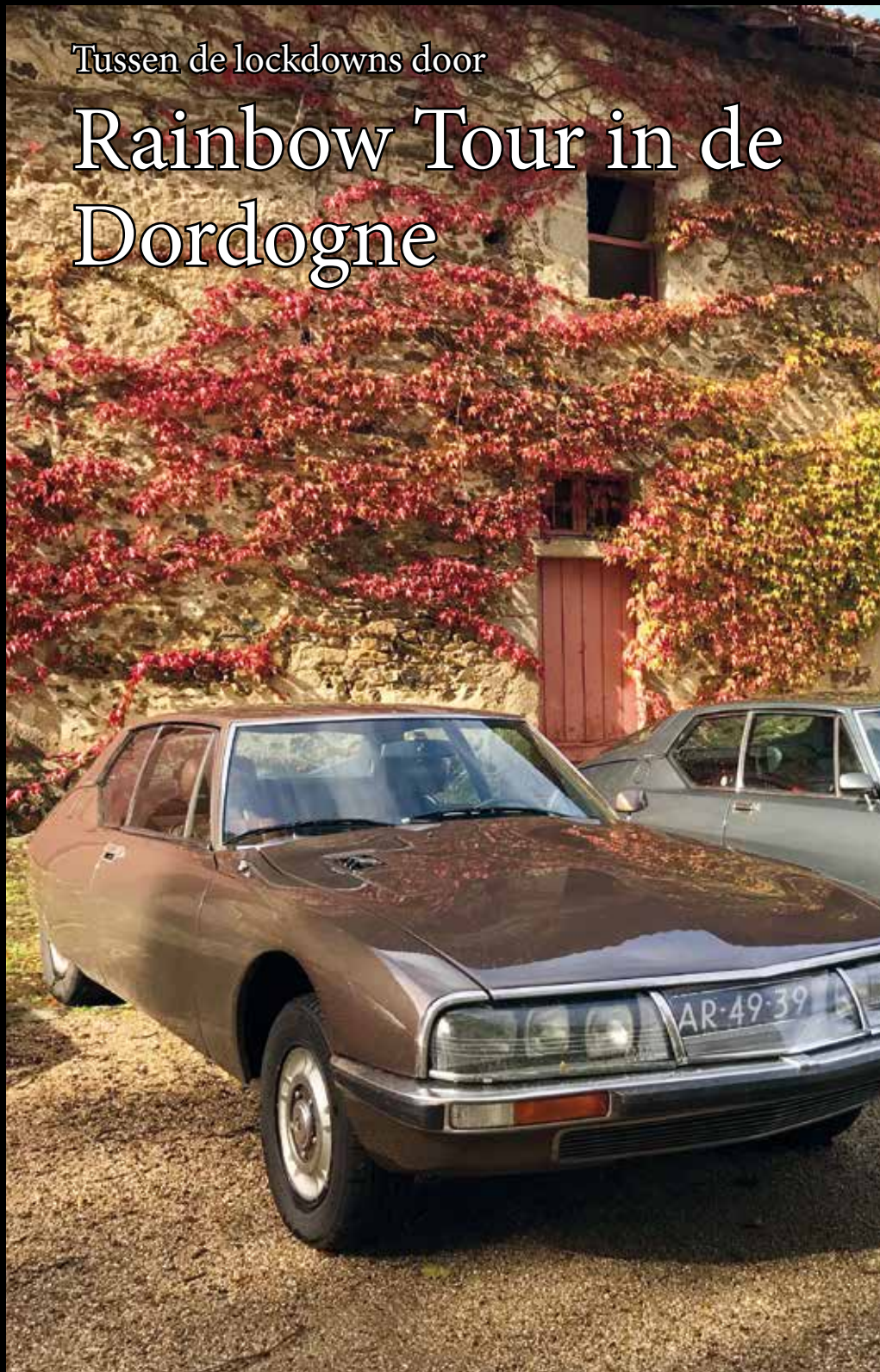


Tussen de lockdowns door

Rainbow Tour in de Dordogne



Vermogen terugwinnen door de nokkenassen juist te stellen



Voorjaarsrit onder zomere omstandigheden in het najaar



Restauratie Citroën SM Espace: op bezoek bij Thierry Dehaeck

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

Nico Schakel: voorzitter (nico@nicoschakel.nl)
Jan van Ekris: aspirant-voorzitter (jan@ekriswinkels.nl)
Hans Wortman: secretaris (hans.wortman@online.nl)
Jan Paul Klijntunte: penningmeester (klijntun@xs4all.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.nl)
Collectief: evenementen

SublieM

Redactie: Sietse Beckers (sietsebeckers@outlook.com)
Nico Schakel (nico@nicoschakel.nl)
Jeroen van Tongeren (jgvantongeren@upcmail.com)
Vormgeving: Tony Vos (tonyvoss@automedia.nl)
Productie: BladNL - Utrecht
Oplage: 200
Adverteren: een jaar hele pagina full-color: 200,00 euro
half jaar hele pagina full-color 100,00 euro
eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk; prijzen op aanvraag bij de penningmeester

De Citroën SM Club staat niet in voor de kwaliteit van goederen en of diensten van haar adverteerders.





92

december 2020

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de nu echte voorzitter.....	5
Door Nico Schakel	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Salut Membres.....	9
Door Robin Visser	
Algemene ledenvergadering.....	14
Door Nico Schakel	
Rainbow Tour.....	20
Door Rob Kruijff en Erik Rijpstra	
Een duur plasje.....	34
Door Corné Kwint	
SM Espace.....	36
Door Robin Visser	
Jong bezoek.....	46
Door Michiel Rautenberg	
Voorjaarsrit.....	49
Door Rob Kruijff	
Oud papier.....	52
Door Jeroen van Tongeren	
Eenmaal andermaal.....	56
Door Sietse Beckers	

Op de voorpagina: Clubleden Rob, Luco en Wouter waren ook dit jaar deelnemer van de Rainbow Tour, deze keer in de Dordogne.

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



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,

Ja, dat staat er boven: van de nu echte voorzitter. De vorige keer was ik nog pseudo. Als die coronaperikelen zo door gaan, zou het zomaar de enige 'Van de voorzitter' van ondergetekende kunnen worden. Zie mijn ideeën hierover in voorgaande SublieM's. Even voor de nieuwkomers, mijn idee is het voorzitterschap maar één jaar te doen. Dat jaar is dan ook zijn, of nu mijn, jaar. De voorzitter maakt het programma en organiseert de dingen die hij belangrijk voor de club vindt. Even een jaar de schouders eronder en daarna weer genieten onder het volgende voorzitterschap.

Van dit alles, een leuk jaar maken en de schouders eronder, is natuurlijk maar weinig terecht gekomen: een uitgestelde ALV en een voorjaarsrit aan het begin van de herfst. Allebei superevenementen, zie de artikelen hierover, maar zoals het er nu naar uitziet blijft het hier voor 2020 bij.

Dit alles overwegende heb ik het bestuur aangeboden nog een jaar te blijven! Zeker nu Jan Paul Klijntunte het penningmeesterschap overneemt. Het bestuur ging akkoord, inclusief de beoogde nieuwe voorzitter Jan van Ekris. Jan moet nog maar een jaartje wachten. Plannen voor 2021 maken is echter wel een grote uitdaging. Wat mag er en wat niet en gaan we ineens weer een lockdown in? Nu een mooie planning maken heeft nog geen zin, denk ik. Eerst maar wat meer zekerheid over de toekomst. Toch een paar activiteiten: het bezoek aan SM2A houden we erin (!), een technische meeting (of 2) komt er en de internationale in Noorwegen (!!) staat nog steeds op het programma. Plus na-



Van de nu echte voorzitter



tuurlijk de voorjaarsrit. Wordt vervolgd.

