

SUBLIEM 91

Citroën SM Club.nl

juli 2020



ALV en voorjaarsrit in september

Op naar een zonnig najaar



Inspanning en volharding loont: de stuurhuizen zijn klaar



Met Jules Deelder in een ongelàeuvelukke pleuriswaguh



Hoe je zelf een wiellager van een SM vervangt

Citroën SM Club Nederland



Opgericht: 22 april 1993
Correspondentieadres: Van der Weeghensingel 17, 5212 PH Den Bosch
e-mail: suzannemirable@gmail.com
internet: www.citroensmclub.nl
KvK: Noordwest-Holland, nummer 40626199
IBAN: NL 86 INGB 0000533621; BIC INGBNL2A
aangesloten bij: Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).
Membre de coeur: Robert Opron (France)
Membre d'honneur: Peter Pijlman (France)
Lid worden: aanmelden via het contactformulier op de site
Lidmaatschap: 80,00 euro per jaar

Bestuur

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

SublieM

Redactie: Sietse Beckers (sietsebeckers@outlook.com)
Nico Schakel (nico@nicoschakel.nl)
Jeroen van Tongeren (jgvantongeren@upcmail.com)
Vormgeving: Tony Vos (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.





In dit nummer

91

juli 2020

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de pseudo-voorzitter.....	5
Door Nico Schakel	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Op pad met Jules Deelder.....	8
Door Gert Wisse	
Salut Membres.....	15
Door Robin Visser	
Wiellager vervangen.....	20
Door Peter van Geest	
Stuurhuisrevisie.....	24
Door Han Geisler	
Dubbeltest SM en Fiat Dino.....	30
Door Robert van Overbeeke	
Eenmaal andermaal.....	40
Door Sietse Beckers	
Oud papier.....	50
Door Jeroen van Tongeren	

Op de voorpagina De SM van clublid Sietse Beckers. Foto gemaakt door Tim Laan Fotografie. Foto achterblad gemaakt door clublid Michiel Rautenberg.

Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



- **Onderhoud en reparatie • Motorrevisie • Advies en restauratie •**
- Bezoek onze webshop met meer dan 1000 SM onderdelen**
www.citrosars.nl



**CYRIL SARS
CITROËN
CARS**

Ettensestraat 19 - 7061 AA Terborg
0315 - 32 67 88 06 - 53 172 488
info@citrosars.nl - www.citrosars.nl

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

Beste clubleden,

Officieel ben ik nog geen voorzitter, maar ik neem graag het stokje van Robin over. Na zijn inspirerende 'Van de voorzitter' in SublieM nummer 90 vind ik het moeilijk een nieuwe 'Van de voorzitter' op papier te zetten. Hierbij wil ik allereerst Robin bedanken voor alle inzet en de plezierige samenwerking, gaan we denk ik gewoon mee door overigens. Kom ik komende ALV op terug! Dan toch een poging:

Enthousiast begonnen met een aardig programma, al zeg ik het zelf. En toen kwam corona. De ALV op het laatste moment afgeblazen en daarna activiteit voor activiteit geannuleerd. Voor een bezoek aan SM2A hadden we best een hoge opkomst. Aardig was dat er een aantal leden zich opgegeven hadden die we bij de gebruikelijke activiteiten niet zo vaak zien. Wellicht wil Jan dit bezoek weer oppakken, er is een draaiboek! Het is aan Jan, zie verder.

Ook de Internationale in Parijs, ten noorden dan, ging er aan. Er was zondagmorgen een fotoshoot georganiseerd van alle aanwezige SM's op de Champs-Élysées met op de achtergrond de Arc de Triomphe! Leek mij SublieM. En daarna een bezoek aan het Conservatoir. Ook leuk! Het lijkt een beetje een klaagzang, maar ik ben van mening dat al dat annuleren wel de juiste beslissing was. Gewoon een beetje pech dus.

Zoals het er nu naar uitziet vindt de voorjaarsrit op 19 september plaats, net geen najaar. De technische meeting van 20 juni gaat naar 5 september, gecombineerd met de ALV. Verder volgen nog een technische meeting cq brugdag, weekendje Eifel/Moezel en een stamtafel. En dan is het jaar alweer om. Een kort voorzitterschap!

Over dat korte voorzitterschap heb ik al eens eerder wat geroepen. Ooit heb ik bij een club gezeten waar een voorzitter maar één jaar aanbleef. Dat jaar was dan ook zijn jaar. Hij maakte het programma en organiseerde de dingen die hij belangrijk vond voor de club. Even

Van de voorzitter



een jaar de schouders eronder en daarna weer genieten onder het volgende voorzitterschap. Zo waren de op één volgende jaren voor ieder wat wils en trad er geen sleur op. Het ene jaar techniek, het andere jaar ritjes enzovoort.

Dit is mijn gevoel. Hoe Jan het volgend jaar oppakt, is helemaal aan hem. Als corona het toelaat gaan we er gewoon nog een gezellig najaar van maken en hoop ik jullie op 5 september bij Broere in Krimpen aan den IJssel te zien.

Nico Schakel

ALV op 5 september

Na een vertraging om voor de hand liggende redenen, starten we op 5 september alsnog met het clubprogramma van 2020. Het eerste evenement is een brugdag bij autobedrijf Broere in Krimpen aan den IJssel, gecombineerd met onze algemene ledenvergadering

(ALV). Er staan wat bestuursontwikkelingen op stapel, waaronder een voorzitterswissel, en natuurlijk bespreken we graag gezamenlijk de resterende invulling van dit uitzonderlijke jaar. De cijfers en notulen van 2019 en de begroting voor 2020 zijn begin maart rondgestuurd. Mocht je deze niet meer hebben en ze ter



voorbereiding graag nog een keer ontvangen, stuur dan een mail naar suzannemirable@gmail.com.

Geen APK meer voor SM's ouder dan 50 jaar
Het hing al een tijd in de lucht, maar de kogel is eindelijk door de kerk: oldtimers van 50 jaar of

ouder zijn binnenkort vrijgesteld van de Algemene Periodieke Keuring, oftewel de APK-keuring. De Eerste Kamer ging op 19 mei akkoord met dit wetsvoorstel en het is nu alleen nog aan de RDW om de vrijstelling door te voeren. De exacte ingangsdatum is nog niet bekend, maar lang zal het in ieder geval niet meer duren. Bezitters van vroege SM's met nog een redelijk verse APK hoeven waarschijnlijk nooit meer langs een APK-keurstation met hun diva. Voor de meeste van ons betekent de vrijstelling nog één, hooguit twee keer langs de keurmeester en dan is het over met de tweejaarlijkse herinneringen van de RDW.

Volgens de FEHAC is de voornaamste reden voor de vrijstelling dat historische voertuigen liefhebbersvoertuigen zijn, die uitstekend worden onderhouden

Citro boutique

Living the Citroën life

en waar maar weinig mee word gereden. Bovendien ontbreekt het de APK-keurmeesters doorgaans aan gedegen kennis over de hele oude voertuigen. Overigens betekent de vrijstelling niet dat je voortaan gerust rijkelijk lekkend en met gaten in de bodem op pad kunt. Wie de weg opgaat met een ondeugdelijke SM, kan daar nog steeds een flinke boete voor krijgen. Goed onderhoud blijft dus van harte aanbevolen, ook zonder de APK-verplichting.

Net gerestaureerde SM belandt in het water

Pijnlijke beelden uit Frankrijk: een vers gerestaureerde SM belandde begin juli in een Frans kanaal als gevolg van een vergeten of weigerende handrem. De onfortuinlijke eigenaar maakte op reis met vrienden een stop in Avanne-Aveney en had net zijn



2020

5 september:	ALV en technisch evenement bij autobedrijf Broere
11 september	Sluitingsdatum kopij Subliem 92
19 september	Voorjaarsrit
9-11 oktober	Toerit Rijn/Moezel

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

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

diva geparkeerd, toen hij bij het weglopen tot zijn grote schrik zag hoe de dame uit zichzelf richting het water rolde en kopje onder ging. Videobeelden van het incident tonen hoe de SM al snel met haar neus op de bodem balanceerde en alleen haar kont nog boven water wist te houden. Met behulp van kabels en een graafmachine stond ze niet veel later weer op het droge. Op een gehavende neus na ogenschijnlijk redelijk ongeschonden, maar dat water zal helaas de nodige schade hebben toegebracht.



Het mysterie van de lekszaken

Ook altijd benieuwd geweest wat er gebeurt met al die lekszaken die Citroën-rijders jaarlijks verslijten? Clublid Rob Kruijff leek even het mysterie ontrafeld te hebben toen hij tijdens een trip in Zweden het Leksaksmuseum tegenkwam. Helaas bleek na wat speurwerk dat leksak staat voor speelgoed in het Zweeds. Geen museum voor gescheurde lekszaken dus, hooguit wat leeggelopen skippyballen.





Tekst **Gert Wisse** ♦ Fotografie **Henk van den Hurk**

DOORDENDEREN

met

Deelder

Betrapt met snelheden van 190 km/h en meer, moest hij al vijf keer voor de rechter verschijnen. Jules Deelder (49) kan het hardrijden desondanks niet laten.

In volle galop denderde de dichter naar Parijs.

Het vervoermiddel: een Citroën S.M. Autovisie reed met hem mee. Over Studebakers, jazz en een 'absolute grafwaguh'.

Wat een ongeløuevelukke pleuriswaguh, joh!''', zegt Jules Deelder nijdig en in een onvervalst Rotterdams accent. Hij vloekt hartgrondig. Geërgerd kijkt de dichter naar de beeldschone neus van de Citroën SM en zegt vervolgens cynisch: „'t is wel een mooie pleuriswaguh.” Bij aanvang van de rit, staand voor de artiesten-ingang van theater De Doelen in Rotterdam, had Deelder de bronsmetalliek gekleurde SM nog omschreven als 'een juweeltje'. Maar de aanvankelijk door de excentrieke dichter als edelsteen getypeerde Citroën heeft inmiddels — vierhonderd kilometer later — zware averij opgelopen. Het linkervoorwiel en alles dat zich in de directe omgeving daarvan bevindt, is zo erg aan gort gereden dat we onmogelijk onze weg kunnen vervolgen. We zijn gestrand, tot groot onge-

noegen van Jules, wiens gezicht op onweer staat. Het vlindermontuur van zijn bril doet z'n blik nog strenger lijken dan die in werkelijkheid al is. We staan in de plaatselijke garage van Roye, een dorpje zo'n honderd kilometer noordelijk van Parijs en zijn overgeleverd aan een nors kijkende garagist en diens monteurs.

Wat was er gebeurd? Een half uur eerder deinde de SM met ruim 160 km/h op de kilometer teller nog gracieus over de autoroute A1 richting Parijs. Deelder zat ontspannen achter het stuur, in de linkerhand een sigaar, de rechter knuist om de rand van het stuurwiel geklemd. „Is het je wel eens opgevallen dat in België overal stukken rubber van autobanden langs de kant van de snelweg liggen? Gek hè, alsof werkelijk iedereen er lek rijdt en de Belgische kit² of wie daar dan ook verantwoordelijk voor is, de rotzooi kennelijk nooit opruimt.” Nauwelijks uitgesproken

trok er een heftige siddering door de Citroën, gevolgd door een onheilspellende dreun die na enkele seconden overging in een aanhoudend geratel. Het stuur trilde als een bezetene. „*Kolere, wat kreige wuh nou?*”, riep Deelder verbaasd en vragend had hij naar de ovale klokken gekeken die in het avantgardistisch uitzienende dashboard huizen, hopen daar antwoord te kunnen vinden op zijn vraag. Eén blik naar buiten was echter voldoende om de situatie — en de ernst daarvan — te begrijpen: we waren bezig in rap tempo het rubber van onze linkervoorband te verliezen. Grote en minder grote flappen band werden — als ware het vuurpijlen — onder de auto vandaan gelanceerd, schoten met een noodvaart angstaanjagend dicht langs het linkerportieraam en kwamen vervolgens tientallen meters achter ons op het asfalt terecht. Gelukkig reed er niemand in onze buurt. Beheerst stuurde Jules de auto naar de vluchtstrook.

Labiel Een nadere inspectie van de linkervoorband, of wat daarvan over was, leerde dat er bij een vaart van 160 km/h waarschijnlijk *koordlaagseparatie* had plaatsgehad. Of in gewoon Nederlands: het loopvlak

We waren bezig in rap tempo het rubber van onze linkervoorband te verliezen

was losgeraakt van het eronder gelegen karkas. Het resultaat van deze separatie bood een trieste aanblik. Er was bijna geen loopvlak meer op de band en ook het karkas was voor het grootste deel verdwenen. Het lag op het asfalt van de A1. Nog slechts een laatste stukje tot profiel gesneden rubber hing zielig aan een rest ijzerdraad. Door de immense kracht van het rondvliegende rubber waren



bovendien het binnenscherm en het spatbord behoorlijk vernield. Deelder had mistroostig het hoofd geschud, een Gauloise opgestoken en verzucht: „Een Citroën SM is een persoonlijkheid. Maar het is wel een labiele, ja toch?” En daar staan we dan in de garage van Roye. In deze misère is er toch nog iets dat op de lachspieren werkt. Reizen met én een Citroën SM én Jules Deelder staat namelijk garant voor een ronduit verpletterende entree en veel verbaasde blikken, waar je ook ver-

schijnt. De monteurs van de garage weten niet waar ze het eerst naar moeten kijken. Naar de elegant gelijnde SM, een zeldzame verschijning die niet alleen door zijn welgevormde koetswerk, maar ook door de sonore brom van zijn 170 pk krachtige zescilinder Maserati-motor indruk maakt. Of naar de nog veel zeldzamere verschijning van de persoon die — onberispelijk gekleed in een messcherp gesneden grijs kostuum, de lange lederen jas losjes over de schouders hangend en de nodige armbanden rond de polsen zojuist vanachter het stuurwiel vandaan is gekropen. De mecaniciens besluiten Jules, nu ijsberend door de werkplaats, heimelijk vanuit de ooghoeken te observeren, de SM daarentegen wordt zonder enige vorm van gêne betast en bekeken.

Prestige Terug naar het begin van de rit. De havenstad Rotterdam verlatend rijdt Jules onzeker. Hij is een automaat gewend en moet, al hortend en stotend, wennen aan de handgeschakelde vijfbak en het bijbehorende koppelingspedaal. Eenmaal op de autoweg en beter gewend aan de sterk bekrachtigde besturing en de nogal ongevoelige rem die pas 'thuis geeft' als de remknop hard wordt in-

getrapt, raakt Deelder vertrouwd met de Citroën. (In de stad nog kwamen we een paar keer onbedoeld met luid piepende banden en net op tijd bij op rood staande verkeerslichten tot stilstand).

Dat groeiende vertrouwen met de Franse auto uit zich bij Deelder vooral in een toenemende mate van mededeelzaamheid. De nachtburgemeester van Rotterdam, een titel die Jules ooit kreeg omdat hij veelvuldig in het Rotterdamse nachtleven werd gesignaleerd, blijkt te praten zoals hij rijdt: redelijk ontspannen maar in een zeer hoog tempo. „Ik heb zelf een vijf jaar oude, donkerblauwe CX Prestige. Prachtwagen, heb er al vier van versleten. Ik rij altijd zo hard mogelijk. Gewoon, omdat ik dat leuk vind. Als ik naar huis ga, veelal midden in de nacht, is er geen hond op de weg. Dan blaas ik met 180, 190 kilometer per uur over de snelweg. Joh, dat gezeik van een maximum snelheid van honderdertwintig vind ik maar grote onzin.” Venijnig voegt hij er aan toe: „Laat ze verdomme een *minimum* snelheid van honderdertwintig invoeren, dat is stukken veiliger. Kan iedereen doorrijden en ben je dus meteen van die ellendige files af. En als ze dan ook nog de benzine vijf gulden de liter maken ben je tevens verlost van al die figuren die eigenlijk niets op de weg te zoeken hebben. Kunnen we nog beter doorrijden.” Als wil hij de zojuist gedane uitspraak kracht bij zetten, trapt de artiest vervolgens het gas diep in en raast met hoogst illegale snelheid ons land uit richting Parijs.

In de Franse hoofdstad wil de geboren en getogen Rotterdammer „een paar *lekkuruh*



Hij praat zoals hij rijdt: ontspannen maar in een hoog tempo.



En daar staan we dan in de garage van Roye...



Nachtburgemeester Deelder in restaurant La Coupole.



plaatjes en wat Amerikaanse pocketboekuh scoruh"*. Idolaat van jazz is Deelder voortdurend op zoek naar originele elpepersingen van deze muziek, vooral uit de periode van vlak na de Tweede Wereldoorlog. „En maar hopen die ene originele persing uit 1949 te vinden van een elpee van de legendarische saxofonist Charlie Parker. Een album waarvan iedereen zegt dat het er moet zijn maar dat nooit daadwerkelijk op de tweedehands markt is gesignaleerd, zodat ook niemand weet wat die langspeler heden ten dage moet opbrengen. Vreemd.”

