en clubleden over wel of niet revisie van de motor, tunen etc. aangehoord en besloten rustig aan te doen en te proberen eerst de auto weer goed te laten rijden zonder een grote revisie van de motor. We hebben de motor laten nakijken bij Citroën Garage Lijzenga in Damwoude, zo'n 20 kilometer boven Leeuwarden. Hier hebben ze wel wat ervaring met SM's en met behulp van adviezen van Cyril Sars en Bart Kocken kregen ze onze auto weer goed rijdend. De auto had jaren geen goed onderhoud gehad en er was nauwelijks mee gereden. Onze

eerste ritjes gingen hortend, stotend en knallend met veel blauwe uitlaatgassen. De auto liep op 3 cilinders en had een verbruik van 1 op 3. Maximale snelheid was 120 km/u. Lijzenga heeft heel veel tijd gestoken in het afstellen van de motor, het stellen van de kleppen, vervangen van de veerbollen, vervan-



gen van de stuurkogel etc. Later zijn de lezzakken vervangen, remmen ontluft en schoon gemaakt en is er een nieuwe dynamo geplaatst.

### Grote genieten

Na dit alles reed de auto fantastisch en begon het grote genieten. Niks revisie motor, gewoon rijden! En dat deed en doet ze nog steeds fantastisch. Al een paar keer boven de 200 km/u geweest. Dan rijdt ze heel gemakkelijk, vertrouwd. Natuurlijk wel eerst voorzichtig de motor opwarmen en niet snel optrekken bij de verkeerslichten. Maar wel goed doortrekken in de versnellingen en genieten van de 'Maserati sound'. Ik rijd hiernaast een DSuper, ook een heerlijke auto, maar in de SM geen gebrek aan vermogen en dat is wel lekker. Het verbruik was en is nog steeds hoog, 1 op 6 is normaal. Gelukkig heeft de SM een tankinhoud van 90 liter en we zijn ook niet van plan om heel veel kilometers te rijden, 2000 tot 3000 per jaar?

Nu de auto lekker reed was het tijd om de bekleding van de SM aan te pakken. Vooral omdat de oude bekleding niet fraai oogde en het interieur ook 'oud' rook. De stof was verkleurd, dun geworden op de voorstoelen, en op de bestuurdersstoel lag het deels los. Achterin viel het nog wel mee, behalve bovenop de rugleuning. Daar waren de effecten van de Italiaanse zon zichtbaar.

Wij zijn in het bezit van een Italiaanse goudkleurige SM met een bleek beige/groenige stoffen interieur in blokjesmotief (stof was destijds een extra optie, naast standaard leer). Het blokjespatroon is er vanaf bouwjaar '73 en waarschijnlijk zijn de eerste injectieversies hier mee uitgerust.

### Op zoek

Maar hoe pakken we dit aan? De oude stof vervangen door een leren interieur? Misschien wel mooi, maar niet origineel. Persoonlijk vinden wij leer minder mooi dan stof én daarnaast zit stof steviger en prettiger. Leer is ook wel erg duur, hadden wij gehoord. Voor een volledig nieuw leren interieur betaal je rond de 8000 euro en dat hadden wij er niet voor over. Eerst alleen maar de bestuurdersstoel doen? Konden we rustig kijken hoe



het resultaat zou zijn. Maar wie kan het doen? De zoektocht naar een goede stofleverancier en naar de juiste stof bleek niet eenvoudig. Het ene bedrijf doet alleen in



leer en heeft een wachttijd van 2 jaar, het andere bedrijf durft er niet aan te beginnen of heeft geen tijd. Peter kwam bij een levensmiddelenroothandel een man tegen met een kar

achter zijn auto waarop 'de Mooi Stoffeerder' stond. Het bleek een stoffeerder vlak boven Heerenveen te zijn. Dat was vlakbij en afspreken was gemakkelijk. Peter en ik erheen met de SM. De stoffeerder werd helemaal enthousiast toen hij de auto zag en wilde de uitdaging graag aangaan. Hij repareert vooral bekleding van caravans, campers en boten. Maar hij had inmiddels ook enkele oldtimers gedaan, waaronder een paar oude Alfa's en wat Engels spul. Zijn voorstel was niet alleen de bestuurdersstoel te doen.