Het doet mij deugd dat we dit jaar toch al weer zeven nieuwe leden hebben. Natuurlijk ook een paar opzeggingen, maar per saldo groeien we nog steeds. Dit betekent ook dat de werkzaamheden voor het bestuur weer groeien. Als er leden zijn die het bestuur willen ondersteunen, altijd welkom! Mailtje naar nico@nicoschakel.nl of een belletje naar 06-53351007. Whatsapp heb ik (nog) niet.

Ik kan het niet laten, maar hierbij ook nog een mooi plaatje van onze SM in het Schwarzwald. Zoals jullie weten, gaan we sinds de SM er is altijd met de Diva op vakantie. Andalusië stond voor de derde keer op het programma. Maar ja, het werd dus het Schwarzwald. Normaal rijden wij er altijd snel langs. Op de A5, westelijk, en de A7, oostelijk, kan je hééél hard en het mag ook nog! Uiteindelijk was het een goede keuze. Mooi gebied, leuke plaatsen, mooie natuur en bovenal super-SM-routes. Aanradertje dus (persoonlijk vond ik het eten iets minder, maar ja, je kan niet alles hebben natuurlijk).

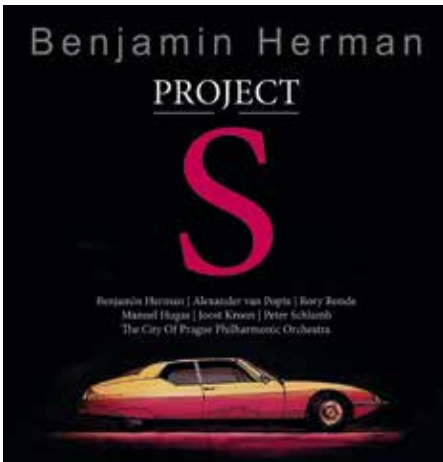
Veel leesplezier toegewenst en hopelijk tot snel op een evenement. Vergeet ik bijna: Ik wens jullie een goede kerst en jaarwisseling toe, hoe die er ook uit gaat zien dit jaar.

Nico Schakel

Project S

Alles wees er begin dit jaar op dat we in april de première mee gingen maken van Project S. De langverwachte documentaire over de SM was gereed en alle raderen waren in gang gezet om het resultaat eindelijk aan de wereld te kunnen tonen. Helaas liep het anders. Omdat velen van ons staan te springen om de documentaire te zien, heeft het hele team van Project S een boodschap én een vraag voor ons.

“De filmwereld staat stil. De SM-film dus ook. Grote schuldige aan deze stilstand: het coronavirus. Bioscopen worden gesloten, belangrijke filmpremières zijn



naar onbekende momenten in de toekomst verschoven, releasedata worden uitgesteld en opnames zijn stilgezet. Overal ter wereld zijn de komende maanden geen nieuwe films te verwachten. Dit lot treft ook onze documentaire Project S. Terwijl dit nu juist – vanwege 100 jaar Citroën en de 50ste verjaardag van de SM - hét moment was om de film feestelijk te lanceren. Een teleurstelling voor iedereen die al zolang op de documentaire wacht. En daar rekenen we onszelf natuurlijk ook toe, want wij popelen om het resultaat van onze inspanningen te laten zien.

Wij nemen een voorbeeld aan, en voelen ons verbonden met, André Citroën, visionair en man van verrassende initiatieven. Hoe zou hij er onder de huidige omstandigheden toch in slagen een première van de grond te krijgen? De film-

makers Dirk Besteman en Davied Eliasar laten zich door zijn DNA graag inspireren. Maar wij luisteren ook naar suggesties van anderen en staan uiteraard open voor vragen. Waarbij we één gegeven natuurlijk nooit uit het oog mogen verliezen: blijf gezond!”

Heb jij dus een innovatief idee om de première van Project S toch op een haalbare manier te organiseren? Laat het dan weten via suzannemirable@gmail.com.

Jay Leno over zijn SM

Jay Leno is misschien wel de bekendste autoverzamelaar ter wereld. De collectie van de Amerikaanse televisiepresentator is enorm en over ieder van zijn auto's plaatst hij uitgebreide video's op Youtube. Wie zijn kanaal nog nooit heeft bezocht, moet er zeker eens een kijkje nemen: [youtube.com/jaylenosgarage](https://www.youtube.com/jaylenosgarage).

Wie wel bekend is met zijn kanaal, zal het ongetwijfeld zijn opgevallen dat bij een groot deel



Citro boutique

Living the Citroën life

van zijn video's in de achtergrond een SM te zien is. Een auto die hij inmiddels alweer 35 jaar in zijn bezit heeft. Toch maakte hij in al die jaren dat zijn kanaal bestaat nooit een uitgebreide video over de diva. Tot voor kort. Na lang wachten besloot Jay eindelijk zijn achtergrondzangeres naar voren te roepen. Zoek op Youtube naar 'Jay Leno SM' en laat je ruim 32 minuten vermaken.

autovisie

Online

HERT U NIETS TE ZEGGEN? Zorg dan dat u wordt gevolgd door een heel lief af en toe te struimen. Redactie Autovisie, Postbus 36, 1000 AA Amsterdam, redactie@autovisie.nl

POST EN SOCIAL MEDIA

Crisisrestauratie

Een tijdje geleden vroeg Jaco mijma zich in zijn openingswoord af of de crisis leidt nu meer tijd voor auto's restauraties. In mijn geval klopt dat. Ik ben bezig met de restauratie van een Citroën SM. En het schiet bovengemiddeld op. Het is een redelijk complexe auto, dus er is ook veel werk aan de winkel. Tijdens het restaureren valt mijn oog op zaken die we in de hedendaagse auto's zijn kwijtgeraakt. Ik ben eigenlijk wel benieuwd waarom. Zo zijn de schijfremmen tegen de versnellingsbak gemonteerd. Goed voor reductie van het smalgevoerde gewicht. En ook goed voor het schoonhouden van de velgen. In het geval van de SM-remmen zijn dat exemplaren zonder luchtgaten; dus dat blijft extra schoon. Overigens is dat hetzelfde bij een Ford die ik heb. Ook daar zitten de remmen tegen de versnellingsbak, dus een kostenzake heeft het niet te zijn, ligit me. Verder heeft de SM een slanke console (die Stern helemaal geen). Met een lichaamslenigste van twee meter is dat heerlijk. Bij veel auto's zie je dat de console van model tot model steeds breder en groter wordt. Ik kan dan vaak als een wolkje achter het stuur. Waarom toch, we worden toch nog steeds langer? Willicht het een idee voor Sport van Bilzen om eens op zoek te gaan naar de ontwikkeling van remplaatsing en consolebreedtes in 'Sierda werjes'!

WILLEM POSTHOUWER

'Tijdens het restaureren valt mijn oog op zaken die we in de hedendaagse auto's zijn kwijtgeraakt'



Goede vraag aan Autovisie

Clublid Willem Posthouwer komt tijdens de restauratie van zijn SM zaken tegen die hij niet meer ziet op moderne auto's. De waaromvraag legde hij neer bij Autovisie, met bovenstaande publicatie als gevolg. We zijn benieuwd of er een follow-up komt.