Notoire linksrijders België. We razen voort. Zij die door de SM worden ingehaald denken waarschijnlijk dat een laagvliegend ruimteschip hen zojuist passeerde, gezien de futuristische vormgeving van de Citroën en het duivelse tempo waarmee de machine zich voortbeweegt. Wanneer op de linkerrijstrook plots een trager rijdende auto voor hem opdoemt gaat Jules laat in de remmen en kruipt zo dicht achter zijn voorganger, dat het lijkt alsof hij de lage, gelijk een haai bek gestroomlijnde neus van de SM, onder de achterbak van de voor ons rijdende auto wil schuiven. „Ongeloeuveluk hè”, zegt Deelder geïrriteerd en maakt een wegwerpgebaar naar de voorganger. „Dat is de laatste mode op de snelweg. Mensen die links blijven hangen als er niets valt in te halen. Je kan aan hun nek meestal al zien of ze voor je opzij

gaan of niet. Notoire linksrijders die niet in hun spiegels kijken hebben vaak zo'n dikke zultnek, weet je wel. En dat soort gasten kijken altijd met een blik van 'je kan me wel opduwen, maar je mag hier toch niet harder dan honderd twintig dus ik ga lekker niet opzij'. Met de blik gericht op zijn voorganger roept hij nu agressief: „Nou, pleur op, joh!” Na het uitspreken van deze laatste woorden glimlacht hij en zegt: „Dat riep ik laatst ook. Reed er vlak na de Van Brienoordbrug zo'n Zubaki of hoe heet zo'n ding — Suzuki

„Notoire linksrijders die niet in hun spiegels kijken hebben vaak zo'n dikke zultnek weet je wel.”

— voor me neus. Ik had het nauwelijks gezegd of die auto krijgt me toch een klapband, raakt in de slip en schiet zo van de weg af. Laat ik dus maar mijn mond houden.” Hij voegt de daad bij het woord en het wordt stil in de SM. We zijn inmiddels in de buurt van Arras, Frankrijk, en voor ons doemen gitzwarte bergen slak op, de afvalstoffen van een kolenmijn. Dan declameert Deelder:

„Het zwarte goud in onze mijnen lokt jong en oud tot diep in de schacht. Daar zal geen zon meer schijnen, want in de mijn, de mijn daar is het nacht.”

Schaamrood Zijn voorliefde voor het hardrijden heeft Deelder een hoeveelheid bekeuringen opgeleverd die menigeen slechts met het schaamrood op de kaken en na herhaaldelijk aandringen zou durven opsommen. Jules daarentegen laat ze de revue passeren alsof hij eenvoudigweg de titels van zijn boeken opnoemt. Vijftien 'vette prenten' waarop boetebedragen zijn vermeld van vele honderden guldens en vijf keer verschijnen voor de rechter is Deelders twijfelachtige score tot nu toe.

Proeftijden, inname van het rijbewijs, hij heeft het allemaal meegemaakt. Justitie nam



Een calvados heeft een positieve uitwerking op Deelders humeur.

vier maanden zijn rijbewijs in, nadat hij in zijn proeftijd van een vorige snelheidsovertreding gesnapt was met 170 km/h op de teller waar slechts 70 km/h is toegestaan. „Dat was gelijk voorpaginanieuws. Het gebeurde op de brug over de Noord, midden in de nacht. Geen hond op de weg, staat er zo'n eikel van een pennelikker die me op de bon slingert. Daar kan ik zo ziek van worden, van dat soort nutteloze acties. Heb ik ook tegen die goeuzer (de rechter - red.) gezegd. Zo zeg, wat was ik toen kwaad.” Hield hij zich aan het opgelegde rijverbod? „Ach, de auto stond voor de deur, dus voor ritjes in de stad pakte ik toch de wagen, weet je wel. Maar op langere ritten reed wel iemand anders hoor.” Op de agenten van de AVD na („die goeuzers behandelen je altijd correct”) heeft Deelder een hartgrondige hekel aan alles wat politie is. Vooral de Belgische rijkswacht moet het bij hem

zwaar ontgelden: „Zòòèu, die zijn me een partijtje erg. Als je door hen wordt aangehouden ken je het schudde. Gedragen zich net zo achterbaks als de NSB, weet je wel”.

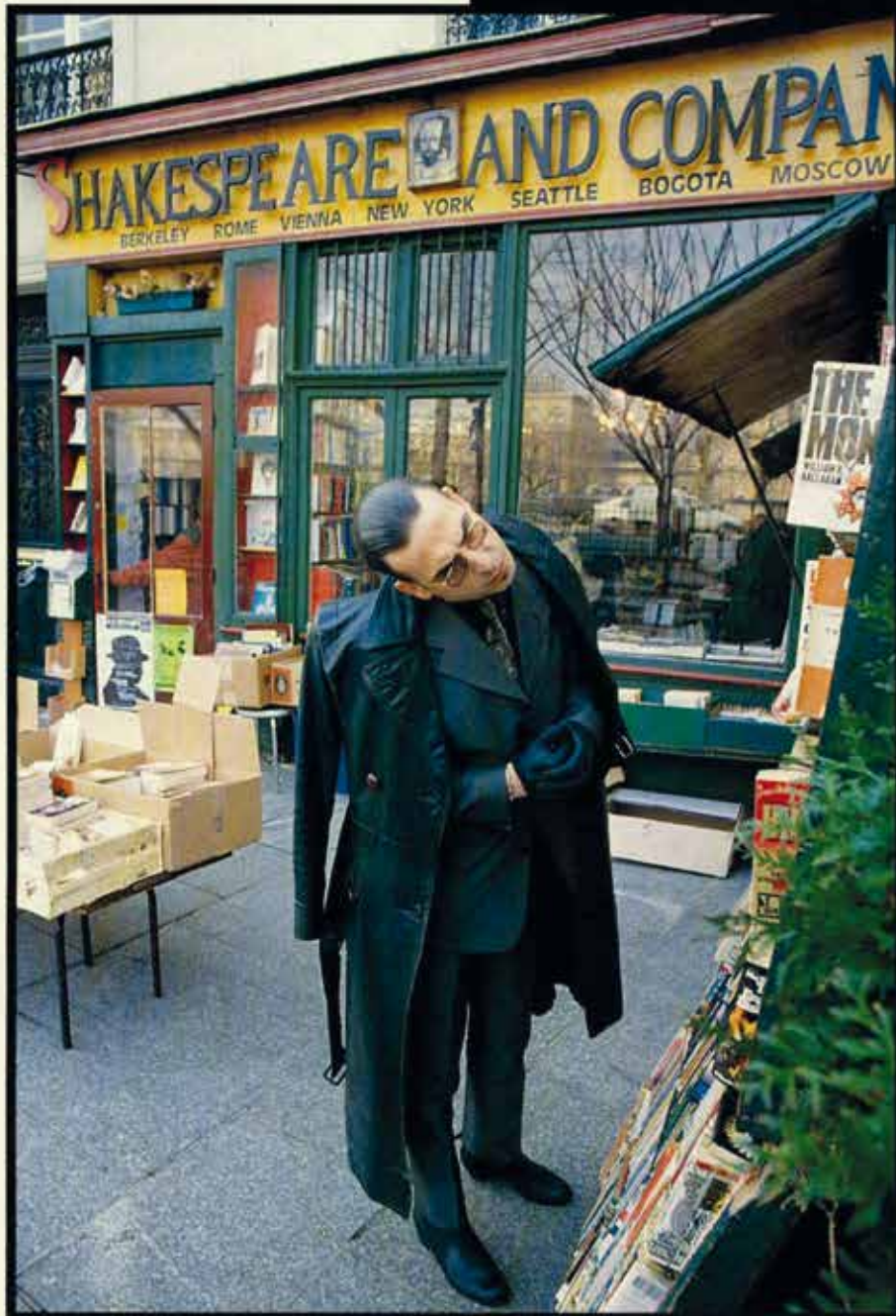
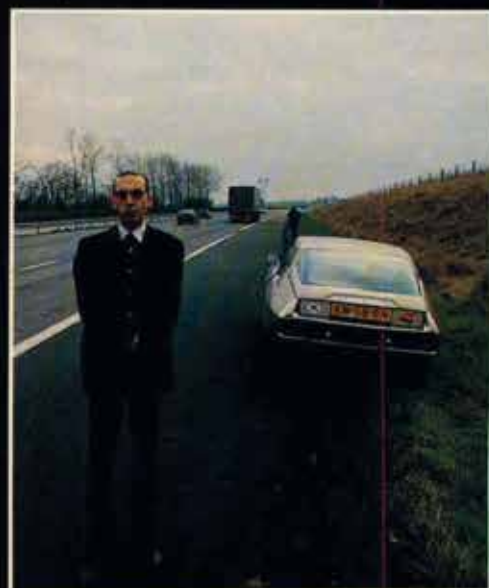
Couleur locale De SM is, zij het provisorisch, gerepareerd. Een groot gedeelte van het vernielde binnenscherm is door de monteurs vakkundig verwijderd en kan geen schade meer aanrichten. Het spatbord is met ijzerdraad vastgezet en houdt het welgevormde stuk metaal opvallend goed op zijn plaats. Drie uur hebben we, zoals Deelder het omschrijft, „noodgedwongen mogen ruiken

aan de couleur locale van het idyllische plaatsje Roye." Jules heeft die lokale sfeer opgesnoven in een klein cafeetje in het centrum, onder het genot van meerdere glazen rode wijn en een stuk stokbrood. Aan de hoek van de bar, zittend op een kruk met kaarsrechte rug en de jas om de tengere schouders geslagen, viel hij volledig uit de toon in dit etablissement waar de gesprekken stil vielen toen Deelder het café binnentrad.

Terug achter het stuurwiel mijmert de Rotterdammer als ware hij een groot Citroënkenner: „De SM heeft zijn legendarische reputatie meer dan waargemaakt." Zoals bijna voortdurend wanneer hij aan het woord is, gaat Jules ook nu terug in de geschiedenis om zijn zojuist gedane opmerking te verduidelijken. „Ik weet nog goed hoe begin jaren zeventig de SM geroemd werd om zijn motor en de rest van de wagen veelal werd



Boven: Nadat Jules de sleutels van de Citroën SM krijgt aangereikt van de portier van het hotel, begeven we ons in de chaotische ochtendspits van Parijs. Onder: even een Amerikaanse pocket scoruh bij een bekende Parijse boekhandel: Shakespeare en Co.



vervloekt. Hij zag — en ziet — er weliswaar prachtig uit, maar het motorblok scheen te krachtig te zijn voor zo'n beetje alles wat eromheen was gebouwd. Nee, een SM moet je erbij hebben. Om in alle stilte lekker naar te kunnen kijken. Want mooi is -ie, maar rijden ho maar", zo concludeert hij. Al pretend wordt hij afgeleid door een bord boven de weg waarop de tekst staat: 'Et votre ceinture?' (vrij vertaald: heeft u uw riem om?). Deelders commentaar op deze vraag is kort en krachtig: „Pleur op met je ceinture! Dat die dingen tegenwoordig in de meeste auto's zitten, prima. Maar ik vind het toch zo'n gelul dat ik kennelijk niet zelf mag bepalen of ik dat ding al dan niet om doe. Da's de macht van de verzekeringsmaatschappijen. Geloof me, de banken en de assurantiën vormen een nieuw soort fascisme. Het is toch ronduit belachelijk dat je tegenwoordig de bank moet betalen om je éigen geld van je éigen rekening af te *mogen* halen!"

Chagrijnig De volgende dag begeven we ons in de chaotische ochtendspits van Parijs naar de Sacré Coeur. Jules wil er een *boekuhmart* bezoeken. Chagrijnig zit hij in de auto en staart voor zich uit. Nee, hij heeft geen kater van de drank. Misschien dat de geestverruimende middelen die hij gisteren heeft gerookt, nadat we diep in de nacht in ons hotel waren teruggekeerd van een swingend bezoek aan een jazzclub, effect hebben op zijn stemming. Of misschien heeft hij gewoon een ochtendhumeur. Het enige dat hij er zelf over kwijt wil is dat hij normaal pas om zeven uur 's ochtends gaat slapen en niet voor twaalf uur 's middags zijn bed weer uitkomt. Gisteravond, tijdens het diner in het sfeervolle restaurant La Coupole in Rue de Montparnasse was Jules aanzienlijk spraakzamer en had gerept over 'het Citroëngevoel'. „Dat is een emotie die vele *ups* en *downs* kent. Het is een verheven en aristocratisch gevoel, maar omdat Citroëns nou eenmaal nukken hebben bestaat het gevoel tevens



Treffende gelijkenis met Graaf Dracula.

voor een deel uit ergernis. Maar dat geeft niet." Zittend achter een gin-tonic in de jazzclub en luisterend naar de weemoedige klanken van de Amerikaanse saxofonist Steve Grossman, had Deelder later die avond Goethe geciteerd om de SM te typeren: „Himmelhoch jauchzend, Zum Tode betrübt“, dat is het!”, had hij geroepen en een wijds gebaar makend refereerde hij vervolgens aan de schoonheid van de koets en de totaal vernielde linkervoerband.

Modern Passé „Het uiterlijk weer spiegelt het innerlijk en is dus belangrijk. Ook bij auto's”, aldus de excentrieke Deelder. Hij haalt de titel van een door hem zelf ge-

„Geloof me, banken en assurantiën vormen een nieuw soort fascisme.”

schreven boek aan om ons vervoermiddel treffend te omschrijven. „De vormgeving van de SM is Modern Passé. Vroeger riep iedereen 'oh' en 'ah' bij het zien van het interieur van de SM. Nu halen we er de schouders voor op.” Behalve auto's van Franse makelij hebben Italiaanse wagens de voorkeur van de Rotterdamse dichter.

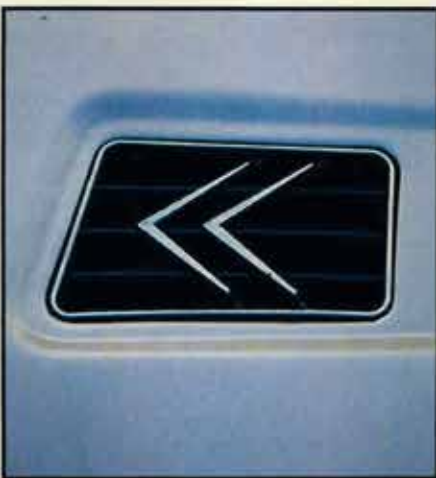
Duitse auto's kunnen, op de Porsche 911 na („Dat vond ik vroeger het hoogst bereikbare”), in zijn ogen geen goed doen. „Over lelijke auto's gesproken”, zegt hij. „Die Mercedes S-klasse. Zóóó, die is me een partijtje lelijk. Echt een wagen voor domme botteriken. Ik vind ze verschrikkelijk lelijk. Plomp, vierkant. Ja, groot zonder gratie.” Maar het kan nog erger, zo blijkt. Uitsluitend in laatdunkende termen laat hij zich uit over Japanse mini-busjes en — wat hij noemt — 'de pantoffelparade van terreinwagens die, voorzien van te brede banden, nooit of te nimmer off the road zullen vertoeven.' „En wat dacht je van zo'n 2CV? Dat is toch hele-

maal niks. Lääàngzaam dat ze zijn. Als je met een Eend van Rotterdam naar Groningen wilt, moet je verdomme een week vakantie nemen, joh. En er rijden altijd van die geitewollen-sokken-vegetariërs in. Maar het absolute dieptepunt van wanstaltigheid is toch wel de Renault 4. God, wat is die auto lelijk.” Het blijkt een wagen waar Jules naar eigen zeggen dood noch levend in wenst te worden aange-troffen.

Deelder roept begin jaren vijftig in zijn herinnering op, om duidelijk te maken welke auto's hij mooi vindt. Lyrisch: „We woonden in die tijd langs een rijksweg. Er kwam slechts af en toe een auto voorbij. Soms zag je zo'n fraai gelijnde Studebaker of een chique Rolls-Royce. Een auto waarvan je wist dat het een van de weinige was waarvan de teller meer dan honderdtwintig kilometer per uur kon aangeven. En wat dacht je van Bugatti's of een MG, die laatste uiteraard in de kleur racing green? Ik weet nog dat bij ons achter een directeur woonde, waarvan wist niemand. Die vent had een Buick. Wat een prachtwagen was dat. En uiterst fraai zijn natuurlijk de Citroën Traction Avant en de legendarische DS, een wagen die volgens mij nog immer zijn tijd ver vooruit is. Natuurlijk, lelijke auto's bestonden ook in de jaren vijftig. DKW's bijvoorbeeld. Weet je waar die afkorting voor stond? Voor 'Das Krankenhaus wartet' of Duiste kinderwagen.” Hij lacht hard.