Na wat heen en weer gepraat over de



kosten besloten Peter en ik toch dan maar direct het hele interieur aan te pakken. Alleen met welke stof? Verscheidene stoffen erbij gehad, maar net niet helemaal passend qua kleur en type stof. Eerst nog maar eens het internet op, op zoek naar bedrijven die de 'originele stof' zouden kunnen leveren. Maar daar kwamen we ook niet verder. Uiteindelijk geluisterd naar de vrouw van de stoffeerder (een Italiaanse) en Arda, de vrouw van Peter. Vrouwen weten veel



meer van kleur en stof dan mannen, zo werd ons verteld. Dus een kleur en stof gekozen die het meest leek op de originele stof en deze besteld. Toch waren we wel teleurgesteld dat we de originele stof niet konden vinden. Na een paar weken hoorden we dat de uitgekozen stof toch niet leverbaar was. Vervolgens was ook het uitgekozen alternatief niet leverbaar. Uiteindelijk kwam de stoffeerder via een DS-garage (ID/DS specialist Sanders) in contact met een Poolse stofleverancier. Zij maken de originele Citroën-interieurstoffen na. Wij waren blij toch iets te vinden en natuurlijk erg nieuwsgierig naar deze stof. Na het zien en voelen van de stof waren wij zeer enthousiast. De kleur was iets meer beige en zonder de groene zweem, maar verder prima. Zeer goed passend bij de kleur van de auto.

### Aan de slag

Alle stoelen eruit, achterbank eruit, zijpanelen van de deuren, vloerbedekking etc. Alles los, wat een bende. Komt dat wel weer goed? De stoffeerder maakt een compliment aan Citroën. Zoals de stoelen zijn gemaakt en hoe de stof op de stoelen zit: vakwerk. Nu natuurlijk volledig verweerd en het schuimrubber vergaan en verhard. Maar origineel knap gemaakt. Duidelijk een duurdere auto, zeker in vergelijking met Engelse auto's, waar de stoffeerder ook wat interieurreparaties aan had gedaan. De stof komt er weer strak op en we kunnen zelfs de vorm van de stoelen aanpassen met extra lendensteun voor de onderrug.

Het uiteindelijk resultaat vinden wij prachtig. Het interieur is nieuw, de deurpanelen hebben weer hun originele

*De stoffeerder maakte een compliment aan Citroën. Zoals de stoelen zijn gemaakt en hoe de stof op de stoelen zit: vakwerk.*

structuur met groeven, de vloerbedekking is weer netjes. En het ruikt weer fris. Kortom, Peter en ik zijn zeer tevreden over de kleur en de stof en over het goede werk van de stoffeerder. Ook over de prijs waren wij zeer tevreden, zeker als je het gaat vergelijken met leer. Afgelopen zomer is Peter met Arda mee geweest naar de internationale bijeenkomst in Hamburg. Van alle partners die mee waren, zat Arda het meest comfortabel. Stof blijkt zachter, minder glad en minder warm te zijn dan leer.

### Rook onder de motorkap

Nu eerst weer rijden en genieten. Natuurlijk blijven we zaken tegenkomen waar wat aan gedaan moet worden. In het voorjaar hebben we de koppelingsplaat laten vervangen en tijdens een rit in het voorjaar zagen we opeens, tot onze grote schrik, rook onder de motorkap. Bleek de slang voor de olietoevoer lek te zijn geraakt (schuurde tegen achterkant motorblok, was niet te zien), waardoor er olie lekte op het hete spruitstuk en uitlaat. Dan blijkt het te gaan om een slang van 4 meter die niet zomaar voorradig is en speciaal gemaakt moet

worden. Dankzij de hulp van Cyril is dit probleem ook weer opgelost. Al rijdend vervangen we onderdelen. Gelukkig niet alles in 1 keer. Motorisch rijdt ze nog steeds top, maar het benzineverbruik blijft behoorlijk. Inmiddels ook ontdekt



dat het geen auto voor in de stad is: stilstaan en optrekken is niet haar ding. Dat hoeft ook niet, gelukkig. Maar ook in de



## *Vrouwen weten veel meer van kleur en stof dan mannen, zo werd ons verteld.*

file werd ze snel warm, wat het rijden erg onprettig maakte (zie het verslag van Arda in de vorige SublieM). Dus toch recent de oude radiator en ventilator vervangen door een 3-laags-radiator en 2 nieuwe koelventilatoren. Ook hebben we de hydrauliek van de koplampen weer klaar laten maken.



Bestuurslid Sietse van onze club heeft al een rit gemaakt in onze Majesteit en ondertussen konden wij proefrijden in zijn groene SM. Die bleek toch weer heel



anders te rijden dan de onze. Kortom, elke SM is weer anders, er is er geen één gelijk en zoals 'de onze' is er geen één!





# 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)