Moderne interpretatie van Hare Majesteit

Stel je eens voor dat ze op een dag bij Citroën besluiten om de SM te herintroduceren aan de wereld. Hoe zou zo'n moderne variant er dan uitzien? De Franse ontwerper Jean-Louis Bui vroeg zich dat ook af en liet het niet bij alleen mijmeren. Ter ere van het



50-jarig bestaan ontwierp hij de SM van de toekomst. In de 'Citroën SM Revival Concept' komen

duidelijk stijlelementen van 'onze' SM terug. Zes koplampen achter glas, afgedekte achterwielen, de panoramische achterraut: hoe langer je kijkt, hoe meer je ontdekt. Verschillen zijn er uiteraard ook, hoewel het grootste verschil niet direct zichtbaar is. In plaats van een Maserati-krachtbron onder de motorkap, wordt deze conceptversie aangedreven door elektromotoren.





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



Jan Schut (58)

Mijn naam is Jan Schut. Ik ben 58 jaar en woon in Lieveren, een esdorp in Drenthe. Estdorp, brinkdorp of enkdorp, dat is een van de dorpsvormen aan de rand van de zandgronden. Over het algemeen zijn ze ontstaan in de late middeleeuwen. Ik ben getrouwd. Verlieft ben ik soms ook nog wel, stiekem een heel klein beetje op de vrouw met wie ik getrouwd ben. We hebben vier kinderen, allemaal volwassen en bijna allemaal studierend. De oudste is onze dochter van 27 die na 8 jaar eindelijk is afgestudeerd. Onze zoon van 25 studeert al 6 jaar economie en moet nog een jaar. Onze tweede dochter is 21 en studeert diergeneeskunde. De jongste is onze zoon van 19. Hij studeert geneeskunde.

Van beroep ben ik ondernemer in de automatiseringsbranche. Mijn vrije tijd besteed ik graag aan reizen en in oude auto's rijden, veel en vaak. Ik heb al wel een paar leuke auto's gehad. Om te beginnen heb ik uiteraard Alfa Romeo's gehad. Eigenlijk moet elke autofiel een keer een Alfa hebben gehad. Ik heb Volvo's gehad, klassiek en modern, een

moderne Citroën en Mini's, zowel klassiek als modern. Op dit moment heb ik qua klassiekers een Citroën ID19B, een DS19, een DS21 Pallas, een Mini Van en een Land Rover Stage One. Hoewel nog(!) niet klassiek, beschik ik ook nog over een Jaguar E-type MkII I-Pace, je weet wel, zo één als Harry en Megan tijdens hun huwelijksdag. Echt apart om met een stille E-type over de baan te zoeven. En hopelijk komt er binnenkort een Citroën SM! Als die er is, dan is mijn automobiele honger wel gestild denk ik. De SM moet er komen omdat dit het sportieve broertje is van de DS.

Het is de bedoeling dat ik zelf ga sleutelen aan de SM. Sleutelen doe ik inmiddels beter dan de meeste garagisten. Van de club verwacht ik leuk met kerels onder elkaar te zijn. Met vrouwen mag ook, maar daar zijn er helaas maar weinig van in klassiekerland. Ik hoop ook de nodige technische kennis op te doen. De club kan van mij enthousiasme, een zekere mate van kennis en leergierigheid verwachten. Ik ben zeker van plan naar bijeenkomsten te gaan. Dat hangt wel een beetje af van waar ze worden georganiseerd. Ik heb een voorkeur voor Noord-Nederland.

De meeste aanmeldingen voor ons clubje komen binnen via het contactformulier op de website. Als iemand dat invult, komt er automatisch een melding binnen op het clubmailadres suzannemirable@gmail.com. De naam Suzanne Mirable figureert in de verhalen van Peter Pijlman, ooit veelschrijver in SublieM en ook van een paar boeken. Dat sluit mooi aan bij onze clubgeschiedenis. Zo is onze virtuele secretaresse geboren.

Als uitvloeisel van mijn voorzitterschap had ik mijn telefoon gekoppeld aan de berichtenbox van het clubmailadres. Ik zag nieuwe aanmeldingen steeds direct binnenkomen. Het bijhouden van de ledenlijst is dan peulenschil, slechts de info even knippen en plakken. Gebruikelijk had ik altijd even contact met nieuwe leden. Na mijn terugreden ben ik dit blijven doen. Het versturen van een vragenlijstje voor deze rubriek gaat in één moeite door. Om nog iets te blijven doen voor de club, heb ik gevraagd de rubriek 'Salut Membres' over te mogen nemen van Sietse. Sinds de vorige 'Salut Membres' zijn er vijf nieuwe leden te verwelkomen. Vier van hen, Jan Schut, Jeroen Geenen, Kees Bogerd en Thierry Dehaeck stellen zich voor.

door Robin Visser



Jeroen Geenen (57)

Jeroen Geenen is mijn naam. Ik ben 57 jaar en woon in Rumpt, een gehucht onder de rook van de A2 ter hoogte van Beesd. Ik woon daar met mijn vrouw Marga de Jager op een idyllische plek met aan de achterkant uitzicht op de Linge. Wij hebben een samengesteld gezin met 3 dochters en 1 zoon in de range van 20 tot 25.

Ook in mijn beroepsuitoefening ben ik sinds jaar en dag van de auto's. Op dit moment ben ik Internationaal Operations Director bij Athlon, een leasebedrijf dat onderdeel uitmaakt van het Daimler-concern. Ik ben verantwoordelijk voor inkoop, verzekeringen, after sales en doorverkoop over 10 Europese landen. In mijn vrije tijd ben ik ook steeds met van alles rondom auto's bezig. Ik ben bestuurslid van de Stichting Register Experts & Taxateurs Motorvoertuigen (RETM). Ik ga daar over de taxatie van klassieke auto's. Ik houd me ook bezig met de Mo-

biel Erfgoed Commissie (MEC). Ooit heb ik nog een paar jaar in de Technische commissie van de Fehac gezeten, begin jaren 90 van de vorige eeuw. Ik kreeg daar niet zoveel energie van indertijd. Wat betreft hobby's ben ik niet alleen maar bezig met auto's en alles daar omheen. Ik sport ook graag: hardlopen, skeeleren/schaatsen en skiën. De hoofdmoot van mijn vrijetijdsbesteding is toch wel bezig zijn met klassiekers. Rijden, maar vooral ook sleutelen eraan. En oh, als er nog wat tijd overblijft, besteed ik die aan muziek.

Mijn klassiekerverleden bestaat uit een DS21 Pallas Hydraulique (mijn eerste auto in de jaren 80), een Fiat 600, een Kever, een Lancia Gamma Coupé, een Porsche 914, een Alfa GTV 1750, een Alfa Sud Sprint, een Citroën BX GTI 16-klepper, een Chevrolet Kingswood V8 en de laatste jaren meerdere DS-en voor restauratie en reparatie. Dat is zuiver hobby en dat wil ik graag zo houden. Ik heb wel een leuk verzamelingsetje opgebouwd. Het is vooral Citroën dat de klok slaat heden ten dage. Op dit moment heb ik een Mehari uit 1971, een Ami 6 uit 1963 (6 volt), een ID19 1e neus uit 1962 (goed bouwjaar!), een SM injectie uit 1973 (net begonnen met de restauratie) en vier DS-en waaronder een origineel Nederlandse zwarte DS23 Pallas injectie uit 1973. Mijn laatste aanwinst is een klokgeve CX turbo uit najaar 1985. Dat is een zeldzame, met Turbo I motor maar al wel een serie II. Er is ook nog een witte raaf in de verzameling. Marga rijdt met mooi weer in een Fiat 1500 cabriolet. Om in stijl op vakantie te gaan, staat er naast de ID een klassieke caravan onder de kap-schuur, een Constructam uit 1969. De DS23 gebruiken we altijd om

die te trekken. Ik denk dat er op de SM ook zomaar een trekhaak zou kunnen komen!