Calvados De mist die als een vochtige deken over de Franse hoofdstad lag, is rond het middaguur langzaam opgetrokken en ook Jules' humeur lijkt eindelijk op te klaren (de Rotterdammer heeft inmiddels een glas calvados achter de kiezen en die blijkt een positieve uitwerking op zijn stemming te hebben).

als de SM opnieuw roet in het eten gooit. Langzaam voortsukkellend en genietend van het uitzicht dat we hebben vanaf het klinkerweggetje, dat de imposante trappen voor de



Sacré Coeur scheidt van dit beroemde bouw-werk, slaat de Maserati-motor abrupt af. Ons raspaard begint opnieuw te bokken. „Gloeiende ... ! Wat een vuile grafwaguh, joh”, is Deelders eerste reactie. „Een Franse wagen met Italiaanse mechaniek. Dat is er ook eigenlijk om vragen, hè!” Na vijf minuten vergeefs proberen slaat de zescilinder uiteindelijk met een helse knal aan. Alsof de motor zichzelf heeft kunnen ontdoen van een dikke prop vuil die de inwendige doorstroming van het aggregaat belemmerde. Luid roffelend grauw de Maserati-motor er nu weer op los, maar we hebben er desondanks geen vertrouwen meer in. Drie te hulp geschoten gendarmes kijken meewarig naar de bronskleurige wagen. Een van hen wijst ons de weg naar de dichtstbijzijnde garage. Een monteur onderwerpt de motor een stief kwartiertje later aan een kritisch onderzoek, kan niets anders vinden dan een slecht werkende accu en wil niet één franc voor de gedane inspectie aannemen, terwijl hij er toch een dik half uur mee bezig is geweest. „Allez, monsieur. Ik vind het een hele eer dat ik aan deze motor heb mogen werken, daar hoef ik geen geld voor te hebben”, zegt hij vriendelijk lachend.

Zo opgetogen als de mecanicien is, zo getripteerd is Deelder. Het vooruitzicht van boekenmarkten en platenwinkels ten spijt wil Deelder na dit voorval nog maar één ding, naar huis. Dus wordt na nog een korte wandeling in de buurt van de Sacré Coeur de terugweg aanvaard. Daar, de trap afdalend en de lederen jas nog immer om de schouders, het haar plat achterover gekamd, vertoont hij onmiskenbaar gelijkenis met Graaf Dracula. Twee Nederlandse meisjes denken daar anders over en hebben het bij het rechte eind als zij roepen: „Hé, Jules! Jij bent toch Jules Deelder? De dichter antwoordt in plat Rotterdams: „Halloeu, moet je mei hebbuh?”

Zuur Nogmaals maakt de SM ons het leven zuur. Ditmaal bij Villeneuve d'Ascq. Een verkeersongeluk van behoorlijke omvang is er de oorzaak van dat we in een kilometerslange file terecht komen. Na een half uur optrekken en afremmen merkt Deelder droogjes op dat er stoom onder de motorkap vandaan komt. Stoom?! Nee toch. De motor is warm gelopen en opnieuw staan we langs de kant van de weg. Verduiveld, het begint irriterend te worden. De kap gaat open en meteen wordt duidelijk dat de koelvinnen niet meer werken. Jules staart sip voor zich uit. Pas in Nederland, de stal ruikend, zou hij lachend en vol bravoure voordragen: „En bij Breda Noord vroeg hij zich af: Gaan we het zonder verdere makke haleu, heren? Of kreige we op de valreep te maken met plots losschietende portieruh, ineenstortende versnellingsbakküh of het algehele oplazuh van het motorblok?” Maar dat zou pas enkele uren later zijn. Nu moppert hij: „Smerige kankerwaguh, het enige dat naar behoren functioneert is het stuur. Gelukkig kan het Citroëngevoel tegen een stootje. Wat zeg ik, het wordt sterker bij iedere tegenslag. Want als de auto wel rijdt ga je dat des te meer waarderen. Ja toch?” ■



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



Michiel van Hunen (50)

Per 1 november ga ik wonen in één van de mooiste gebieden van Nederland om met een ouwe bak te toeren en sowieso één van de mooiste regio's van ons land. We verruilen Soest voor Otterlo op de Veluwe. Samen met mijn lief, met wie ik al 28 jaar samenwoon, heb ik daar een opknaphuis met een schuur van 150 m² gekocht. Ik kan dan mijn hart ophalen met mijn favoriete vrijetijdsbesteding. Ik maak graag een rondje op m'n mountainbike en ik klus ook graag aan mijn huis. Na het klussen en mountainbiken bereid ik graag een hapje eten om dat samen met anderen te verorberen. We hebben 3 kinderen, een zoon van 23 en twee dochters, een eeneiige tweeling van 21.

Die grote schuur bij het nieuwe huis komt wel goed uit voor de autohobby. Ik heb namelijk ook al een Fiat 2300 S Coupe uit 1965, een originele Nederlandse auto waarvan ik pas de derde eigenaar ben. Het werk aan mijn auto's doe ik het liefst zelf. De schuur aan huis en mijn budget zijn weliswaar beide niet van Jay Leno-proporities, maar toch heb ik op

automobiel gebied nog wel een paar wensen. Naast de Fiat moet er nog een Citroën SM komen, een goudkleurige met bruin leer, een Panhard 24CT om om te bouwen naar elektrisch en een Mercedes Pagode. Ik was er al vroeg bij met de liefde voor het mobiele erfgoed. Tijdens mijn middelbare schooltijd had ik een Allis Chalmers. Dat is een tractor uit 1945 die op petroleum reed. In mijn studententijd reed ik op motorfietsen, eerst een Triumph 3TA met een 350 cc-blok. Daarna heb ik een Triumph Bonneville uit 1964 gehad met een twin 650cc-blok. Met de auto naar het werk gaan heb ik 13 jaar lang in twee Peugeot 404's gedaan. De eerste was een 1965'er, de tweede een 1972'er. Er volgden nog een Saab 900 LT en een Alfa spider 2000 uit 1972.

De SM moet er komen omdat die heel bijzonder is. Stijlvol, chique, eigenzinnig. Het ontwerp is niet alleen maar mooi, maar 'wringt' ook een beetje. Daarom verveelt de aanblik nooit. De kost verdient ik als senior onderzoeker bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Mijn specialisme is restauratie van gebouwd erfgoed. Dat komt goed van pas met het net verworven opknaphuis. Bij

Salut Membres heeft een nieuwe redacteur. Cold turkey het clubwerk eraan geven, lukt me niet. Ik heb aangeboden het werk van Sietse aan SublieM wat te verlichten. Daarbij ligt het in de lijn der verwachtingen dat ik de ledenlijst en de communicatie via de website blijf beheren. Via de website komen de meeste nieuwe aanmeldingen voor de club binnen. En dan is het een fluitje van een cent om even het vragenlijstje voor deze rubriek op de mail te zetten. Sietse heeft wat moois gemaakt van de rubriek. Ik hoop zijn mooie werk voort te kunnen zetten. Sinds de vorige 'Salut Membres' zijn er twee nieuwe aanmeldingen te melden, Benoit Debrock en Michiel van Hunen, beiden met een voorliefde voor eigenzinnige auto's.

door Robin Visser

de club hoop ik naast gezelligheid de broodnodige kennis en ervaring aan te treffen. Dus is het zeker de bedoeling deel te nemen aan evenementen. In eerste instantie zal ik vanwege het project huis met name consument zijn. Zodra dat klaar is, kan ik wellicht ook mijn steentje



Benoit Debrock (43)

Mijn naam is Benoit Debrock, 56 jaar en wonend in de enige stad in Nederland met een heuse skyline: Rotterdam. Ik ben getrouwd en heb twee zoons in de leeftijd van 16 en 14 jaar. Ik verdien de kost als IT/Actuarieel Consultant. De autoliefhebberij heeft als vrijetijdsbesteding concurrentie van muziek en tennis.

Ik denk dat ik over mezelf wel mag zeggen dat ik een heuse autoliefhebber ben die houdt van eigengereide auto's. Naast de Citroën SM heb ik een voorliefde voor Lancia en Saab, allemaal niet bepaald dertien-in-een-dozijnauto's. Op mijn auto-CV prijken onder meer de Saab 900 classic en de grotere 9000. Volgens mij is de laatste de beste Saab ooit gemaakt. En dan is het bruggetje gemaakt naar de Lancia. Want de Lancia Thema

en de Saab 9000 deelden hun platform. Ik ben enorm gecharmeerd van de Lancia Thesis, ook een echte liefhebbersauto en een klassieker in spe. Ooit volledige de grond in geboord bij Top Gear vanwege het bijzondere uiterlijk van de neus. Daarnaast rijd ik in een Saab 9-5 estate.

Als ik een oneindig grote garage en ook een geldboom had, dan stonden daar best wel een paar leuke auto's in. Als eerste is dat een Citroën SM in de kleur Vert Argenté met een Tabac interieur. Hiermee hebben we gelijk de aanleiding te pakken om lid te worden van de club, de zoektocht naar een SM. Ik heb er nog geen en hoop via de club aan de benodigde informatie te komen om geen kat in de zak te kopen. Naast een reguliere SM zou er ook een gemoderniseerde versie in de oneindig grote garage staan, zo één van SM2A met allerlei

leuke techniek onder de kap en van die 17 inch Roues Résines-replica's. Naast de SM zou een Maserati Bora staan, uit dezelfde tijd en toen van hetzelfde concern. In lijn met het grote waarom van de Citroën SM, de filosofie van de styling en het design, staat in mijn oneindig grote garage ook een Ferrari Modulo. Google die maar eens! Toch blijft voor mij de Citroën SM de mooiste auto ooit gemaakt. Ik houd ook van steigerende paarden. Niet die uit Italië, maar die uit Duitsland. Als gezinsauto zou ik een Porsche Taycan Turbo S in de oneindig grote garage zetten, ondanks de belachelijke naam. De snelheidsduivel in mij komt boven met een Porsche 911 996 '40 Jahre' edition en Porsche 911 991 Turbo S. Veel reizen naar het buitenland voor werk en een druk familielevens maken dat de kans klein is dat ik naar clubbijeenkomsten zal komen.



Autovisie, hét magazine voor autoliefhebbers met de beste tests, spetterende reportages, fraaie fotografie, verrassende achtergrondverhalen en het nieuws dat de auto-industrie liever nog niet kwijt had gewild.

NU IN DE WINKEL

**OF NEEM EEN
ABONNEMENT
VOOR SLECHTS
66 EURO
PER JAAR**

(bij een 2-jarig abonnement)

**MEER
INFORMATIE OP
AUTOVISIE.NL**



CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60

7336 AG Apeldoorn

telefoon: 055 - 542 18 07

www.minkehilgenberg.nl

Harry Martens Limmen



www.ds-vitesse.com



Mobile: 0031 (0) 62 546 3721

Mail: hml@ds-vitesse.com









Wielager achter vervangen

Omdat bij de apk-keuring een lager hoorbaar was en dus vervangen moest worden, heb ik besloten om dat zelf te gaan uitvoeren. Het is geen gemakkelijke klus, maar met voldoende voorbereiding, geduld en het gebruik van een hefbrug, is het goed te doen.

door Peter van Geest

Op YouTube zijn diverse technische filmpjes van het DS Technisch Team (DS TT) te vinden en een daarvan gaat over het vervangen van een achterwiellager. Daar kan je al wat inspiratie opdoen. Het achterwiellager van een DS is op één onderdeel anders dan de SM, namelijk de remtrommel op de DS en de remschijf op de SM.

Op de DS en ook wel op de SM worden tegenwoordig nieuwe conische lagers gebruikt. Bij deze lagers vervalt de conische

afstandsbus, welke er origineel bij allebei wel op zit. Op de DS is dat geen probleem, maar bij de SM komen dan de remschijven een paar millimeter naar buiten te staan. Daardoor moeten ook je remklauwen iets opschuiven en komt het wiel dicht bij het scherm te staan.

Ik heb overwogen die nieuwe lagers te monteren omdat de montage wat makkelijker is, maar na overleg met Cyril Sars besloten om zijn nieuwe SKF-lagers te plaatsen. Deze hebben exact dezelfde maatvoering als de originele lagers en daarbij wordt de tussenbus ook weer gebruikt.

Oude lager eruit

Maar eerst moet het oude lager eruit en daar begint het mee. Op de brug met de achterkant en de





maar met een grote beitel gaat het prima. Wel opletten dat je de bus aan de binnenkant niet beschadigt. De lagerschaal die op de astap met remschijf achterblijft, heb ik ingeslepen aan 2 kanten en ook met de beitel eraf getikt. Vervolgens de boel even lekker schoongemaakt. Ik heb met een schuurpapiertje korrel 1000 de binnenkant van de bus en de astap van de wielplaat wat gepolijst.



dan de moer losdraaien (dop 35), om vervolgens de borgring en het onderliggende plaatje te verwijderen. Ik heb met een bandijzer tussen de wielbouten de boel gefixeerd en daar kan je ook mee losdraaien, want onder de auto zit de uitlaat in de weg.



wielen vrij van de rijbanen, gaat eerst het wiel eraf. De remklauwen moeten er ook af, vergeet niet het leidinkje los te maken. Dan aan de achterkant een kapje eraf tikken. Met beleid, want je kan het weer terugplaatsen. De grote moer komt dan in beeld. Eerst de borgring terugslaan en

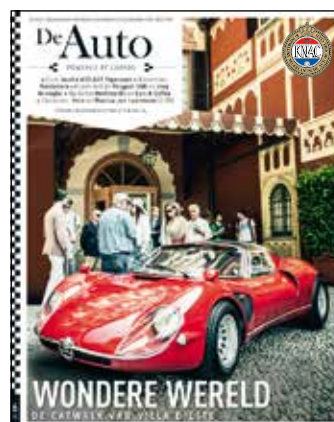
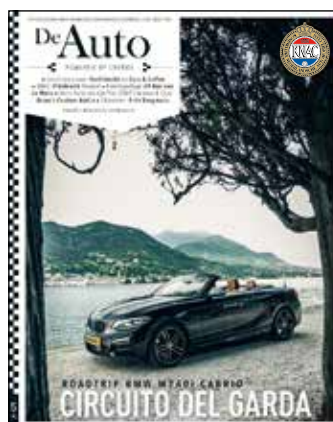
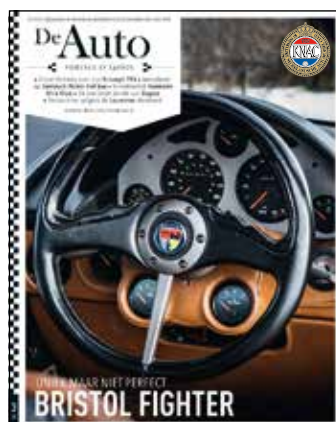
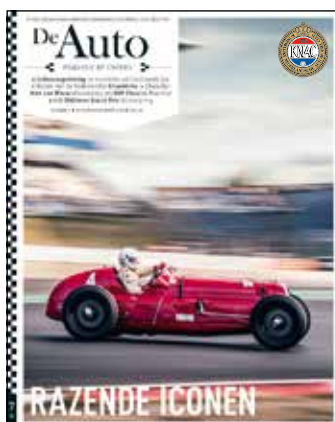
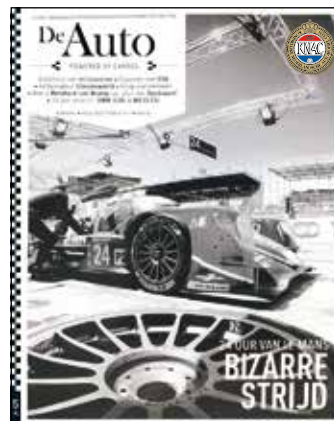
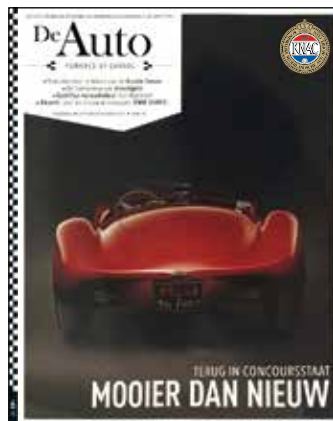
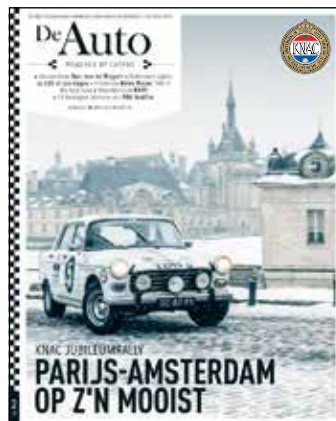
Alvorens het lager eruit te slaan, heb ik wat ruimte gemaakt door de aanslagrubbers van de draagarm te verwijderen (beide kanten doen!). Hierdoor zakt de bus waar het lager inzit net onder de uitlaat, zodat je lekker kunt slaan. Dan met een dikke ronde ijzeren staaf en een vuist het buitenlager met de astap en de remschijf eruit slaan. De binnenste lagerschalen en de vetkeerring blijven zitten in de bus van de draagarm. Deze heb ik eruit getikt met een lange scherpe beitel. In het werkplaatshandboek staan speciale tools hiervoor,



Nieuwe lagers monteren

Voor de montage van de nieuwe lagers kan je het werkplaatshandboek eigenlijk niet meer volgen, want dan zou je de lagerschalen afzonderlijk moeten plaatsen. Omdat mijn remschijven aan de dunne kant waren, heb ik deze ook meteen vernieuwd. Na wat denkwerk en overleg besloot ik om eerst het buitenlager te plaatsen. Dit heb ik in de vriezer

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 en ontdek welk lidmaatschap het beste bij u past.



Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

belangenbehartiging – evenementen – pechhulp – verzekeren

gelegd en de bus van de draagarm behoorlijk warm gestookt met een verfstripper. Het lager schoot hierdoor meteen prima op zijn plek. De wielplaat met remschijf en de astap gingen ook in de vriezer.



In de tussentijd heb ik het buitenlager royaal in het vet gezet en de nieuwe keerring geplaatst. De oude conische pasbus gaat er dan ook weer in. Het binnenste lager kan niet in de vriezer, dan zou het niet meer over de doorn passen. Ik heb de bus aan de kant van het binnenlager weer wat verwarmd en het lager ook aan de binnen-



kant. Je kunt dan nog goed royaal vet aanbrengen op het binnenlager en de binnenkant van de bus.

De ijskoude wielplaat met astap en remschijf uit de vriezer ging makkelijk door het buitenste lager. Het binnenste lager kwam meteen ver genoeg over de astap onder het schroefdraad, zodat de

Maar eerst moet het oude lager eruit en daar begint het mee.

moer erop kon. Wel heb ik met een oude lagerschaal als stempel het binnenlager nog verder naar binnen geslagen. Je slaat dan op de buitenste rand van het lager en met een grote dop kan je de binnenrand ook goed dragend slaan. Het is wel handig als iemand de wielplaat wat tegenhoudt. Wij hebben daarvoor een zware oude remschijf van een XM gebruikt, zodat je het buitenlager niet weer terugslaat.

Als laatste het lager met de moer vastzetten met 100Nm en de borgring weer omslaan. Dan de remklauw terugplaatsen en de leiding aansluiten en ontfluchten. Het resultaat is een mooi stil lopend lager dat weer jaren mee kan.



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



Het sturen van de SM gaat erg gemakkelijk. Dat komt doordat het sturen bekrachtigd wordt. Mits een en ander nog goed werkt. En dat hangt van meerdere

zaken af. Er is al veel te vinden op internet over de Direction à Rappel Asservi bekrachtigde terugloop/terugkoppeling (Diravi). De bedoeling van Citroën was

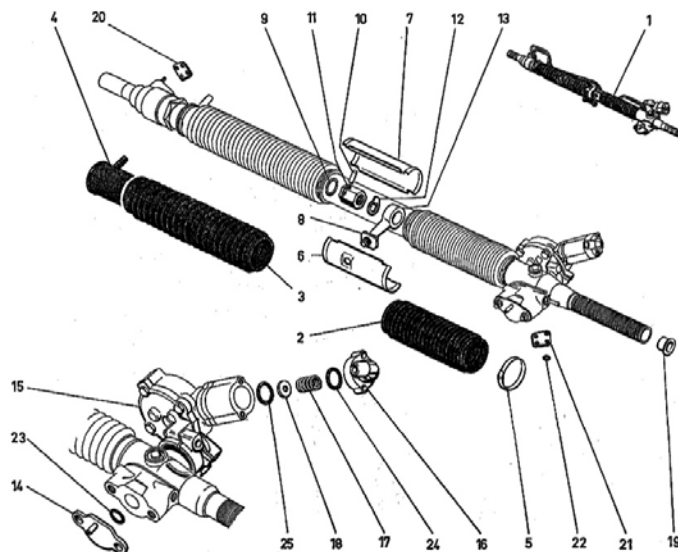
om een snelheidsafhankelijke stuurbe-
krachting te maken om zo maximaal
comfort bij het inparkeren en langzaam
rijden te creëren. Maar omdat je bij hoge
snelheid niet veel hulp bij het sturen
wilt, moet je iets verzinnen waardoor je
bij hogere snelheden minder bekrach-
ting hebt. Een staaltje technisch vernuft
biedt de uitkomst.

De techniek

In tegenstelling tot de normale be-
krachtigde stuurhuizen is de Diravi een
systeem waarbij er geen mechanische
verbinding is met tandwiel en ronsel. In
plaats daarvan wordt met behulp van de
oliedruk links of rechts gestuurd. Con-
ventionele stuurhuizen met bekrach-
ting 'helpen' bij de beweging. Als je het
stuurhuis draait, wordt met een tand-
wiel en ronsel de draaiende beweging
omgezet in de links-rechtsbeweging.
Door daar 'hulp' aan vast te zetten met
behulp van een hydraulische zuiger,
wordt deze beweging voor de gebruiker
licht. Maar bij de SM-, XM- en CX-stuur-
huizen, en zelfs in de Maserati Khamsin,
is er geen sprake van 'hulp', maar voert
de oliedruk de hoofdfunctie uit voor de
beweging.

Slijtage

In de loop van de tijd slijt de boel. Een
van de signalen is uiteraard dat er een
plas LHM onder de auto ligt, afkomstig
van het stuurhuis. Ook kan er slijtage
zijn zonder dat je olie verliest. Dat geeft
dan wel lekkage, maar inwendig: de olie
in het systeem circuleert sneller via de
retourleidingen van de componenten.
En dat kun je merken aan twee din-
gen. De hogedrukpomp van het LHM-
systeem, dat ding dat als eerste aan de
hulpas zit vanuit de motor, slaat vaak
aan. In nieuwstaat hoort de pomp om
de 1 à 2 minuten druk te leveren, maar
bij inwendige lekkage slaat hij soms wel
om de 5 seconden aan. Op zich nog niet
zo erg, maar als je wilt inparkeren en
de motor draait in laag toerental, dan
kan de pomp het systeem onvoldoende
bijbenen en zakt de druk te snel waar-
door de besturing ook zwaarder gaat.
Een beetje gas geven - wie doet dat niet
- om de druk weer op te bouwen en dan
de inparkeermanoeuvre afmaken. Niet



ideaal, zeg maar. Dat is het moment dat
je aan revisie toe bent. We moesten er tot
nu toe mee dealen maar er is een oplos-
sing!

Zonder druk in het stuurhuis is er be-
hoorlijke speling op het stuur. Er is nog
wel een verbinding met een 'lullig' tand-

Zo'n schuurvondst met het stuur helemaal verbogen. Toch geprobeerd te draaien zonder druk

wieltje, maar omdat dit niet de functie
van sturen heeft, zit daar ruimte vanuit
het ontwerp op. Het is dan ook zo dat
als er druk op het systeem staat, er geen
fysieke verbinding is tussen het stuur-
wiel en de wielen. Er zit olie tussen die
het stuur in positie houdt. Daarom is het
ook bijna onmogelijk om de SM zonder
druk te sturen. Het huis is niet ontwor-
pen om de wielen te draaien bij niet
draaiende motor. Een paar jaar geleden
heb ik dat gezien bij een SM in Essen op
de Technoclassica. Zo'n schuurvondst
met het stuur helemaal verbogen. Toch
geprobeerd te draaien zonder druk.

Plunjer

Eigenlijk gaat het maar om één onder-
deel in de tocht naar een goed stuurhuis:
de plunjer. Een asje van een paar centi-
meter dat ervoor zorgt dat de olie onder
druk de goede kant op wordt gestuurd.
Dit plunjertje is het hart. Het is zo dat



als je aan je stuur draait, het plunjertje door een gaatje beweegt waardoor de druk wegluopt van de ene kant en de druk blijft staan aan de andere kant van een grote (hoofd)zuiger. En zo krijg je de beweging van je stuur tot stand: verschil in druk links ten opzichte van rechts.

De kunst is dan ook om de afdichting van de plunjer in het gaatje goed te krijgen. Wat veel mensen denken is dat de grote zuiger, die de eigenlijke kracht levert, het grootste euvel is van drukverlies. Bij conventionele stuurhuizen is dat inderdaad het geval en ook in de Diravi zit zo'n zuiger die natuurlijk slijt. Maar daar was al veel eerder bij Cyril een vervanging voor verkrijgbaar. Uiteraard wordt deze bij revisie ook vervangen, samen met alle teflon ringen die daarbij zitten. Als deze lekt dan loopt de olie ook nog eens naar buiten en krijg je plassen LHM onder de auto. Dus die moet dan eerst vervangen worden. Deze zuiger was eenvoudiger te maken, omdat de afdichting met behulp van teflon ringen gebeurt. Zeg maar een soort zuigerveren. Dat maakt dat de toleranties bij fabricage wat groter zijn, het hoeft niet zo heel nauwkeurig te passen.



Het stuurhuis is de heilige graal, omdat het maken van de plunjer tot nu toe in een reproductie niet gelukt was. In tegenstelling tot de grote zuiger met teflon ringen moet de plunjer afdichten door héél precies te passen. Geen teflon of o-ringen, maar zeer kleine toleranties van plus of min 1/1000 mm (1,0 μ m). Als dat niet precies past lekt er olie langs de plunjer weg in het systeem. Er staat namelijk 170 bar op het systeem, zeg maar 50 tot 75 keer de druk in een waterleiding. En dat is precies waar slechte stuurhuizen last van hebben. De pomp slaat vaak aan of de auto zakt snel op zijn buik (wat ook ligt aan een hoogteregelaar die inwendig lekt).

Maar nu is er door een driemanschap een plunjer ontwikkeld die zeer nauwkeurig past en die volgens de specificaties gemaakt kan worden. Hierdoor behoort de inwendige lekkage tot het verleden. En om de plunjer slijtvast te maken is deze voorzien van een coating die zo hard is dat de levensduur acceptabel is.



Snelheidsafhankelijk

Het grappige is dat in de centrifugaalregelaar eenzelfde soort plunjer zit met eenzelfde afdichting. Voorop de versnellingsbak zit de centrifugaalregelaar. Ook een bron van inwendige lekkage en dus drukverlies. De functie van deze regelaar is om bij verschillende snelheden, bij verschillende toerentallen van de as

Principe du rappel

L'effort appliqué par le galet sur la came permet également le rappel des roues en ligne droite dès que le conducteur lâche le volant ; il est effectif même à l'arrêt.

Le rappel du volant vers la position neutre doit s'effectuer à vitesse décroissante, ce qui nécessite un frein.

Ce frein fonctionne comme un régulateur à débit variable.

Position neutre - Fig. 5

La pression venant du régulateur centrifuge est identique dans les chambres A, B et C. Le tarage du ressort R est nul.

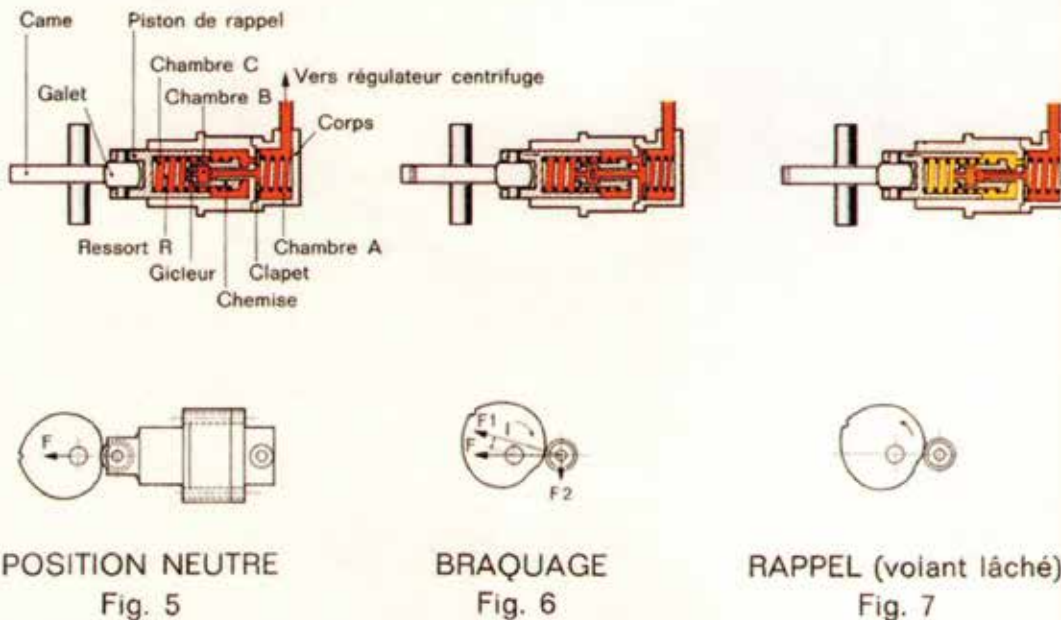
Braquage - Fig. 6

La rotation de la came déplace le piston de rappel, le clapet se soulève permettant l'échappement du liquide vers le régulateur centrifuge. Le ressort R se comprime et fait remonter la chemise.

Rappel - Fig. 7

Dès que le conducteur lâche le volant, le piston tend à ramener celui-ci en position neutre, ce qui entraîne une chute de pression rapide dans la chambre C ; le clapet se ferme.

La perte de charge due au gicleur détermine en fonction du tarage du ressort R le débit dans la chambre C. Le tarage du ressort R, diminuant avec le rappel, le débit dans la chambre C décroît et entraîne de ce fait un ralentissement progressif jusqu'à l'arrêt du volant en position neutre.



POSITION NEUTRE
Fig. 5

BRAQUAGE
Fig. 6

RAPPEL (volant lâché)
Fig. 7

F - La force exercée par le galet sur la came en fonction de la vitesse du véhicule. En position neutre la force F passe par le centre de rotation O de la came = couple de rotation nul. Fig. 5

La force F se décompose en deux forces F1 et F2. Fig. 6

F1 - La force exercée par le galet sur la came au point de contact.

F2 - Réaction sur le cylindre.

La force F1 engendre un couple de rotation de la came, $C = F1 \times l$ proportionnel à l'angle de braquage et à la vitesse du véhicule. Ce couple s'oppose à celui exercé par le conducteur. Le rappel automatique du volant vers la position neutre s'effectue par l'intermédiaire du couple C.

van de versnellingsbak waar de centrifugaalregelaar aan zit, de druk te variëren. Bij een normale stuurbekrachtiging wordt de druk teruggeregeld zodat er minder geholpen wordt bij hogere snelheden. Dat is prettig, want als je 130 kilometer per uur rijdt, wil je niet dat bij een klein tikje aan je stuur er een enorme beweging van je wielen plaatsvindt. Het sturen moet dan zwaarder gaan, zeg maar.

Bij de Diravi is de bekrachtiging altijd gelijk. Bij hogere snelheden wordt de uitstroom van de druk minder makkelijk, waardoor het moeilijker is om het stuur te draaien. Als je langzaam rijdt is het makkelijker om het stuur uit de nulstand te trekken, omdat de centrifugaalregelaar de opening aan een kant van de grote zuiger vrijgeeft. Hoe harder je gaat rijden, hoe moeilijker het stuur uit de nulstand te krijgen is. Een gedetailleerde beschrijving is te vinden in het boek van Brian Long waarin afbeeldingen van de fabriek zijn opgenomen (zie uitleg vorige pagina).

Totstandkoming

Gek genoeg wist Citroën in 1970 al wel de stuurhuizen af te leveren. Het ver-

schoenen aan de hele dag asjes liet passen bij de cilinders, net zolang tot er een de juiste passing had. Maar er zal geen stuurhuis hetzelfde zijn geweest. Toch bijzonder dat het 50 jaar later niet appeltje-eitje is om een plunjer te maken. Hoe is de samenwerking voor het stuurhuis nu tot stand gekomen? Als DS-rijder ken ik natuurlijk de hoogstandjes van Citrotech, waar het stuurhuis volledig gereviseerd voor je klaarligt. Maar ook daar is de productiecapaciteit beperkt en is de vraag naar DS-stuurhuizen een stuk groter dan naar SM-stuurhuizen. Dat bleek geen oplossing te bieden.

Het was tot voor kort niet gelukt om iemand te vinden die de plunjer kon maken volgens de juiste specificaties. Robin Visser als SM- en clubenthousiast, Cyril Sars van Citrosars en Nard van der Meer van Renard konden geen bedrijf vinden dat dit wilde of kon maken. Het betreft natuurlijk ook maar hele kleine aantallen, een lastige business case. Maar na meerdere pogingen en experimenten kwam Robin, nota bene om de hoek bij hem, een bedrijf tegen dat er wel oren naar had: Normex, gespecialiseerd in fijnmechanische oplossingen uit Schijndel. Eindelijk, na een zoektocht van meerdere jaren.

Om de kleine markt toch te kunnen bedienen en niet leeg te lopen op de voorinvestering, nam Renard het werk van Robin en de SM-club over. Samen maakten ze een testopstelling en omdat Citrosars al veel stuurhuizen deels gereviseerd had, zou het dom zijn dat wiel opnieuw uit te vinden. Dus werd ook Citrosars erbij gehaald. Samen zijn ze als concurrenten het pad ingeslagen om te komen tot de productie van de plunjers en gereviseerde stuurhuizen. Onder het motto: 'Je moet zuinig zijn op de enige concurrent die je hebt'.