Als ik een geldboom had en een oneindig grote garage, dan stonden daar ook nog een Maserati Bora in, een De Tomaso Pantera, een Lotus Esprit turbo 1e type, een Lamborghini Countach, een Mercedes SL cabrio van medio jaren 60 (Pagode, red.) en een Alfa Romeo spider Duetto. En als er toch ruimte zat is en geld geen issue, dan zijn er ook nog wel een paar Amerikanen die ik zou willen hebben. Dat zijn een eerste generatie Ford Thunderbird, een Buick Wildcat uit '62 en een eerste generatie Dodge Challenger. Ik ben dus wel een klassieke auto omnivoor. Ik zie in erg veel klassieke auto's wel iets speciefs of moois terug vanuit design of technologisch perspectief.

Waarom mijn oog viel op de Citroën SM? Net als de DS heeft de auto een magnifiek design, is technisch complex en voor die tijd enorm innovatief en effectief. De SM heeft nog iets speciefs ten opzichte van de DS, dat is natuurlijk de combinatie met de Maserati-motor. Het is geen langdurig huwelijk geweest, maar wel één waar de vonken vanaf spatten qua resultaat!

Sleutelen doe ik zoals gezegd zelf. Van origine ben ik een HTS autotechneut. Tegenwoordig ben ik alleen met auto's achter het beeldscherm bezig. Sleutelen is dus eigenlijk een soort broodnodige afleiding, iets wat ik leuk vind en waar ik ook veel energie van krijg. Het proces van restaureren geeft minimaal net zoveel voldoening als 't rijden. Het kan nog wel een paar jaar duren voordat de SM het daglicht ziet. Ik werk





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



wel graag door, maar leg mezelf geen tijdsdruk op.

Van de club verwacht ik onderdelencontacten en revisie-adressen. Wellicht leer ik ook bijzondere andere gepassioneerden kennen. Erover lezen in het clubblad is ook leuk. Ik ben niet zo'n evenementenman. Daar doe ik maar spaarzaam aan mee. Als de agenda het een keer toelaat, ben ik graag een keer van de partij. Als ik in de toekomst wat meer ingewijd mocht geraken, de SM nog steeds in mijn bezit is én mijn werk/privébalans wat beter krijg, zou ik best wat willen betekenen in het bestuur of wat willen organiseren. Voor nu is dat een brug te ver denk ik.



Thierry Dehaeck (66)

Thierry Dehaeck, 66 jaar, getrouwd met Anne Delmulle en vader van Edouard van 38 jaar en Laurent van 36. Ik woon in Kruisem in de buurt van het prachtige stadje Ieper, waar het bedrijf staat waarvan ik de bedrijfsleider ben. Het bedrijf heet Cady Cars. Daar worden auto's gerestaureerd.

Of ik andere hobby's heb? Nou, eigenlijk niet! Het liefst ben ik bezig met van alles rondom auto's en dan met name oldtimers. Ik heb een mooie verzameling klassiekers en ik probeer ook alles te verzamelen rondom deze auto's, zoals allerhande documentatie in tijdschriften en miniatuurtjes. Ik heb van elke auto een map met daarin alles wat ik heb weten te vinden over de auto's die ik bezit. Ik ben in de plezierige omstandigheid dat ik over veel moois beschik

en eigenlijk niets te wensen over heb. Maar smaken en wensen evolueren. Zo was ik ooit dol op Amerikanen uit de jaren 50 en 60. Dat vind ik nog steeds bijzondere auto's, maar een aantal heeft ook plaats gemaakt voor auto's waar nu mijn hart sneller van gaat kloppen. Daarbij zijn mijn mogelijkheden door de jaren heen ook gegroeid. Los van al het andere moois, waaronder de complete serie SM's, springen de Rolls Royces eruit. Die hebben

gevoelsmatig de plek van de oude Amerikanen ingenomen. Graag nodig ik je uit voor een kijkje op de website waarop mijn collectie staat: <https://www.cadycars.be/private-collection/gallery/>.

Ik sleutel niet zelf aan mijn auto's. Mijn taak in het restauratieproces is het betrekken van de mensen die bepaalde delen van het restauratiewerk kunnen doen en het vinden van onderdelen. Van de club verwacht ik met name ple-



zante uitstapjes. Ik hoop zelf ook wel eens iets te mogen organiseren. Ik heb daarover al contact met Jan van Ekris.

Waarom de Citroën SM? Dat is een heel verhaal dat ver teruggaat in de tijd. Toen ik 16 was, waren Maurice en Cécile Timmerman goede Franse vrienden van mijn ouders. Ze woonden in Bergues, in het noorden van Frankrijk, net over de grens bij ons. Maurice en Cécile hadden ook een enige dochter. Ze heette Véronique en ik was smoorverliefd op haar. Maurice was de zoon van een landbouwer en trad in de voetsporen van zijn vader. Vroeg in zijn carrière bouwde hij een cabine op zijn

tractor, zodat hij warm en droog zou blijven. Zijn buurman zag dat en die wilde ook wel zo'n ding op zijn tractor. Hij vroeg Maurice of hij er ook één voor hem kon bouwen. Dat kon Maurice. De andere buurman volgde en er zouden er nog veel meer volgen. Zo is TIM geboren, een kleine fabriek waar tractorcabines worden gebouwd. TIM werd leverancier van tractorcabines voor verschillende tractormerken. De omzet van het bedrijf explodeerde en al snel had Maurice meer dan 1000 mensen in dienst. Toen kon er een Citroën SM vanaf, of liever gezegd twee. Zo was er altijd wel één rijdend als de andere bij de garage stond. De SM's waren op dat moment nog niet erg betrouwbaar. Ik her-

inner me als de dag van gisteren dat Maurice me meenam voor een ritje met één van zijn SM's. In het begin van de rit reed hij heel langzaam. Het verhaal erbij was dat de motor altijd eerst goed moest opwarmen. Maurice was een wijs man. En als de motor één keer warm was... Wat een trekkracht! Ik zal nooit vergeten hoe diep mijn lichaam in de stoel werd gedrukt. Het zijn mooie herinneringen die ik nooit zal vergeten. Daarom heeft de Citroën SM nog altijd een meer dan speciaal plekje in mijn hart. Op de foto zie je mij met mijn zoon Laurent op het Concours d'élégance in Knokke. Daar wonnen we de prijs voor de 'Best preserved Car'.

Kees Bogerd

Kees Bogerd is mijn naam. Ik woon in Hazerswoude-dorp met mijn vrouw. Wij hebben drie kinderen van 20, 21 en 23 jaar. In mijn werkzame bestaan ben ik de technische directeur en mede-eigenaar van Kasteel Metaal in Alphen aan den Rijn. Wij maken metaalproducten voor uiteenlopende sectoren zoals food, farma, agro, utiliteitsbouw, machinebouw en energie. Dat doen wij al meer dan 90 jaar en dat op dit moment met ruim 80 vakmensen.