Rolf van Os van Normex was zo gek om in kleine aantallen te produceren. Maximaal 100 is de verwachting. Hij is zelf autogek en wel voor een uitdaging te porren. Normex wilde niet centerloos slijpen, maar met behulp van een center. Een techniek die hij ook toepast op andere producten.



moeden bestaat dat de fabriek een grote hoeveelheid plunjers maakte en een hele afdeling met dames met witte hand-

Verkoop

Citrosars is het bedrijf dat de stuurhuizen assembleert en verkoopt. De eerste batch is reeds geleverd en een tweede serie onderdelen is binnen. Houd er wel rekening mee dat het niet goedkoop is. Beide bedrijven hebben een behoorlijke voorinvestering gedaan. Voor de plunjer heeft Nard de grootste investering gedaan, maar in de samenwerking was het alleen mogelijk om via Cyril zijn webshop en beschikbare mankracht de stuurhuizen in de markt te zetten. Daarom zijn de stuurhuizen alleen via Citrosars te verkrijgen. Het betreft overigens een ruilsysteem. Nog specifiek: eerst wordt getest of je oude stuurhuis nog op te lappen is en dan pas kun je een gereviseerd stuurhuis kopen. Er moet nog voldoende 'leven' in zitten, zodat het stuurhuis nog is te reviseren. Het is noodzakelijk dit te controleren. Anders zouden de revisiestuurhuizen langzaam opraken. Dan zou Cyril ook nog stuurhuizen moeten gaan zoeken die als basis kunnen dienen. Dat is bedrijfseconomisch geen haalbaar concept. Mogelijk is de markt groter dan Nederland alleen. Zo heeft Cyril al huizen verkocht aan klanten in Japan, maar ook de USA zou een afzetmarkt kunnen zijn. Laten we hopen op veel interesse.

De laatste stap was ook de cilinder waar de plunjer in komt, het gaatje, te reviseren. Dat was in technisch opzicht de



Toch bijzonder dat het 50 jaar later niet appeltje-eitje is om een plunjer te maken.

makkelijkste van de uitdagingen in het stuurhuizenproject. De blokjes met de gaten worden bij Normex geruimd naar de diameter van de plunjers die in een overmaat zijn gemaakt. Tot nu toe hebben de heren in een soort driehoeksrelatie enorm veel tijd geïnvesteerd. Daarmee is de basis gelegd voor een prachtig R&D-netwerk om zo de SM nog jaren soepeltjes te laten sturen. Laten we hopen dat er nog meer uit voortvloeit.



Op volle toeren

Twee GT's van volumemerken, die onderhuids motoren hebben van volbloed sportwagenfabrikanten. Zo wordt een ontmoeting Fiat-Citroën ineens een krachtmeting tussen Ferrari en Maserati. Eén ding hebben ze alvast gemeen: ze houden van toeren maken. Veel toeren.

TEKST ROBERT VAN OVERBEEKE, FOTO'S FONNS KLAPPE



Het is 1955. Je bent Enzo Ferrari en je bouwt dure sportwagens met V12-motoren om je deelname aan Formule 1-races te kunnen bekostigen. En je hebt een zoon, Alfredo, die oppert een motor te ontwikkelen die voldoet aan de reglementen voor de Formule 2. Hij stelt je voor een 1,5-liter V6 te bouwen met twee bovenliggende nokkenassen per cilinderbank. Dan bouw je die racewagenmotor natuurlijk. Als je hoort dat in 1965 een gewijzigd F2-reglement geldt en tweelitermotoren worden toegestaan, ga je daarin mee. De motor wordt dus vergroot, maar moet nog wel worden gehomologeerd. Volgens de nieuwe regels betekent dit onder meer dat er minstens 500 stuks van die

krachtbron verkocht moeten zijn. Hij wordt toegepast in de Dino 206GT, maar dat soort aantallen verkoopt Ferrari niet per jaar, dus dat zou een meerjarenplan worden. Met het risico dat het reglement tegen die tijd weer is veranderd. Je moet dus een list verzinnen. Wie bouwt er wel grote aantallen auto's in de buurt van Ferrari? Aha, buurman Fiat! En zo wordt er een tijdelijk samenwerkingsverband gesmeed tussen Ferrari en Fiat om een redelijk betaalbare sportieve auto neer te zetten waarin vooral die motor wordt toegepast. Maar voor wat hoort wat: Fiat krijgt een meerderheidsbelang in Ferrari. Ziehier in een notendop de ontstaansgeschiedenis van de Fiat Dino, een sportieve Fiat met een tweeliter V6 van



Ferrari. De naam Dino is een eerbetoon aan genoemde zoon, die naast Ferrari's motorenspecialist Vittorio Jano aan de ontwikkeling van de oorspronkelijke 1,5-liter motor heeft meegewerkt, en die in 1956 op jonge leeftijd is overleden aan de ziekte van Duchenne. Jano's voorganger, Aurelio Lampredi, die in 1955 naar Fiat is vertrokken, herzielt het blok en bouwt die om naar een tweeliter. Als eerste wordt een spider uitgebracht, een cabriolet dus, die in 1966 aan het publiek wordt getoond op de Salon van Turijn. De carrosserie is gebouwd door Pininfarina op basis van een schets die het al eerder voor Ferrari had gemaakt. De bolide ziet er Ferrari-waardig uit, maar het interieur, aangekleed door Fiat, oogt

wat goedkoop met zijn skai bekleding en kunststof dashboard. In 1967 worden de benodigde 500 exemplaren gebouwd, nog vol kinderziektes. Maar die worden opgelost en daarna gaat de productie door. In 1967 wordt in Genève een gesloten versie voorgesteld, ontworpen door Giugiaro, die dan werkt bij Bertone. Deze Dino Coupé heeft een langere wielbasis, zodat er vier personen in passen. Bertone produceert de Coupé zelf.

In 1969 volgt de tweede serie, met een 2,4-liter motor, die 180 pk levert, goed voor een topsnelheid van 205 km/h voor de Coupé en 210 km/h voor de Spider. Het onderblok is nu van gietijzer in plaats van het kwetsbare aluminium en de



achteras krijgt de onafhankelijke wielophanging uit de Fiat 130. Uiterlijk zijn er minieme wijzigingen. Het exemplaar in deze test is een 2.4 Coupé uit 1971.

Traditie voortzetten

Het is 1961. Je bent Citroën en je wilt met de ervaring die je hebt opgedaan met voorwielaandrijving en vering een sportieve én comfortabele variant ontwikkelen van de DS. Onder de naam Project S experimenteer je met tal van concept-cars, die steeds complexer en duurder worden. Op een gegeven moment besluit je een geheel nieuw, zelfstandig model te ontwikkelen in plaats van een sportieve DS. Je hebt alleen geen snelle motor, want al sinds de jaren 30 heb je het accent gelegd op comfort en wegligging; motoren vormden altijd een sluitpost. Je neemt daarom in 1968 een meerderheidsbelang in Maserati om hun kennis van snelle motoren te kunnen gebruiken. Het nieuwe model wordt een GT, waarin de verfijnde hydropneumatische Citroën-vering wordt gecombineerd met een V6 die door Maserati is ontwikkeld. Zo ongeveer verloopt het ontstaansproces van de SM (afkorting van Sport Maserati), die in maart 1970 op de Salon van Genève wordt voorgesteld.

Het was best bijzonder dat Citroën in dit duurder marktsegment een luxueuze GT uitbracht, want de dagen van de grote, luxe auto's waren in Frankrijk allang geteld. De laatste waren de modellen van Facel Vega, een merk dat in 1964 was opgeheven. Er was simpelweg geen markt meer voor. Vanaf midden jaren 60 is er door een rijke industrieel, Jean Tastevin, nog een poging ondernomen om een luxe, snelle sedan met de naam Monica op de markt te brengen (zie GTO 2, 2018), maar dat werd - mede door de oliecrisis en een te lange ontwikkelingstijd - geen succes. Bij Citroën hebben vergelijkbare sentimenten gespeeld als bij die Monica, vooral nadat Facel Vega op de fles was gegaan. De hoogste baas van

CITROËN SM 3.0 (1970-1975)

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • V6 (Maserati) in lengte, 90 gr.,
dubb. bovenl. nokkenas, 2 kl./cil., 3 dubb. carb.
Cilinderinhoud • 2.965 cc
Max. vermogen • 134 kW (183 pk) bij 5.750 tpm
Max. koppel • 245 Nm bij 4.000 tpm
Aandrijving • voorwielen
Aantal versnellingen • 5
Wielophanging v/a • onafh., hydraulisch, triangel/ onafh.,
hydraulisch, langsgeplaatste draagarm
Remmen v/a • schijfremmen rondom
Afmetingen l/b/h • 489/184/132 cm
Wielbasis • 295 cm
Gewicht • 1.480 kg
Topsnelheid • 217 km/h
0-100 km/h • 8,3 s
Vanafprijs (1972) • € 17.493 (fl. 38.550)

Alle gegevens volgens fabriekspagere



Citroën

- + Design
- + Comfort
- + Innovaties
- Schakelen

- Wennen aan remmen en sturen
- Achterbank kan niet plat

Citroën, Pierre Bercot, verklaarde bij de start van de ontwikkeling dat hij een veilige, luxueuze, comfortabele en zeer snelle auto voor ogen had in de traditie van Talbot, Bugatti, Delage en Delahaye. Voor een chauvinistische Fransman is het een hard gelag om een complete tak van industrie waarin het land ooit uitblonk, verloren te zien gaan. De genoemde merken hadden een groot prestige gehad en carrossiers als Saoutchik, Chapron, Antem, Figoni & Falaschi, Letourneur & Marchand hadden er wonderschone koetswerken voor ontworpen. De meeste van die merken en carrossiers waren na de Tweede Wereldoorlog ter ziele gegaan, omdat de mensen toen logischerwijs veel minder geld hadden. Maar inmiddels

Opron haalde
zijn inspiratie uit
de natuur; hij
bestudeerde de
vorm van dieren
om tot de meest
gestroomlijnde
oplossing te
komen



1 Maserati V6 onder de motorkap. **2** Het kenmerkende rooster in de motorkap, voor voldoende luchttoevoer voor de verwarming. **3** Combi-instrument met waarschuwingslampjes. **4** Meedraaiende koplampen. **5** Een van de RR-wielen (afkorting van Roues Résine), van een kunstharzlegering.



Jeroen van Tongeren – Citroën SM

'Ik rijd er 10.000 km per jaar mee'

"Ik ben opgegroeid met Citroën; mijn vader was een fervent DS-rijder. Bij ons in het dorp reed een SM, waar ik me aan vergaapte. Later begin je dan een zoektocht naar je jeugdfavoriet. Vierenhalf jaar geleden kwam ik deze uit 1974 tegen. Er hoefde vrijwel niets aan te gebeuren. Alleen die wielen heb ik eronder gezet. Die heten RR-wielen, afkorting van *Roues Résine*. Ze waren gemaakt van een kunstharlegering en destijds een optie. Ze zijn nu vreselijk duur; daarom heb ik aluminium replica's. Onderdelen zijn steeds lastiger te vinden.

Ik rijd er zo veel mogelijk mee. Niet alleen clubritjes – ik ben lid van de Citroën SM-club – maar ook regelmatig vanuit Nijmegen naar mijn werk in Zutphen, waar ik chef werkplaats ben bij een garagebedrijf. Per jaar haal ik de 10.000 km wel. Ik heb hiernaast een Citroën DS. Toen ik voor het eerst met de SM ging rijden, voelde dat veel moderner aan dan een DS. Een SM is echt veel meer dan een sportieve DS. Hij rijdt anders en is behoorlijk pittig. Bochten kan-ie wel aan, maar 150-160 km/h op de snelweg is het lekkerst; het is een GT.

Sterke punten: hij kan goed mee met het verkeer en rijdt heel comfortabel. Zwakke: er zijn roestgevoelige plekken. De motoren hebben de naam niet erg betrouwbaar te zijn, ook doordat eigenaren te weinig onderhoud pleegden. Destijds terecht, maar tegenwoordig is dat met modificaties op te lossen, zoals bij mijn exemplaar. De motor is ooit helemaal uit elkaar geweest. De vorige eigenaar heeft hem uit Zwitserland gehaald met een kapotte automatische transmissie. Hij heeft er een sloopauto bij gekocht en daarvan de handgeschakelde bak overgezet. Vandaar de ongebruikelijke combinatie van een 3,0-liter motor met handbak. De carburateurversie heeft drie dubbele Webbers; het synchroon afstellen daarvan is specialistenwerk. Er bestaat ook een injectieversie. Nu zit er trouwens maar één bobine op de motor, waardoor die ontsteking soms niet optimaal is. Ik wil dat herstellen. Als je een SM wilt aanschaffen: zorg dat je er een koopt met de bonnen erbij, zodat je kunt zien wat er aan de motor is gedaan."



Twee GT's met exotische motoren, de ene conventioneel, de andere futuristisch

was de welvaart gestegen en verkeerde Frankrijk in een tijd waarin een supersonisch vliegtuig als de Concorde werd ontwikkeld. Dan kan een prestigieuze Franse auto toch niet ontbreken? Zoiets moet men bij Citroën hebben gedacht. In 1970 wordt de SM onthuld. Hij is ontworpen door Robert Opron, sinds 1964 na het plotselinge overlijden van Bertoni bevorderd tot hoofdontwerper van Citroën. Hij heeft de auto uiterlijk laten aansluiten bij de nieuwe huisstijl, met modellen als de gelijktijdig ontworpen GS en de latere CX. Die stijl had hij ingezet in 1967, toen hij een nieuwe neus voor de DS had ontworpen, die meer *fluidité* bezat, een belangrijk begrip voor Opron, dat zoiets betekent als stroomlijn. Opron haalde zijn inspiratie uit de natuur; hij bestudeerde de vorm van dieren om tot de meest gestroomlijnde oplossing te komen. De SM bezit ook andere Citroën-kenmerken, zoals voorwiel-aandrijving, hydropneumatische vering en hoogteregeling, en meedraaiende koplampen, afgedekt door een glasplaat die bijdraagt aan de cw-waarde van 0,34, evenals de half afgedekte achterwielen. Daarnaast zijn er nieuwe vondsten, waarbij vooral de *Diravi* (*direction à rappel asservi*), snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging opvalt, die ook het terugkeren van de wielen naar de middenstand bekrachtigt. Op YouTube vind je filmpjes waar dat wordt gedemonstreerd; terwijl de auto stilstaat, draait iemand het stuurwiel volledig één kant op en laat vervolgens los, waardoor het stuurwiel onmiddellijk terugdraait. Het principe is bedacht door Paul Magès, aan wiens brein eerder het hydropneumatische systeem van de DS was ontsproten.

De V6-motor is ontwikkeld door Maserati-ingenieur Giulio Alfieri. Hoewel voor het prototype simpelweg twee cilinders werden weggehaald bij de V8 van de Maserati Indy, wordt voor de serieproductie een nieuwe aluminium motor geconstrueerd. Het merk heeft namelijk alleen V8-motoren. Wel heeft die V6 een blokhoek van 90 graden in plaats van de



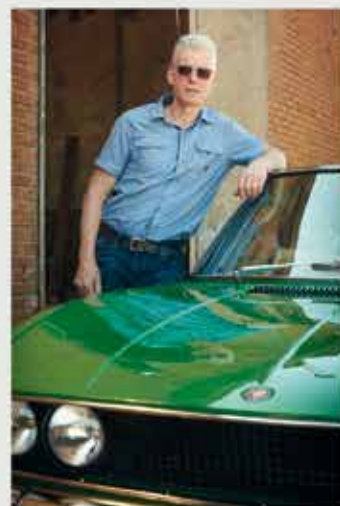


voor een V6 ideale 60 graden, zodat de hoogte beperkt blijft en hij makkelijker tussen de V8-motoren geproduceerd kan worden. Nieuw is ook dat de distributiekettingen halverwege de motor zitten, wat bij geen enkele V8 van het merk het geval is. De testauto komt uit 1974 en heeft een 3,0-liter motor met handbak.

Uiterlijk vertoon

Vanbuiten oogt de Dino als een kind van de vroege jaren 70, met zijn dubbele koplampen in een haaienbekachtig front, fastback coupélijn en zijraampartij die van onder af met een vloeiende bocht oploopt naar de dakstijl. De vrijwel gelijk-tijdig verschijnende Audi 100 Coupé S heeft een vergelijkbaar lijnenspel. Vanaf de achterste zijruiten krijgt het koetswerk heupen die met een colafles-welving uitlopen in een vrijwel vlak achterdek met rechte Kamm-achtersteven. Ver om de hoeken doorlopende bumpers en fraaie wielen maken het ontwerp af. De gifgroene kleur is typerend voor begin jaren 70 en doet naar onze mening recht aan de lijnen van Giorgetto Giugiaro, die toen bij Bertone werkte. Opvallend zijn de tegen elkaar in werkende ruitenwissers, net als bij de Mercedes W114-115 uit die tijd.

Binnenin zien we een fraai, tweekleurig leren interieur met hout op het stuurwiel en het dashboard. Twee grote en vijf kleine klokken geven een sportieve sfeer aan de cockpit, evenals de gewichtbesparende sleufjes in de spaken van het stuurwiel en de schuinstaande pook. Op de middenconsole zien we een indrukwekkende rij schakelaars. Diverse daarvan zijn voor de interieurverlichting: aan terwijl de deur dicht is of uit wanneer de deur openstaat. Ook dient er een voor het omschakelen van de claxontoon: dubbeltonige luchthoorn of 'normale' enkeltoon. Erboven vind je de elektrische bediening van de ruiten. De radio zit onderin de middenconsole, pal voor de pook; geen handige plek. Wil je trouwens de



Jan Bovenkamp – Fiat Dino

'De techniek is erg mooi'

"Ik heb deze auto in 2000 gekocht met 138.000 km op de teller. Inmiddels is de stand ongeveer 152.000. Ik heb hem telefonisch gekocht van een particulier. De auto is van 1971, kwam in 1987 naar Nederland en had een kapotte motor. Hij was rood toen ik hem kocht, maar op het typeplaatje stond kleurnummer 329 en dat is groen, wat inderdaad onder de rode lak vandaan kwam. Eerst wilde ik alleen de motor reviseren, maar al gauw heb ik besloten ook de carrosserie kaal te maken. Die is in een zuurbad geweest en in zeven jaar hebben we de auto weer 'in de benen' gekregen. De motor is helemaal uit elkaar geweest; het onderblok is gereviseerd bij Dymo Track en de rest hebben we zelf opgebouwd. Het stoffen interieur heb ik vervangen door een leren. Bijzonder voor die tijd is dat de achterbank in twee (gelijke) delen plat kan en dat dan luiken naar de bagageruimte tevoorschijn komen, bijvoorbeeld voor ski's.

Mechanische onderdelen zijn nog best te krijgen, carrosseriedelen niet. Daarom heb ik een karkas zonder motor gekocht voor onvindbare onderdelen, zoals een bepaald relais en een stukje sierlijst. Voor de Ferrari-motor betaal je een Ferrari-prijs. De drie dubbele Webers heb ik laten afstellen door specialist Italauto. Hij rijdt gemiddeld 1 op 6 en ik tank 98 Ultimate. De versnellingsbak is van ZF en relatief betrouwbaar.

Ik rijdt er niet zoveel mee. Soms een tochtje en een bezoek aan een beurs of klassiekevenement; zo'n 1.000 kilometer per jaar. Ik vind dit een van de bijzonderste Fiats. Het klopt wat ze zeggen: de auto's die je mooi vindt in je jeugd, schaf je later aan. Maar ook vanwege de techniek: bijvoorbeeld de Ferrari-motor met ZF-versnellingsbak en geventileerde schijfremmen rondom ...

Sterke kanten: het fantastische geluid en zijn comfort, al nodigt hij uit om stevig te rijden. Zwakke kanten: het onderstel mag strakker, zeker bij hoge snelheden, dus ik denk erover Koni's te monteren. Bij aanschaf moet je op de staat van de techniek letten en op carrosserieroest. Het chassisnummer staat in elk plaatdeel, dus portieren, kofferdeksel etc. Zo zie je of ooit iets is vervangen."



kofferklep openen, dan doe je dat met een ontgrendeling in de B-stijl als het bestuurdersportier open is.

Het uiterlijk van de SM is ronduit futuristisch. De platte, brede neus met zijn drie lampen per zijde onder een glasplaat waaronder ook de kentekenplaat huist, geeft de auto samen met de lage stand en de vrijwel onzichtbare achterwielen iets van een vliegende schotel. Schuin van achteren gezien komt de auto juist nogal massief over en doet met het vele plaatwerk tot bijna op de grond eerder aan de 'rokken' van een hovercraft denken. De vouw halverwege het plaatwerk en de vervagende profiellijn in het verlengde van de onderkant van de zijruiten doorbreken die zwaarte enigszins. Ook het taps toelopen van de achterhand draagt daaraan bij. Hier geen vloeiende zijruitpartij, maar een die uitloopt in een vijfhoek. Sowieso is de auto voorbij de B-stijl een stuk hoekiger dan ervoor. Het lijkt wel of daar een andere designer aan het werk is geweest. De achterklep is een kunststukje op zich, met zijn om de hoeken doorlopende ruit, zodat er vanaf de zijkant gezien een driehoekig ruitje ontstaat. En dan de achterkant; die Kamm-kont bezwijkt haast onder de overdaad. Niet alleen zit er een verhoging midden in de achterklep, die wordt geaccentueerd door een verchromde handgreep, maar er zitten ook boven de achterlichten aan weerszijden verchromde rechtopstaande punten. Alsof een kind is uitgeschoten met de lippenstift. Ze lijken geen andere functie te hebben dan het ontwerp in lijn brengen met de rechtopstaande achterlichten van de GS en CX. De achterlichten zelf zijn echter juist rechthoekig liggend en laag gemonteerd, en nogal breed voor zo'n smal kontje. Ongebruikelijk is ook dat de kentekenplaat hoger is gemonteerd dan de achterlichten. De verchromde uitlaat-eindpijpen aan weerszijden geven een stoer accent aan deze barokke achtergevel. Binnenin heeft de SM een heel eigen gezicht. Eerst vallen de fraaie leren 'space-age-zetels' op en de verchromde accen-

FIAT DINO 2400 COUPÉ (1969-1973)

TECHNISCHE GEGEVENS

- Motor • V6 (Ferrari) in lengte, 65 gr., 4 bovenl. nokkenassen, 2 kl./cil., 3 dubb. carb.
- Cilinderinhoud • 2.418 cc
- Max. vermogen • 132 kW (180 pk) bij 6.600 tpm
- Max. koppel • 216 Nm bij 4.600 tpm
- Aandrijving • achterwielen
- Aantal versnellingen • 5
- Wielophanging v/a • onafh., schroefveren, dubb. triangel, stab./onafh., schroefveren, stab.
- Remmen v/a • schijfremmen rondom
- Afmetingen l/b/h • 451/171/132 cm
- Wielbasis • 255 cm
- Gewicht • 1.400 kg
- Topsnelheid • 205 km/h (Spider: 210 km/h)
- 0-100 km/h • 8,9 s
- Vanafprijs (1977) • € 16.037 (fl. 35.340)

Alle gegevens volgens fabriekspagina's



Fiat

- ◆ Schakelen
- ◆ Motorgeluid
- ◆ Design
- ◆ Draaicirkel
- Merksnaam weinig prestige
- Detonerende hendels in interieur

ten, zoals de pook en diverse hendels, daarna vallen de ovale klokken in het dashboard op en het kleine, eenspaaks stuurwiel. Hetzelfde dashboard en stuurwiel vind je in de vroege Maserati Merak. De drie ovale instrumenten omvatten een snelheidsmeter, toerenteller en een combi-instrument met in de rand alle waarschuwinglampjes en in het midden een grote rode lamp voor acuut hydropneumatisch gevaar, net als bij de DS. Dat de radio rechtopstaand in de middentunnel is gemonteerd, is ook best apart. Boven in de middenconsole treffen we drie kleine, langwerpige en naar de bestuurder toe gekeerde metertjes, voor (v.l.n.r.) olietemperatuur, benzinevoorraad en koelwatertemperatuur. Dat moet je weten,

De carrosserie is gebouwd door Pininfarina op basis van een schets die het al eerder voor Ferrari had gemaakt



1 Twee grote en vijf kleine klokken in een fraai houten dashboard: stijlvol. **2** Neerklapbare achterbankleuningen met een skiluijk. Toen al! **3** Dubbele koplampen en een motorkap die licht oversteekt, laten de Dino lichtelijk boos kijken.

Citroën SM (1970-1975)

De ontwikkeling van de SM start omstreeks 1962. Citroën heeft dan nog geen marketingafdeling. Voor wie de auto is bedoeld, blijft daarom vaag. Volgens Robert Opron mikt hoogste baas Pierre Bercot op fabrieksdirecteuren, diplomaten en geslaagde zakenlieden, maar evengoed op de gewone man die van snelle en luxueuze auto's houdt. Bovendien moet minstens 50 procent in het buitenland worden verkocht. Als concurrenten gelden de Porsche 911, Jaguars en Mercedesen.

In 1970 komt de SM op de markt. Aanvankelijk heeft hij een 2,7-liter V6 met drie dubbele carburateurs. De cilinderinhoud is zo gekozen om binnen een bepaalde fiscale klasse te blijven in Frankrijk. Het vermogen bedraagt 170 pk, het koppel 231 Nm. De schijfremmen zijn tegen de versnellingsbak gemonteerd om het onafgeveerde gewicht laag te houden. Die bak ligt net als bij de DS vóór de motor. Chausson vervaardigt de carrosserie, Maserati de motor; de assemblage vindt plaats bij Citroën. Later neemt Ligier, dat de SM-motor gebruikt in het model JS2, de assemblage over. De opties zijn beperkt: leer, airco, getint glas, een radio, en mistlampen voor. Louis Vuitton ontwikkelt bovendien een kofferset voor de SM.

Vanaf voorjaar 1972 krijgt de motor wegens strengere milieu-eisen Bosch D-Jetronic brandstofinspuiting. Daarmee wordt een lager verbruik gerealiseerd, maar ook 8 pk én souplesse gewonnen.

Begin 1973 wordt een Borg-Warner drietrap automaat leverbaar. Dan krijg je de 3,0-liter motor uit de Merak met carburateurs, ter compensatie van het vermogen dat de koppelmovormer opslokt. Deze aandrijflijn hebben de exemplaren voor de VS en Canada, hoewel daarheen ook enkele driecilinders met handbak zijn geëxporteerd.

De verkoop zakt in als bekend wordt dat de motor serieuze problemen geeft wanneer het aluminium motorblok niet rustig wordt warmgerekend en het onderhoudsschema niet exact wordt gevolgd. Ernstiger is dat er constructiefouten in blijken te zitten die niet echt worden opgelost (oliepomp en -carter, cilinderbussen die zich in het blok vreten, onvoldoende koeling, zwakke primaire kettingspanner). Bovendien blijkt er elke 60.000 km een kostbare vervanging van de drie distributiekettingen nodig te zijn. Het helpt niet dat Citroën-dealers nauwelijks weten hoe ze de motor moeten onderhouden. De oliecrisis van 1973 werkt evenmin bevorderlijk voor de carrière van de SM; het verbruik wordt daarna als te hoog ervaren. De verkopen in Amerika storten eveneens in, maar daar komt het door een wet voor 1974 die de hoogte van de bumpers voorschrijft. Wegens zijn variabele hoogte kan de SM daaraan niet voldoen. Als Peugeot in 1974 eigenaar wordt van Citroën, beëindigt het de productie van de SM. Bovendien verkoopt het Maserati medio 1975 aan De Tomaso.



In totaal zijn er zo'n 12.990 exemplaren gebouwd. Daarvan is een flink deel in Frankrijk, Duitsland en de Verenigde Staten terechtgekomen. Er zijn diverse varianten gebouwd, zoals de cabriolet Mylord en de vierdeurs Opéra van carrosseriebouwer Chapron, beide in een oplage van minder dan tien exemplaren. En president Georges Pompidou bestelde twee exemplaren van de Présidentielle, die zo'n dertig jaar als staatsauto's zijn gebruikt. Heuliez bouwde de SM Espace, met T-roof en elektrisch beweegbare lamellen in het dak. De SM-techniek is ook toegepast in de Maserati Quattroporte II. Bodemplaat, wielophanging, motor, versnellingsbak, hydrauliek en koplampen zijn rechtstreeks overgenomen.

Fiat Dino (1969-1973)

De eerste serieproductie-auto uit de gelegenheden-samenwerking tussen Ferrari en Fiat is de tweepersoons Fiat Dino Spider 2.0 (1967-1969) met achterwielaandrijving, vier bovenliggende nokkenassen, 160 pk, een vijfversnellingsbak met oliepompe, een sperdifferentieel, een Girling-remsysteem met schijfremmen rondom en een aluminium kofferdeksel. Hij staat op dezelfde bodemplaat als de Dino 206GT, die dan nog geen Ferrari mag heten en in hetzelfde jaar uitkomt. De assemblage vindt plaats bij Fiat in Turijn-Rivalta. Ondanks zijn vooruitstrevende voorzieningen - het is bijvoorbeeld de eerste Europese auto met geventileerde schijfremmen - wordt de cabriolet geen succes, vooral omdat Fiat geen reputatie heeft als bouwer van GT's, maar ook omdat de prestaties lijden onder het gewicht van alle luxe en omdat de prijs op het niveau van een Porsche 911 en Jaguar E-type ligt: fl. 30.000 in 1968. Bovendien lijdt de eerste serie - er zijn haastig 500 stuks gebouwd voor de homologatie van de 166 F2 - aan kinderziekten. Zo is de oliedruk van de motorsmering niet altijd goed, kan er een vapour-lock optreden in de benzineleiding en blijft de versnellingsbak soms vastzitten. Bij de volgende serie van ruim 600 stuks is dit opgelost en wordt bovendien

elektronische transistorontsteking gemonteerd, genaamd Dinoplex en gemaakt door Magneti Marelli, met als doel het vet slaan van de bougies in stadsverkeer te voorkomen. Kopers die denken dat het merk Fiat wel lage onderhoudskosten zal betekenen, komen bedrogen uit. De Ferrari-motor vraagt frequent en kostbaar onderhoud en verdraagt geen andere olie dan de fabrikant voorschrijft. Korte ritjes kunnen door de temperatuurswisselingen vervormingen in het aluminium blok en de dito cilinderkop veroorzaken. Maar de directe respons van de motor werkt verslavend, al is de souplesse niet groot. Nog in 1967 volgt de 'dichte' Fiat Dino Coupé, met een langere wielbasis. Dat vergroot de ruimte voor passagiers én het veercomfort. De achteras is star met bladveren, maar ook twee schokbrekers per wiel. De opties zijn beperkt: een radio, metallic lak, leren bekleding en een hardtop voor de Spider. In 1969 verschijnt de tweede serie, met een 2,4-liter motor om de prestaties te verbeteren. Deze krachtbron is soepeler, iets minder dorstig en bruikbaar onder alle verkeersomstandigheden. Hij wordt ook toegepast in de Dino 246GT en de Lancia Stratos. Helaas weegt hij 140 kg meer, zodat de prestaties nauwelijks verbeteren. Andere wijzigingen zijn de onafhankelijke wielophanging achter, een ZF-versnellingsbak en grotere remschijven en -kluwen - hetzelfde systeem als op de De Tomaso Pantera en Lamborghini Miura. Ook het dashboard en interieur zijn aangepast. Uiterlijk is de tweede serie vooral herkenbaar aan matzwarte details, zoals de grille en de roosters in de flanken, aan een verplaatsing van de uitstroomroosters naar de C-stijl en aan andere achterlichten. De assemblage vindt nu bij Ferrari plaats, naast de 246GT. Twee speciale varianten zijn de Dino Parigi en de Dino Ginevra, die Pininfarina ontwerpt voor de salon van Parijs 1967 respectievelijk salon van Genève 1968. De productie eindigt in 1972. Van de Spider 2.0 zijn 1.163 exemplaren gebouwd, van de Spider 2.4 420; van de Coupé 2.0 3.670 en van de 2.4 2.398. In totaal dus 7.651 stuks, waarvan 6.068 Coupés zijn.

want het verschil tussen de eerste en laatste is alleen aan de schaalverdeling te zien. Links daarvan knopjes voor de airco, parkeerlichten, achterrautverwarming en binnerverlichting. Eronder twee ventilatieroosters en de bediening van verwarming en ventilatie. Zoek je de ruitbediening? Die vind je op de middenconsole, links onder de pook. De hoogteregeling van de auto, een typisch Citroën-element, zit links van de bestuurdersstoel. Nog meer typisch Citroën: de pedalen. Een koppelpedaal, een gaspedaal en daartussen een rubber kussentje om mee te remmen, de 'champignon'.

Naar 5.000 tpm graag!

Instappen maar! De zit in de SM is redelijk. Het stuurwiel is wel verstelbaar, zowel in hoogte als axiaal, maar niet ver genoeg voor lange mensen. Hoewel de zetels er vlak uitzien, voel je een lichte kuipvorm. De stoelen zijn niet zo zacht als in een DS, maar wel comfortabel. Je schurkt je er al snel behaaglijk in. Comfortabel is ook de vering - uiteraard, want Citroën. Wegrijden is geen probleem, de koppeling gaat licht. Het gaspedaal moet wel eerst door een soort vrije slag heen voordat de motor reageert; een kwestie van afstellen, wellicht. Maar dan het remmen met die 'champignon'! We hebben er ervaring mee in diverse DS'en, maar toch vertragen we telkens schokkerig; het doseren blijkt lastig.

Nog veel meer wennen is de Diravi-besturing. Die bekrachtigt sterk bij lage snelheden en steeds minder naarmate de snelheid stijgt. Het leidt ertoe dat we elke bocht erg voorzichtig aansnijden. De duur van de test is te kort om aan het systeem gewend te raken. Maar we kunnen ons voorstellen dat het fantastisch werkt als je er eenmaal mee kunt lezen en schrijven. Dan zouden we er weleens een bergpas mee willen rijden. Weinig stuurinput zou dan al genoeg moeten zijn om haarspeldbochten te nemen. Kunnen we meteen profiteren van die meedraaiende koplampen, die we bij de DS al erg handig vonden in avondlijke omstandigheden. Het overhellen in bochten blijft wel een dingetje, want dat doet de SM dus wel. Daar houdt niet iedereen van.

Dan die Maserati-motor. Hij vliegt makkelijk in de toeren en als je puur op het gehoor zou rijden, luisterend naar waar de motor zich lekker voelt, dan zou je steeds rond de 5.000 tpm zitten. Hij gaat overigens niet asfaltverzengend snel van zijn plek; je voelt dat er veel gewicht mee moet. Niettemin is het een snelle jongen. Schakelen gaat licht, maar moet met beleid. Naar 2 en 4 wil de bak anders weleens een kraakje laten horen. Jammer, schakelen moet juist bij een sportieve auto soepel gaan. De achterruit zit overigens rechtsonder en je moet de pook een beetje liften om hem in te leggen.