Ik mag wel zeggen dat ik best wel een beetje een 'petrolhead' ben. Behalve auto's vind ik namelijk ook motoren leuk. Op mijn mobiel-erfgoed-CV prijken namelijk ook twee klassieke motoren: een Eysink 125 en een DKW RT250. Samen met een Triumph TR6 en een aantal DS-en hebben ze inmiddels het veld

moeten ruimen. Niet getreurd, ik heb nog steeds twee DS-en 21 uit 1967. Daarvan is er één een zelfgebouwde cabrio. Voor het snellere werk heb ik een Porsche 911 SC. Dat is echt het tegengestelde van een DS, direct en sportief versus wat loom, zacht en onthaastend. Wat me ook nog wel leuk lijkt, is een Bentley 4 ½ litre uit 1930. Wat een enorme machine is dat! Ik kan trouwens nog wel veel meer leuke auto's bedenken, maar ik ben erg blij met wat ik heb! De auto's moeten mijn aandacht delen met zeilen,



motorrijden, lezen, reizen, cultuur en eten met vrienden.

Na 25 jaar enthousiast met DS-en bezig te zijn geweest, waaronder het bouwen van de DS cabrio waarbij ik de techniek volledig zelf heb gedaan, moest het er een keer van komen om het avontuur aan te gaan met een SM. Deze complexere auto biedt mij een grotere uitdaging dan DS-en. De vraag of ik zelf sleutel, is dus een inkoppertje. Ik hoop bij de club technische kennis, ondersteuning en 'last but not least' gezelligheid te vinden. In het kader van dat laatste is het zeer zeker te verwachten dat ik regelmatig evenementen zal bezoeken.



Algemene ledenvergadering





Voor de ALV stond 15 maart 2020 geprogrammeerd. Een leuke locatie en een mooie privéverzameling Rolls Royces was het recept. Helaas mocht dit allemaal niet doorgaan, oorzaak bekend. Wellicht krijgen we in 2021 een nieuwe kans, zie 'Van de voorzitter'.

door Nico Schakel

Voor 5 september stond de brugdag op het programma bij autobedrijf Broere in Krimpen aan den IJssel. Dit laatste heb ik altijd een beetje vreemd gevonden, want het adres is Lekdijk 73. Piet Broere had nog een ruimte vrij en stelde deze graag beschikbaar voor de ALV. Perfect. Ruimte genoeg om 150 centimeter uit elkaar te blijven. Bovendien heeft Piet een leuke verzameling Citroëns. En zo hadden we zomaar een leuke dag: ALV, Brugdag en Citroëns. Het weer werkte ook



nog mee! Helaas moest Piet zelf in quarantaine vanwege corona. Piet niet gezien dus. Wel begreep ik van hem dat hij stiekem onze SM's bekeken heeft toen wij in vergadering waren. Zou ik ook doen.

Afscheid Robin

Het was natuurlijk een bijzondere ALV: Robin nam na negen jaar voorzitterschap afscheid van deze functie. Hans Wortman heeft het aardig omschreven in de notulen. Als het goed is, hebben jullie deze ontvangen. Robin was zichtbaar geëmotioneerd, wat hem siert. Hij heeft negen jaar met veel inzet en energie de kar getrokken en laat een levendige en goedlopende club achter. Subliem en dankjewel Robin. Lieke ook natuurlijk, de gastvrijheid was altijd groot bij



jullie in Den Bosch. Ook naar de activiteiten met partner keken wij (Inge en Nico) altijd met plezier uit.

Nog een paar leuke puntjes uit de vergadering: Jan Paul Klijntunte wordt de nieuwe penningmees-

ter, Jan van Ekris wordt mijn opvolger en onder leiding van Peter Derks is er nu een technische commissie.

Verzameling Piet

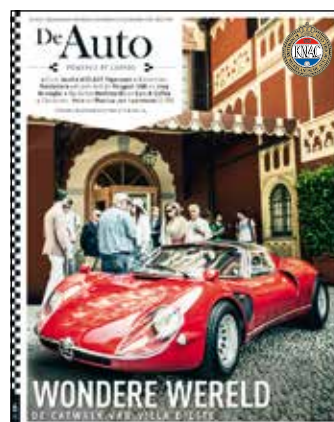
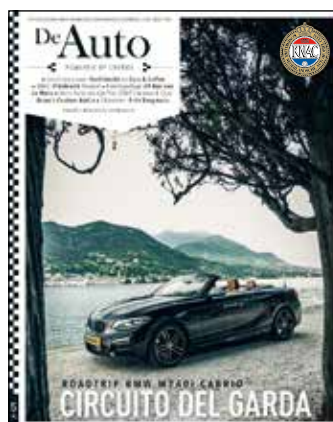
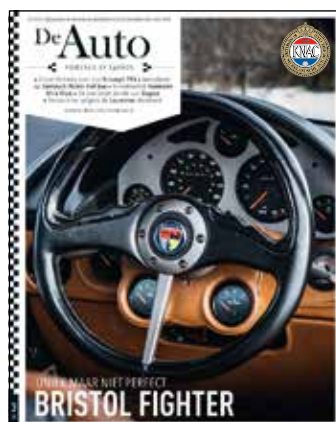
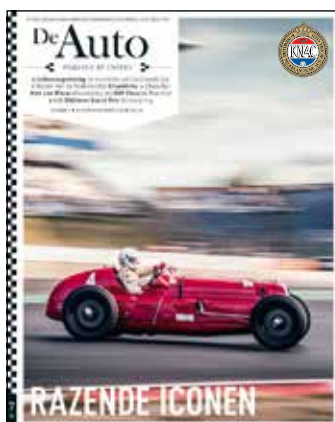
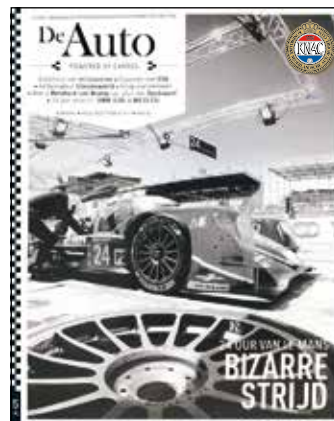
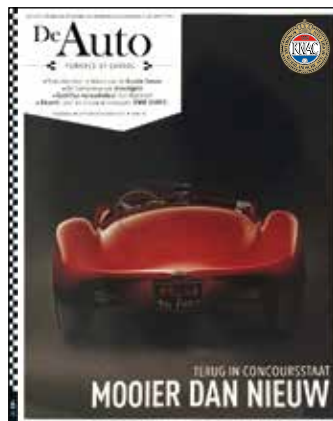
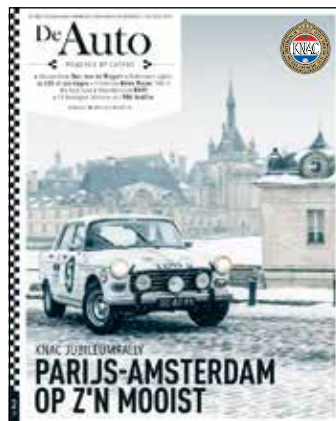
Na de vergadering een lekkere lunch en het 'banden trappen' kon beginnen. Lekker in de zon en onder het genot van diverse spirituooso. Wat wil je nog meer? Oh ja natuurlijk, de Citroëns van Piet. Mooie verzameling, volgens mij hebben diverse Citroëns van Piet al eens in een SublieM gestaan, ook al lang geleden. Persoonlijk vond ik de BX'en leuk, ooit zelf gehad natuurlijk en dan is het weer van: 'oh ja, zo was dat'. Zie verder de foto's.



Piet, bedankt voor je gastvrijheid en hoop je snel op een volgende activiteit te ontmoeten.

Al met al een leuke dag in Krimpen aan den IJssel, maar volgens mij hebben we echt aan de Lek gezeten.

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



Rainbow Tour



Superweek toeren onder de regenboog!





Spannend was het tot op het laatste moment. Gelukkig een zucht van verlichting. We kregen begin oktober het groene licht om een week te mogen genieten in de Franse Dordogne.

door Rob Kruijff en Erik Rijpstra

Vooral veel Gay Classic Car Club (GCCC)-leden deden mee: 42 deelnemers in totaal. Voor deze Rainbow Tour een acceptabel aantal, ware het niet dat we ook een groep van 80 hadden kunnen hebben. Tja, covid-19 gooide roet in het eten, hoewel niet in het geweldig lekkere eten dat we dagelijks kregen voorgeschoteld. Nee, voor de Britten die deze vrolijke vakantieweek met en in je klassieker massaal moesten missen. Hebben onze vrienden aan de overkant al de pech met de Brexit, ook in de covid-19 maatregelen hebben ze het zwaar. Ze zouden niet alleen bij terugkomst veertien dagen in quarantaine moeten, ook de gemiste werkdagen zouden niet worden uitbetaald. En als je je niet aan de regels zou houden, dan liep je de kans op een bezoekje van de politie.

Kapje op en af

Oké, een groep vrijwel zonder Britten (met uitzondering van twee mannen die het wel aandurfd), maar wel met pakweg twaalf Franse en vier Duitse deelnemers; de rest allemaal gezellige GCCC-leden uit Nederland. Wat hebben we dan geluk als Hollanders om in een land te wonen waarin de maatregelen net even wat soepeler waren afgesteld. Ach ja, in Frankrijk aangekomen moest overal in binnenruimtes het mondkapje op en was het advies om ook buiten een mondkapje op te doen. Oké, vooruit, waar het echt moest deden we onze regenboogkapjes op. Dan blijft het gek dat je, overal waar we aan tafel aanschoven, geen mondkapje meer te bekennen was. Want eten en drinken gaat ook zo moeilijk met een mondkapje op. Gelukkig houdt covid-19 zich dan helemaal rustig

en kun je natuurlijk geen corona meer krijgen. Haha. Dus aten we gezellig als van ouds aan grote tafels met een gezelschap van zes tot acht mannen. [FOTO: RAINBOW TOUR 1]

Wijnen, wijnen!

Zoals we in Frankrijk gewend zijn, kregen we de rode, rosé en witte wijnen gratis bij de geweldige drie- tot viergangdiners. Niet alleen in de avond heerlijke spijs, ook in de middag een warme maaltijd; terwijl je in de ochtend ook al uit te kust en te keur kon kiezen wat je maar wilde eten en drinken. Als je al coronakilo's had, dan waren er vast nog een aantal bijgekomen. In die zin jammer dat we zo luxe en uitgebreid hebben mogen dineren. Compliment aan LeDorga organisator Dominique LeHerre die er voor zorgde dat we elke dag een zeer gevarieerd en uitstekend etensmaal geserveerd kregen. Om nimmer te vergeten!

Clubvrienden

De reis naar de Dordogne was ruim duizend kilometer in onze lichtblauwe Peugeot 203 uit 1955 met een Citroën DS19 van Gautier uit ST Ouen voorop. Hoe dichterbij de startlocatie Limoges naderde, hoe meer regen en wind we kregen te verwerken. Dan ben je blij als je zonder ongelukken of pech onderweg in het Novotel bent aangekomen en je vrienden van de club weer ziet. Zeker in een tijd waarin veel GCCC-toertochten niet zijn doorgegaan, dan besef je dat je tot de gelukkigen behoort die wel een weekje op vakantie kunnen en ook nog eens in je klassieker. Wat een feest en wat fijn om met een aantal GCCC'ers



een weekje wat intensiever met elkaar op te trekken en te genieten van elkaars verhalen en belevenissen.

Oradour-sur-Glane

Of we ook nog iets hebben gezien? Nou en of! Het eerste bezoekje was gelijk al een memorabele. Op zondagochtend

Zoals we in Frankrijk gewend zijn, kregen we de rode, rosé en witte wijnen gratis bij de geweldige diners.

4 oktober brachten we een bezoek aan Oradour-sur-Glane. Hier vond op 10 juni 1944 een bloedbad plaats. Het dorp werd die dag door het eerste regiment van 'Der Führer' van de tweede 'SS-Panzer-Division Das Reich' ingesloten en uiteindelijk verwoest. Bij deze gewelddadige oorlogszuchtige overval werden 642 mensen massaal vermoord. Slechts 6 personen overleefden het bloedbad.

Bij de ingang van het dorp is in 1999 een museum ingericht, het Centre de la Mémoire, een ondergronds museum. Als je de ingang van het museum passeert kom je weer bovengronds, midden in het dorp. Daar zagen we alle ruïnes die nog intact zijn gebleven van direct na de verwoesting. Kleine plaquettes op de huizen gaven aan of er een winkel, kapperszaak, garage of kledingatelier gevestigd was. Alles was zo gelaten zoals het



de fatale dag is achtergelaten, inclusief de auto van de huisarts, die nog op het dorpsplein staat. De lunch was even verderop in restaurant 'Le Milord'. Lekker eten in een aangekleed kasteelzaaltje.

Château Fraisse

In de middag brachten we een bezoek aan het imposante kasteel van Fraisse. Deze stamt uit de 13e eeuw en was de woning van een edelman. Het werd in 1356 afgebrand door een beruchte Zwarte Prins. Na de Honderdjarige Oorlog werd het herbouwd door Sieur Jacques Des Monstiers. Dit gebouw staat bekend als het 'oude kasteel' en bevindt zich aan de rechterkant van het gebouwencomplex dat tegenwoordig te zien is. Het hoofdgedeelte van het complex, gebouwd in renaissancestijl, heeft een prachtige Henri II-trap. De grote zaal is voorzien van een Serlio-openhaard, waarvan de bovendorpel een ontwerp draagt van het kasteel zoals het was in de 16e eeuw. We hebben hier een rondleiding gekregen door een van de erfgenamen. De kasteelheer woont er nog met zijn gezin en soms komt de oude moeder ook nog langs. Zij heeft daar haar eigen kamer en die moet zo blijven zoals ze het de laatste keer heeft achtergelaten. Nog een wonder dat we met z'n allen door haar slaapkamer mochten wandelen, maar euh euh, niks aanraken hoor! De rit terug naar het hotel ging nog even langs de kerk van het plaatsje

Blond. Met de bedoeling om je zonden te overdenken?

Porselein

Op maandagochtend 5 oktober brachten we een bezoek aan een porseleinfabriek in Limoges waar ze met de handgemaakte porseleinen serviezen produceren. Niet in grote hoeveelheden, maar helemaal op maat afgestemd, zoals de klant het wil. Uiteraard met een gevoelig prijskaartje. We kregen een trots en uitgebreid verhaal te horen van Jacques Pergay, de eigenaar van de fabriek. Hij vertelde over het procedé en voor welke exclusieve restaurants zij het servies leveren. Daarna kregen we van zijn doch-



ter een rondleiding, waarin ze vertelde dat het servies in het begin zo breekbaar is, dat het te vergelijken is met het maken en produceren van chocolade. Ook wordt een bepaald poeder gebruikt, wat iedereen zelf mocht voelen. Ondertussen waren ook een aantal medewerkers aan het werk om het nieuwste porselein zorgvuldig te bewerken.