We stappen over in de Dino. Een goede zit is zo gevonden en je zit op enigszins kuipvormige stoelen. Het stuurwiel is niet verstelbaar. Je hebt uitzicht op een prachtig dashboard met hout en veel 'klokjes'. De platte, plastic Fiat-hendels doen wat afbreuk aan de sfeer. Starten gaat simpel en levert een mooi motorgeluid, dat je ook binnen hoort. De koppeling werkt licht en is makkelijk te doseren, het gas ook. Je rijdt al gauw soepel en vlot weg. En dan wil de motor graag toeren maken, veel! De eigenaar meldt dat hij doortrekt tot 7.500 tpm. Dat doen wij niet, maar we merken wel dat boven 4.000 tpm het leven pas begint en dat de motor zich senang voelt bij 4.500-5.000 tpm. Wat een heerlijke krachtbron! En wat een prachtig geluid brengt hij dan voort! Overigens is hij net als de SM niet bloedstollend snel,

Concurrenten



BMW 2800 CS



Mercedes-Benz 350 SLC

maar voor de tijd waaruit deze auto stamt, gaat hij er vlot vandoor. Schakelen (de eerste versnelling zit linksonder) is een genot. Een korte, schuinstaande pook, die soepel maar precies door de gangen gaat. Fraai om te zien ook. Alleen naar de achterruit is het even zoeken. Remmen gaat niet opvallend goed of slecht; dat je vier schijfremmen hebt, zou je echter niet zeggen. Een minpunt is de afwezigheid van stuurbekrachtiging. Echt jammer, want ook op snelheid stuurt de Dino nog zwaar. Bij elke bocht moet je steeds goed nadenken en trekken, anders ga je 'onderstuurd' de bocht uit. Maar dit onderstuur veroorzaakt je dan zelf. Daarbij komt dat de draaicirkel met 12,4 meter enorm is. Voor straatje keren moet je steken, soms zelfs een paar keer. Deze auto keert niet graag op zijn schreden terug.

Opgeschort

Twee GT's van volumemerken met exotische motoren, met twee verschillende visies op de invulling van dit concept. De Fiat conventioneel van opzet, met achterwielaandrijving en klassieke luxe, de Citroën futuristisch met innovatieve vondsten en voorwielaandrijving, en vreemd genoeg wel een hatchback-klep, maar geen neerklapbare achterbank. Matig vergelijkbaar dus, het gaat erom welk concept je meer aanspreekt, welke auto je mooier vindt en welke motor je voorkeur heeft. Het feit dat je met de Citroën wegens het Diravi-systeem eigenlijk opnieuw moet leren rijden, vinden we wel wat ver gaan. Hier lijken de technici doorgeschoten. De auto moet de mens dienen, niet andersom. Anderzijds: als het echt beter of prettiger rijdt, waarom niet? Om dat te kunnen beoordelen, duurde onze kennismaking helaas te kort, dus we laten de strijd onbeslist. Voor het overige voldeed de SM precies aan onze verwachtingen. De Dino was altijd onder onze radar gebleven en heeft ons positief verrast. **AV**





SM's onder de hamer (17)



Het kopen van een SM is meestal een zintuigelijk avontuur. Je wilt een auto zien, voelen, horen, ervaren voordat die definitieve handdruk volgt. De afgelopen maanden was dat helaas zelden mogelijk. Verreweg de meeste veilingen waren online. Betekende dat dan een dip in het aanbod? Zeker niet! Een recordaantal van 18 SM's passeert deze Eenmaal andermaal de revue en minstens zo bijzonder: er zit geen enkele injectie bij. De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.

door Sietse Beckers

Datum: 7 december 2019
Plaats: Londen, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Bonhams
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1562, motor no. 105.651
Bijzonderheden: carburateur, 3,0 liter, automaat, airco, originele radio, grijs met grijs stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 51567 kilometers.
Tegenwoordig te vinden aan de 'verkeerde' kant van de weg, maar voorheen had deze diva een Zwitsers paspoort. Voorafgaand aan haar verhuizing naar Engeland in 2014 was ze in handen van Zwitser Christian Haefliger, die

haar eigenhandig restaureerde. Inmiddels een iets oudere restauratie, dat wel, en over de werkzaamheden is weinig bekend. Net als over de vroegere historie trouwens. De combinatie van 3,0 liter automaat met de Motorola-radio doet echter vermoeden dat deze SM een geboren Amerikaanse is die ergens onderweg een Europees kuurtje heeft ondergaan. Misschien dat de chassisnummergoeroes daar iets over kunnen zeggen. Op het zicht een nette auto, maar met een geschatte opbrengst tussen de 44.000 en 66.000 euro bleef deze diva staan. In 2014 ging ze nog van de hand



vaker SM's voorbij zien komen. Hij zorgde onder meer voor een nieuwe verflaag en verse bollen, maar liet nog genoeg over voor de nieuwe eigenaar. Zo hebben het leer en het dashboard hun beste tijd gehad en is de voorruit gebarsten. Ook weigeren zowel de airco als de raambediening. Een ongelukkige combinatie in een woestijnstaat als Arizona. Misschien dat er daarom aanvankelijk geen koper werd gevonden. Het bieden bleef steken bij 20.100 dollar (18.000 euro), maar 6 dagen later wist de dealer te melden dat de Maserati-aangedreven oven alsnog was verkocht.



Veilinghuis: Bring a Trailer
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0459
 Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 72888 mijlen.
 Voor velen de ultieme uitvoering: 3.0 liter gekoppeld aan een handbak. Naar verluidt bracht deze SM haar leven door in de handen van diverse Citroën-verzamelaars voordat ze bij een enthousiaste dealer in Arizona terecht kwam. Een dealer waarvan we overigens

voor iets meer dan 25.000 euro. Wellicht een reëlere prijs?

Datum: 13 december 2019
 Plaats: Goodyear, Verenigde Staten

Datum: 17 januari 2020
 Plaats: Phoenix, Verenigde Staten
 Veilinghuis: RM Sotheby's
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0822
 Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 40282 mijlen.
 We blijven in Arizona, waar nog een 3.0 liter handgeschakeld werd aangeboden. Een SM die tot 4 jaar geleden altijd in handen was van dezelfde familie, die haar gekoesterd lijkt te hebben. Het originele





bruine leer ziet er nog prachtig uit, de buitenkant is fris en ook onder de motorkap ligt alles er verzorgd bij. Niet verwonderlijk, aangezien de V6 volledig werd gereviseerd door SM-specialist David Hume. Naast Hume verrichtte ook die andere specialist, John Titus, het afgelopen jaar enkele werkzaamheden aan de auto. Tel die twee namen op bij de staat van deze diva en het is niet verwonderlijk dat de nieuwe eigenaar bereid was tot 64.400 dollar (57.500 euro) te bieden.

Datum: 5 februari 2020
 Plaats: Turijn, Italië
 Veilinghuis: Catawiki
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2430
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 37625 kilometers.
 Een vroege Italiaanse in mooi bij het bouwjaar passend Feuille Dorée. Volgens de verkoper is er recentelijk het nodige aan de dame gedaan. Plaatwerk, motor, hydrauliek, meedraaiende koplampen, alles schijnt goed te

werken. Afgaand op de plaatjes lijkt er inderdaad een fraaie SM te staan. Het interieur is netjes en dat gekke geel/groen is duidelijk goed opgepoetst. Geen slechte koop, zou je denken. Toch was de interesse van de online bidders matig. Catawiki mikte tussen de 39.000 en 45.000 euro, maar de biedingen kwamen niet voorbij de 30.000 euro. Onvoldoende om de eigenaar tot een afscheid te bewegen.

Datum: 18 februari 2020
 Plaats: East Haddam, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB4454
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 48940 mijlen.
 De oostkust van Amerika wordt al bijna 50 jaar verblijd met deze golden oldie. Ondanks zeven voorgaande eigenaren verbleef ze altijd in een van de oostelijke staten New Hampshire, Virginia of Connecticut. In 2017 verhuisde ze naar laatstgenoemde staat en ging ze in ieder geval deels in onder-



houd bij Citroën-specialist Dave Burnham. Ook stak de eigenaar zelf de handen uit de mouwen. In de afgelopen jaren vond er vooral klein(er) onderhoud plaats: kleppen stellen, vloeistoffen verversen, nieuwe accu, nieuwe dynamo etc. Ook zijn de tellers nu in het donker afleesbaar dankzij LED-verlichting. Binnenin zien we verder een interieur dat in 2016 opnieuw werd bekleed met bruin leer. Zonder de maker tekort te doen, vallen daarbij de rondingen en bollingen in de stoelen op. Het blijkt maar weer hoe lastig het is om de oorspronkelijke scherpe en rechte lijnen van een SM-stoel te behouden. Desalniettemin op het oog een eerlijke auto, die ook voor een eerlijke prijs van de hand ging: 27.750 dollar (25.000 euro).

Datum: 19 februari 2020
 Plaats: Sant'Ilario D'enza, Italië
 Veilinghuis: Catawiki
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC2555
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 16614 kilometers.
 Een SM waarin je volgens Cata-



wiki zo weg kan rijden. Die gok moet je durven nemen, zeker als er verder weinig specifiek over de staat van de auto wordt gezegd. En hoort dit afgaand op het bouwjaar en het chassisnummer geen injectie te zijn? Afijn, wat wel vermeld wordt is recent werk aan de hydrauliek en de mooie staat van het interieur. Dat ziet er op de plaatjes zeker keurig uit, net als de carrosserie (los van een paar kleine onvolkomenheden en een verschrikkelijke grijze CX-achtige buitenspiegel). Het blijft echter een online veiling, dus we moeten de verkoper op zijn Italiaanse ogen geloven. Catawiki zat zoals gebruikelijk iets te hoog met de schatting, maar het winnende bod van 28.000 euro lag redelijk in de buurt van de gehoopte 32.000 – 39.500 euro.



Datum: 13 maart 2020
 Plaats: East Haddam, Verenigde Staten
 Veilinghuis: Bring a Trailer
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0226
 Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, elektrische buitenspiegels, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 58683 mijlen.
 Wil je een auto waarin je met een zeker gevoel direct kunt wegrijden? Dan was dit een mooie kans geweest. Deze schitterende SM in Bleu de Bregançon wisselde in 2012 van eigenaar en onderging in de jaren daarna the works. De carrosserie werd gestript, ontdaan van de Amerikaanse pinkers, stootstrips en kentekenverlichting, en opnieuw gespoten. Het interieur is nieuw en David Burnham nam de motor onder





handen, waarbij onder meer kleppen, ketting en spanner werden aangepakt. Ook een moderne airco, dynamo en ontsteking ontbreken niet, maar de gaafste eigentijdse aanpassing bevindt zich aan de buitenkant. Deze SM heeft namelijk elektrisch verstelbare buitenspiegels! Slechts een iets bredere voet verraadt dat de spiegels niet meer origineel zijn, erg mooi gedaan. Tel bij dat alles wederom een 3.0 liter motor en een echte pook op, en het zal geen verrassing zijn dat er voldoende interesse was. De verkoper zag zijn werk van de afgelopen jaren beloond met een winnend bod van 60.123 dollar (53.500 euro).

Datum: 15 maart 2020
Plaats: Parijs, Frankrijk

Veilinghuis: Aguttes
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1176

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, airco, originele radio, bruin met bruin lederen interieur, kilometerstand: onbekend.

Oorspronkelijk geleverd in Californië, maar in 2011 terug naar Frankrijk gehaald. Dat deze diva tot haar terugkomst aardig wat

van de Californische zon heeft gezien, verraadt de foto van het interieur. Verdroogd leer en een gescheurd dashboard zijn de stille getuigen van een UV-rijk leven. Aan de andere kant: een droog klimaat betekent weinig roest. Veilinghuis Aguttes vertelt dat de verkoper sinds de import bezig is geweest met het rijklaar maken en verbeteren van de techniek, maar noemt als voorbeeld slechts een vervangen remaccumulador in 2012. De verdere staat blijft gissen. Toch leken de bidders er wel aardig vertrouwen in te hebben. De dame uit Santa Barbara bracht uiteindelijk 32.750 dollar (29.000 euro) op, precies binnen de schatting.

Datum: 20 maart 2020
Plaats: Pelham, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer



Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8690

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, airco, originele radio, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 41334 mijlen.

Dat stilstand slecht is weten we allemaal en op Bring a Trailer werd dat nog eens pijnlijk duidelijk voor deze SM. De huidige eigenaar schafte de auto in 1995 aan en startte een rollende restauratie die in 2017 werd afgerond. Alles van het bekende rijtje werd gedaan: nieuw spuitwerk (in 2011), nieuw interieur en werk aan de hydrauliek en overige techniek (door de eigenaar zelf). Een jaar na voltooiing van de restauratie werd de SM op Bring a Trailer gezet, maar met een eindbod van 31.500 dollar (28.000 euro) werd de reserve niet gehaald. Nu, 2



jaar verder, deed de eigenaar een nieuwe poging. Helaas werden er in de tussentijd nauwelijks kilometers gemaakt, met een gegroeid lijstje aandachtspunten als gevolg. De biedingen kwamen daardoor deze keer niet verder dan een magere 23.250 dollar (21.000 euro). Wederom te weinig voor een deal.

Datum: 28 maart 2020

Plaats: Palm Beach, Verenigde Staten

Veilinghuis: RM Sotheby's

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0500

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, zwart met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 02771 mijlen.

En nóg een 3.0 liter handgeschakeld. Afkomstig uit de zogeheten Belle Meade Collection en liefkozend 'Frenchy SM' gedoopt. In totaal veilde RM Sotheby's 30 auto's uit de collectie, waarvan verreweg het meeste Amerikaans spul. Kennelijk was de SM toch bijzonder genoeg om een plekje te krijgen tussen de Corvettes, Camaros en Thunderbirds. Helaas is er verder weinig bekend over de auto, alleen dat ze een RVS uitlaat heeft en de vorige eigenaar haar



sinds 1999 in bezit had. De foto's laten in ieder geval op alle fronten een hele nette dame zien, waarmee het winnende bod van 29.700 dollar (26.500 euro) gerust een steal genoemd mag worden.

Datum: 29 mei 2020

Plaats: St. Louis, Verenigde Staten

Veilinghuis: RM Sotheby's

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6469

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 85793 mijlen.

Een sluitende historie doet het altijd goed op een veiling en deze diva komt met alle boekjes en papieren sinds haar eerste levering in Californië. Pakken we de



recentere bonnetjes erbij, dan zien we onder meer een motorrevisie in 2006, nieuwe bollen in 2009 en een uitgebreide beurt inclusief nieuwe koppeling in 2016. Opvallender is het nieuwe interieur dat in 2014 werd geplaatst. De bekleder heeft zich er hier helaas makkelijk vanaf gemaakt. In plaats van de 'losse' blokken in het midden van de stoelen, is er gekozen voor een oppervlakkige lap leer waar optisch blokken in zijn gestikt. Een nadere inspectie leert bovendien dat er op de deurpanelen meerdere naden openstaan en dat het tapijt niet is vervangen. Niet dat dit een slechte SM lijkt, integendeel. De carrosserie ziet er op wat kleine plekjes na mooi uit en ook onder de kap lijkt alles in orde. Maar de richtprijs van 50.000 - 60.000 dollar (44.500 - 53.500 euro) was echt iets te optimistisch. Zelfs de uitgebreide documentatie wist de bidders niet over de streep te trekken.



Datum: 10 juni 2020

Plaats: Goddelau, Duitsland

Veilinghuis: RM Sotheby's



Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2883

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 85120 kilometers.

RM Sotheby's had de eer om een deel van de collectie van Fransman Michel Petitjean te veilen. Een naam die waarschijnlijk niet snel een belletje doet rinkelen, maar de auto's die hij van de hand deed (94 in totaal!) doen dat zeker wel. Lamborghini Miura, Porsche 904 GTS, Mercedes-Benz 300 SL roadster, stuk voor stuk iconen. In dat rijtje mag de SM natuurlijk niet ontbreken. Een vroege SM in Bleu Platine in dit geval, voorzien van zwart leer. Over de staat wordt met geen woord gerept, maar RM Sotheby's waarschuwt dat alle auto's van de heer Petitjean lange tijd stil hebben gestaan en dus in principe niet rijklar zijn. De detailfoto's laten een redelijke carrosserie zien met de nodige beschadigingen en blaasjes, maar ook een interieur met mooi patina en dichte naden, een strak dashboard en een Continental Edison. Dat maakt deze SM tot een gokje

en wel een van 25.300 euro, inclusief alle bijkomende kosten.

Datum: 14 juni 2020

Plaats: Barletta, Italië

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB0205

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, blauw met blauw stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 68227 kilometers.

Wie Catawiki een beetje volgt, weet dat deze SM eindeloos vaak is aangeboden. En telkens weer kwamen de bidders niet in de buurt van de minimale prijs. Kennelijk was de verkoper het zat, want ditmaal mocht ze weg zonder reserve. De gelukkige winnaar betaalde 30.000 euro, maar de vraag is of de verkopende partij daar blij mee is. Bij





de eerdere veilingrondes gingen de biedingen namelijk regelmatig over dat bedrag heen. Meer informatie over de auto zelf vind je in SublieM 88.

Datum: 14 juni 2020

Plaats: Valkenswaard

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met bruin lederen interieur, kilometerstand: 153789.