Grotten van Lascaux

In Saint Yrieix la Perche kregen we in restaurant 'La Tour Blanche' een heerlijk lunchdiner, geheel geserveerd en afgeruimd door de eigenaar en dat deed hij met souplesse en genoegdoening. Vervolgens een prachtige landelijke rit naar de grotten van Lascaux. Deze grotten liggen in de vallei van de Vézère in de gemeente Montignac (ja, hier hebben ze het afvallen uitgevonden) in de Dordogne. In 1940 werden hier in een grot een groot aantal rotswandschilderingen ontdekt. Deskundigen dateren de oudste rotsschilderingen uit de grot van Lascaux op 15.000 v.Chr., de jongste op 10.000 v.Chr. Het is de rijkst beschilderde prehistorische grot die tot nu toe is ontdekt. De schilderingen hebben vooral dieren als onderwerp: bizons, herten, neushoorns, runderen, paarden, rendieren en stieren. De tekeningen en de (aard)kleuren zijn goed bewaard gebleven. Veel schilderingen hebben geheel gekleurde vlakken, andere zijn uitgevoerd als krachtige lijntekeningen en gravures.

In 1963 moest men het grote publiek de toegang ontzeggen, omdat er vorming van groene algen en schimmels was geconstateerd. Die waren te wijten aan een onophoudelijke toeloop. Sindsdien is de grot niet meer voor publiek

toegankelijk. Daarom is op 200 meter van de oorspronkelijke grot een replica (Lascaux II) gemaakt die wél voor het publiek toegankelijk is, dus ook voor onze vrolijke groep. De bouw van deze namaakgrot startte in 1972 en was in 1984 gereed. De 'grot van Lascaux' gaat door voor de 'Sixtijnse Kapel van de Paleolithische Kunst' en is in 1979, als onderdeel van de Prehistorische locaties



en beschilderde grotten in de Vézère-vallei, op de werelderfgoedlijst van de UNESCO geplaatst.

Aan het eind van de middag zijn we naar ons volgende hotel gereden: Auberge de la Petite Reine in Siorac-en-Périgord. Dit verblijf is gebouwd in 1964 en gerenoveerd in 2011. In het hotel is een driesterrenrestaurant te vinden. Dat hebben we geweten: super en uit de kunst!

Gouffre de Proumeyssac

Op de vierde dag van Rainbow Tour regende het veelvuldig, maar door een goedgevulde dag hebben we hier niet al te veel van gemerkt. Allereerst bezochten we Gouffre de Proumeyssac, een

druipsteengrot in Audrix. De grot is in 1907 ontdekt door Gabriel Galou. Maar in de 18e eeuw was er al een gat in de grond aanwezig, waaruit regelmatig damp kwam. De dorpsbewoners waren ervan overtuigd dat het gat de duivel herbergde. Dat beloofde weinig goeds en de toenmalige politiechef liet het daarom met baksteen afdekken.

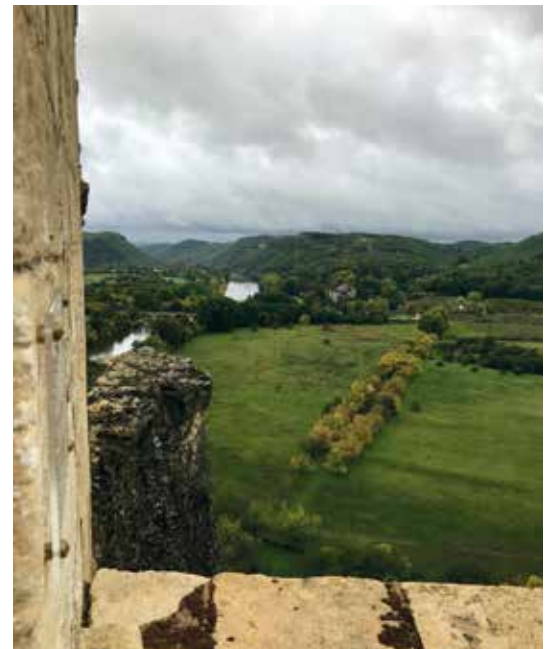
De grot wordt ook wel de 'kristallen kathedraal' genoemd. ,

We zagen prachtige stalactieten, monolieten en stalagmieten. Leuke anekdote: tot 1957 kon men de grot alleen bereiken door een schacht van 54 meter diep. Met een gondel daalde men af en kwam in de 'kathedraal'. De afdaling met een moderne gondel is nu nog steeds mogelijk voor een zacht prijsje. Door het binnenstromende water zijn er talrijke calcietafzettingen in de grot aanwezig. Deze afwatering wordt gebruikt om aardewerk

van een calcietlaag te voorzien. Dit geeft een mooie glittering op het aardewerk. Vervolgens hebben we ganzen- en eendenpaté geproefd in speciaalzaak 'Foie Gras Grolière' in Le Bugue. Tja, dat smaakte naar meer. Door de deelnemers is daarop flink ingekocht en de eigenaar had gelijk zijn maandomzet binnen; kassjng, kassa! In 'Le Bistrot du Châteaux' in het dorpje Champagne werden we getrakteerd op een voortreffelijke lunch. Heerlijk, weer een wereldmaal!

Kasteel van Beynac

Die maandagmiddag 6 oktober bezochten we het kasteel van Beynac. Het werd gebouwd in de 12e eeuw door de baronnen van Beynac. Zij hieven belasting voor de wegen en bevaarbare waterwegen van de Dordogne. Het is in 1944 geassocieerd als historisch monument. Een van de zalen is van de Staten van de Perigord, die diende als een vergaderzaal voor de baronnen Bourdeille, Biron, Beynac en Mareuile. Verder bood het kasteel een adembenemend uitzicht op de vallei van de Dordogne en was 't het decor voor een film over het leven van Jeanne d'Arc.



La Rue du Temps qui Passe

Vervolgens hebben we nog het knusse museum 'La Rue du Temps qui Passe' bezocht, gelegen aan de oevers van de

Dordogne-rivier. In dit museum gingen we terug naar het winkelbeeld dat tegen het einde van de 19e eeuw nog heel normaal was. We liepen door de geplaveide straten, door herinneringen en/of ontdekkingen voor velen van ons om te zien hoe de kleine winkels van toen eruit zagen. Het was ook de tijd dat elektriciteit en stromend water nog geen deel uitmaakten in het dagelijks leven van iedereen. De tijd dat de auto voor het eerst de koets verving en de tijd dat de slijper je messen nog op straat moest slijpen. Ach ja, dan ben je toch blij met de luxe van vandaag, waarin online



winkelen wel erg handig is gebleken in coronatijd. We konden ons vergapen aan meer dan 25 antieke winkels van weleer die op meer dan duizend vierkante meter zijn herbouwd. De winkels bevatten voorwerpen die geduldig zijn verzameld door een vader en zijn dochter die het museum ooit zijn gestart, zo vertelde Stephan aan ons, een erg aardige gids die nog maar een paar dagen in het museum scheen te werken. Hij was overgevlogen uit New York waar hij heeft gewoond. Dat hij van oude Amerikaanse auto's houdt, zagen we aan zijn rode Mustang uit de jaren zestig. Om het nog leuker te maken kon je meedoen aan een speurtocht met vragen en Stephan hielp je graag op weg voor de juiste antwoorden. Als je alles goed had, kon je een

prijsje verdienen. Aan het eind van onze ronde kwamen we terug in de gezellige bistro. Daar genoten we van biologische versnaperingen, waaronder zelfgemaakt chocolade-ijs in verschillende smaken en dankbare drankjes.