Na al het buitenlandse geweld keren we terug naar Nederland, waar vlak achter elkaar drie SM's op Catawiki werden aangeboden. De eerste kwam in 1992 deze kant op na 20 trouwe jaren bij haar originele Italiaanse baasje. Hier had ze drie eigenaren en wie de gehele historie eens rustig na wil lezen, kan zijn lol op. De auto komt namelijk met maar liefst 15 kilo aan documentatie! Daaronder ruim 80.000 euro aan facturen en dat is aan alles af te zien. Het originele bruine leer is in prachtige staat, het mooie Gris Largentière op de koets werd een aantal jaren terug opnieuw aangebracht en alle zwakke punten van de Maserati-krachtbron zijn aangepakt en verbeterd. Zelfs de kofferruimte is als nieuw. Eigenlijk heeft deze

diva maar één probleem en dat is dat verkopers van een nagenoeg perfecte SM in de hogere prijsklasse in een erg krappe vijver moeten vissen. Catawiki zette in op 60.500 - 66.550 euro, maar het bieden stakte bij 54.000 euro. Te weinig om de reserve te halen.

Datum: 15 juni 2020

Plaats: Oegstgeest

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 11066



kilometers.

Ook de tweede SM van eigen bodem is niet van origine Nederlands, maar een import uit Italië. Ruim 20 jaar geleden haalde een Citroën-dealer haar op als toevoeging aan zijn collectie klassiekers. Hier deed ze voornamelijk dienst als showroommodel en maakte sporadisch meters. Regulier onderhoud vond naar verluidt wel plaats, maar verder is hier sprake van een nog grotendeels originele auto. De motor is nooit gereviseerd en ook het interieur is nog authentiek. Wel is ze ooit overgespoten in een donkere tint grijs en dus niet haar originele kleur. Volgens de verkoper werkt alles naar behoren en is er eind 2019 nog een probleemloze rit van 400 kilometer afgelegd. Helaas stopten de biedingen bij 24.222 euro in plaats van de geschatte 29.759 - 32.750 euro. Wie de eerstvolgende 400 kilometer bijschrijft, blijft daardoor voorlopig ongewis.

Datum: 15 juni 2020

Plaats: Etten-Leur

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, two-tone met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 53982





kilometers.

Van het drietal Hollands glorie is dit op het eerste gezicht de meest opvallende, natuurlijk vanwege dat eigenwijze uiterlijk. De two-tone kleurstelling in beige/bruin is ingetogen opvallend. Afkomstig uit een privécollectie en volgens Catawiki altijd perfect onderhouden, gereden en verzorgd. De beelden geven geen aanleiding om dat in twijfel te trekken. Enige aandachtspunt is een klein beetje olie lekkage, maar daar ligt een SM-rijder niet wakker van. Is driemaal dan scheepsrecht en ging deze diva wel van de hand? Jammer genoeg niet. Het gat tussen de gehoopte opbrengst van 52.250 – 57-500 euro en het hoogste bod van 32.500 euro bleek (veel) te groot.

Datum: 22 juni 2020

Plaats: Mount Pleasant, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9507

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met rood lederen interieur, afgelezen tellerstand: 18894 mijlen.

We gaan terug naar Amerika en

doen dat meteen in stijl. White-walls, felrood leer en de binnenzijde van de motorkap volledig verchromd: yeeha, it's a Yankee baby. Via Tennessee, Kentucky en Georgia belandde deze dame in

2017 in South Carolina. De nieuwe eigenaar besloot tot een grondige make-over en volgde daarbij vooral zijn eigen visie. Binnenin is het rood, rood, rood dat de klok slaat. Niet alleen de stoelen,





maar ook de panelen, tapijt, stuur (deels) én hemel. De carrosserie werd gespoten in Gunmetal Gray, een tint die de SM goed kan hebben, en de koplampen huizen tegenwoordig achter glas. Voor de techniek werd een beroep gedaan op David Hume en het in Citroën gespecialiseerde Fun Cars of Georgia. Het resultaat zal niet iedereen smaak zijn, maar er is de afgelopen jaren zeker met liefde en vakkundigheid aan de auto ge-

werkt, getuige ook de grote stapel gepeperde rekeningen. De interesse op Bring a Trailer was groot en de enthousiaste verkoper en bieder vonden elkaar uiteindelijk bij een bedrag van 51.000 dollar (45.500 euro).

Datum: 5 juli 2020

Plaats: Beaumont, Frankrijk

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1061

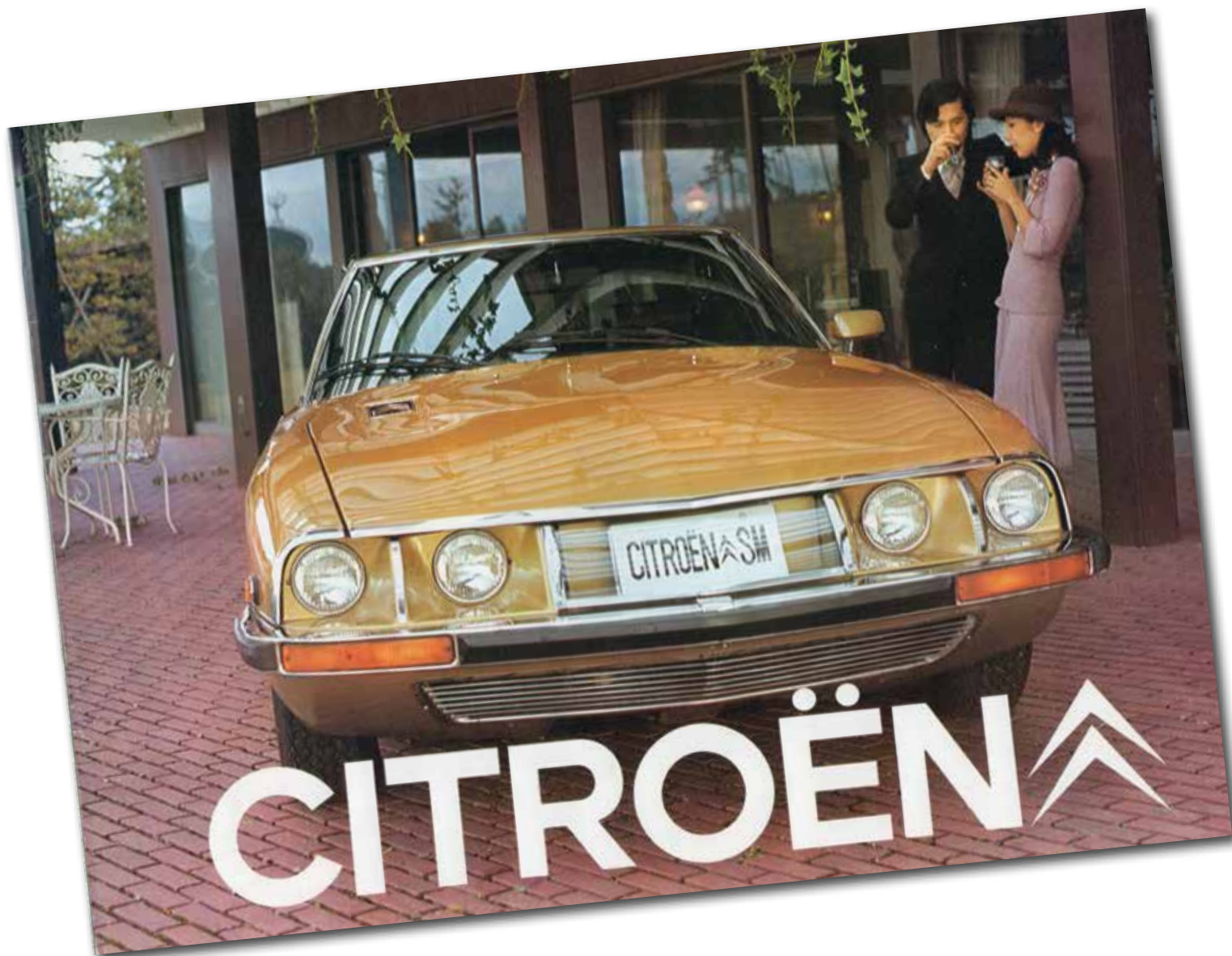
Bijzonderheden: carburateur, 3,0 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 92712 kilometers.

We sluiten af met wederom een 3,0 liter met manuele transmissie. Zo zie je ze zelden en zo staat het web er ineens vol mee. De verkoper is vrij kort van stof: het is

een Amerikaanse uitvoering die nu in Frankrijk staat en de staat is uitstekend. Verder alleen nog de boodschap dat alle modificaties zijn gedaan en dat de historie sluitend is. Dat is helaas lastig te checken online. Afgaande op de foto's valt er in ieder geval her en der nog wel wat aan te merken op de 'uitstekende' staat van de auto. Bovendien wijkt het chassisnummer op het typeplaatje (00SD1061) af van het nummer op het gepresenteerde aankoopbewijs (00SD0753). Dat kan een foutje zijn, maar is wel een signaal voor extra waakzaamheid. Zeker bij een toch behoorlijke richtprijs van 38.500 – 42.500 euro. Dat bedrag werd overigens niet gehaald, het bieden stopte bij 30.000 euro.



Vertaler gezocht



De laatste aanwinst in mijn verzameling brochures, vermoedelijk uit 1975. Helaas is mijn kennis van de Japanse taal dermate slecht dat ik er behalve GS, CX, SM en H niet veel meer van kan lezen.

door Jeroen van Tongeren

In de boeken kan ik vinden dat de 134 SM's die in 1974 in de VS onverkoopbaar waren geworden, naar Japan getransporteerd werden. Onverkoopbaar omdat de SM niet meer aan de strenge

Amerikaanse regels kon voldoen ter bescherming van voetgangers. Iets waar Citroën blijkbaar wel op gerekend had. Het totale verkoopaantal van de SM in Japan kan ik helaas nergens

vinden. Naar bijgaande brochure was naar verwachting veel meer vraag, neemt niet weg dat dit toch een moeilijk te vinden item is dat slechts sporadisch aangeboden wordt op het internet.

CITROËN GS 1220

GSの設計思想は徹底した安全性

快適な乗り心地、余裕、確信性、そして徹底した安全性を追求。こうした条件のもとに、シトロエンの誇る技術陣によって創りだされた車。それがミディアムファミリーカーの傑作GSです。

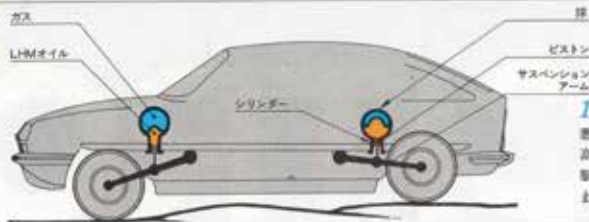
空気力学的ボディの風力抵抗は通常車の3分。エンジンスピードはたやすくアップし、燃費も経済的になりました。さらに美しいスポーティラインは乗る人の心を浮きたたせ、満足感を与えることでしょう。



▲ハイドロニューマチック サスペンション

シトロエンのハイドロニューマチック・サスペンション・システムはエンジンを始動すると高圧ポンプが作動し、加圧されたLHMオイルがメインアキュムレーターに入り、前輪・後輪に必要なだけのオイルをハイトコネクタ（自動高低調整器）を経て、各サスペンション・シリンダー内に入り、荷重の大小如何に関係なく、常に車体を水平且つ一定の高さに維持します。又コンソールボックスの車高調節レバーを移動することにより

車高を自由に選択することができます。車はたえず路面の凹凸に直面するため、一般車ではショックアブソーバーによりショックを吸収しますがサスペンションシリンダー内のガス室によりショックを吸収しております。シトロエンの伝統あるソフトな乗りごころはこのハイドロニューマチックサスペンションから生まれてくるのです。



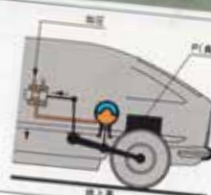
1 道路上での状態で前輪は車高を上げるためガス室が膨張し、後輪は圧縮されています。

CITROËN CX 2200


空気抵抗係数CX=0.30からさきつた
CX2200。


時代に先駆け、合理性の中に高い実用性を誇る数々の新機構を採用したCX2200。空力抵抗削減に努力したボディ・フォルムにシトロエンの切れ味が感じ。

ときに街角に思い、そしてある日地平線をめざす。自由な世界へアアセルを揺るものはあなた……オートマードのたすけ走り続けるCITROËN CX2200。



CITROËN SM

深い思想をクリアーに表現した  SM

“夢のグラン・ツーリスモ”と称される  SM。V型の6気筒2670cc・178PSのアンジェクションを誇る。しかもすぐれた実用性能、操縦性、安全性を満たし、伝統のうえに新しい価値を加えた風格に漂う緊迫感。それらは誇りへの清冽な歓び。



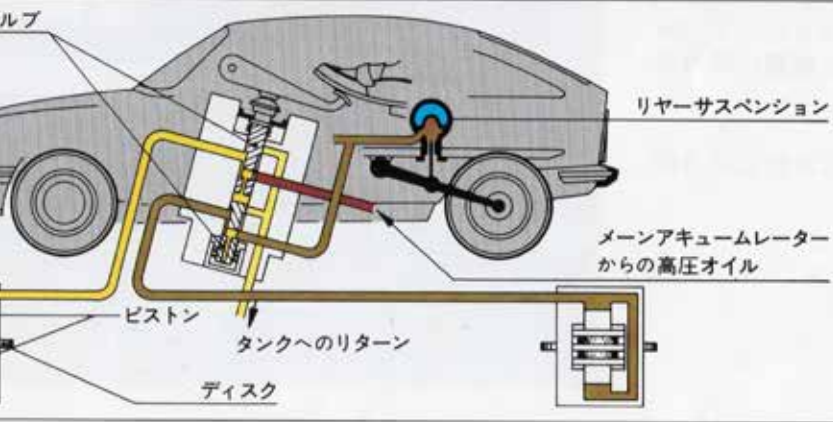
ブレーキ・システム

⇒図はブレーキの油圧回路で、フロントブレーキの油圧はメインアキュムレーターから直接導入し、又リアブレーキの油圧はリアサスペンションシリンダー内の油圧を利用した2系統式ブレーキです。ブレーキペダルを踏むとスライドバルブが押されて、フロントブレーキ・リアブレーキの回路が開き、別々の回路で各ディスクブレーキに

作動します。このブレーキ機構は特殊なサスペンション機構により発進時のノーズアップ、急ブレーキ時のノーズダウンを防止しています。又このブレーキ機構は後輪負荷によるブレーキ圧の自動配分式によりスピンを完全に防止しています。

スライドバルブ





CITROËN

●世界の一級品シトロエンの風格・個性あるスタイルが、企業・商品のイメージアップや売上増を約束します。

●超低床式、ウォークスルー式、5ドア、そして左ハンドルのため、店先から店先への集配に最適な機動性に優れたタウンカーです。

- ①超低床式のため、荷の積み降しがとても簡単です。
- ②ウォークスルー式のため、運転席から荷物室へ自由に入ることができます。
- ③ドアは全部で5つあり、後部ドアは大きく、しかも荷物室の両サイドドアはスライド式ですから、荷の積み降しが完全に楽に行なえます。
- ④左ハンドルのため、乗り降りが安全です。

●機動性、安全性、耐久性に優れたメカニズムです。

- ①抜群の耐久性、堅固な構造でしかも優れた設計です。
- ②ドブ車なのでパワーラインがコンパクトです。少々のお重、ぬかるみでも安心して走破します。
- ③トーションバー式懸架装置採用により快適な乗り心地です。
- ④チューブレススタールラジアルタイヤを使用しましたので、安全性に優れたタイヤの寿命も伸びます。
- ⑤ブレーキにタンデム式2系統を採用、確実に制動します。さらに後輪にはロードセンシングプロポーショングリップを取付けてあります。

●人間性尊重のキャビンです。それは長時間運転に疲れないよう、無駄をはぶきながらもすみずみにまで行き届いた配慮があるからです。

- ①マルチレバーを採用し、ライト、ホーン、タンなどの操作が容易にできます。

●エンジンは無公害ディーゼルエンジンで、特に低・中速での威力は抜群、また燃費に優れた経済的なエンジンです。

●ギヤはシフター用として特に設計した3段変速機です。



CITROËN 主要諸元		SM	Hトラック
CX2200			
全長(mm)	4,120	4,910	4,380
全幅(mm)	1,810	1,730	2,050
全高(mm)	1,350	1,520	2,235
ホイールベース(mm)	2,590	2,950	2,560
エンジン	4.0L OHV	4.0L OHV	4.0L OHV
最大出力(kW)	55	55	55
最大トルク(kg-m)	21.0	21.0	21.0
燃費(km/l)	18.0	18.0	18.0
最高時速(km/h)	150	150	150
0-100km/h	15.0	15.0	15.0
加速性能	良好	良好	良好
制動距離(m)	15.0	15.0	15.0
ブレーキ	前後ディスク	前後ディスク	前後ディスク
サスペンション	前後独立懸架	前後独立懸架	前後独立懸架
タイヤ	175R13	175R13	175R13
重量(kg)	1,500	1,500	1,500
積載量(kg)	1,000	1,000	1,000
価格	1,500,000	1,500,000	1,500,000

西武自動車販売株式会社



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