Kaviaarkwekerij

Met onze Rainbow Tour-groep namen we op woensdagochtend 7 oktober een kijkje op een kaviaarkwekerij in Neuvic. We kregen er een professionele rondleiding bij van een aardige gids van een jaar of 25. Hij vertelde ons over het levenswerk van Laurent Deverlan-

Vervolgens bezochten we nog het knusse museum 'La Rue du Temps qui Passe'.

ges. Het moest iets zijn met vis. En iets groots. Het werd een kwekerij van steur in Neuvic, op een eeuwenoud landgoed langs de rivier de Isle. Op Domaine Huso zwemmen er inmiddels honderd-



duizenden, die het jongste authentieke streekproduct van de Dordogne opleveren: 'Caviar de Neuvic'. De locatie van de kwekerij blijkt zorgvuldig gekozen. Het domein van twintig hectare ligt bij de samenvloeiing van de schone rivieren Vern en Isle. Steuren gedijen namelijk alleen in schoon, zuiver en zuurstofrijk water. Zuiver

water heeft Domaine Huso volop. De vier bassins van twintig bij honderdvijftig meter worden namelijk gevoed vanuit de naastgelegen rivier de Isle. De waterpompen zijn zo krachtig dat elke vier uur al die miljoenen liters water zijn ververst.

In Neuvic worden de steuren vanaf de geboorte doorgekweekt tot zeven jaar of meer, wanneer de onbevuchte eitjes kunnen worden geëxtraheerd. Daarna worden de vrouwelijke steuren gedood. Daar staat tegenover dat een Siberische steur van negen kilo wel negenhonderd gram kaviaar kan schenken. De mannelijke exemplaren zijn dan al lang verdwenen: zodra hun geslacht bepaald is gaan zij richting een restaurant. Dus als mannetje heb je toch een korter leven. Een aantal van onze mannen werd gehesen in vissersman-tenuue. Uiteraard met rubberen laarzen aan. Van de gids kregen ze uitleg hoe je een steur vangt. Lachen, want zo'n steur in een netje krijgen is niet eenvoudig. Toch lukte het een aantal keren om een steur beet te pakken, die vervolgens alle moeite deed om weg te zwemmen. Veel hilariteit!



Na afloop van de rondleiding kregen we een glaasje mousserend wit, rillettes van steur en toastjes met kaviaarboter en – het summum – de echte kaviaar eitjes! Best te pruimen, totdat je schrikt van de prijzen op de prijslijst. Ach bestel maar, we brengen uw bestelling graag naar uw eerstvolgende bestemming, het kasteel even verderop. Tja, dan blijf



je toch liever een zuinige en nuchtere Nederlander...

Een andere prachtige bezienswaardigheid is het kasteel van Neuvic, gebouwd in de Renaissance met haar arboretisch park van zes hectare. In 1520 is met de bouw begonnen in opdracht van Annet de Fayolle. Tot in 1925 is het ook in de familie Fayolle gebleven, waarna men besloot om het te verkopen. Na de verkoop is het kasteel in verschillende handen geweest. De laatste eigenaren waren meneer en mevrouw Chall. Zij hebben het kasteel beschikbaar gesteld aan een stichting voor weeskinderen. Daarom wordt het kasteel nu nog gedeeltelijk door weeskinderen bewoond. Met onze groep hebben we in een prachtige



kasteelzaal geluncht. Wederom voortreffelijk eten!

Billeau-koekjes

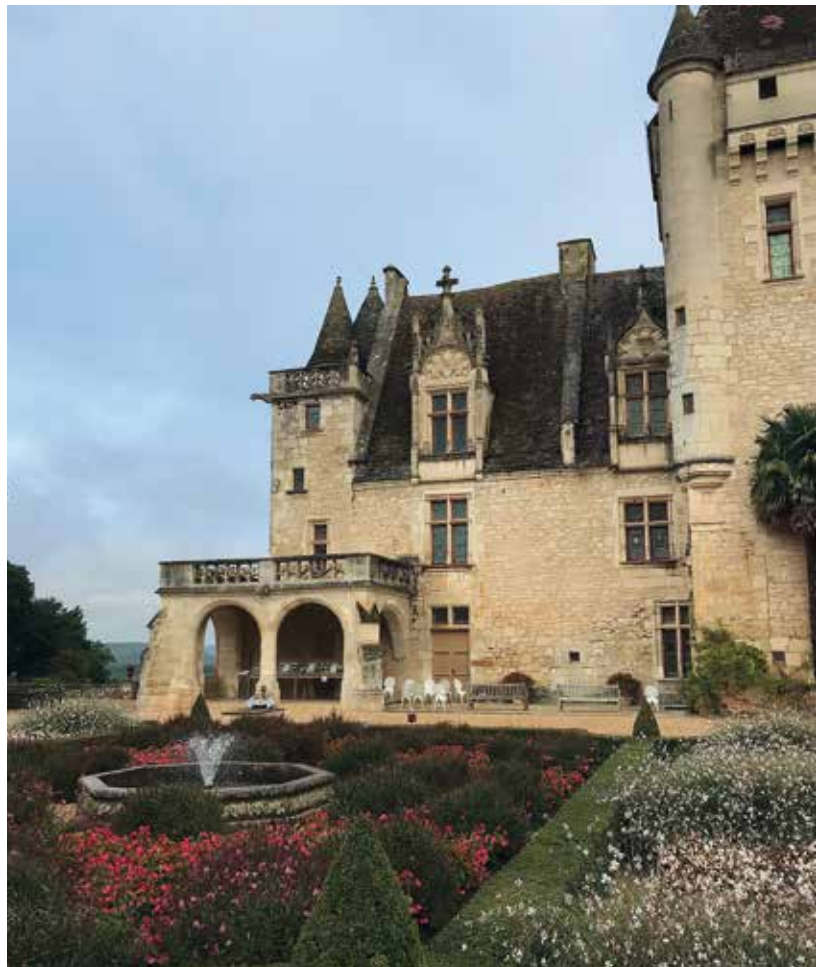
Als Rainbow Tour-groep wilden we daarna alle geheimen van Croquants, Palets en Crousti'noisettes ontdekken; de Billeau-koekjes in Saint Léon. De koekjes worden gemaakt met respect voor traditie en volgens authentieke recepten. Helaas ging de rondleiding om covid-19 redenen niet door. Toch was er wel een video die de verschillende stadia van het maken van de heerlijke koekjes liet zien. Wat wel doorging: de verkoop van de koekjes en andere lekkernijen in de winkel van Billeau. Verder zouden we ook nog een bezoek krijgen aan Decoloft24 company. Dit bedrijf is gespecialiseerd in wanddecoratie en auto-geïnspireerde meubels voor particulieren en professionals. Chéron Cédric, de eigenaar, liet de organisatie pas heel laat weten dat het bezoek door onze groep toch niet door kon gaan vanwege covid-19. Jammer, maar daardoor hadden we iets meer vrije tijd over. We hebben nog wel een glimp mogen opvangen van zijn bedrijf, door even een stukje over zijn terrein te rijden.

Chateau des Milandes

Een bezoek aan Chateau des Milandes op donderdag 8 oktober was voor ons een prachtige duik in het kasteellevens. Het kasteel heeft een fantastisch uitzicht over de Dordogne-vallei en is vooral bekend doordat het Frans-Amerikaanse revue-icoon Josephine Baker er woonde. Prachtig kasteel dat gebouwd is in 1489 door François de Caumont, seigneur van Castelnau la Chapelle, op initiatief van zijn vrouw Claude de Cardaillac. Dit Renaissance kasteel kenmerkt zich door leisteen daken, houtwerk, groot raam met Mullions en authentiek bewaard gebleven glas-in-lood van Nederlandse origine. Allemaal architectonische en esthetische charmes van het kasteel. De Renaissance-haarden mengen zich gemakkelijk met de opvallende Art Deco-badkamers. Buiten hebben we gewandeld in een schitterend aangelegde tuin. Ook was er een show te zien met verschillende kleine en grote roofvogels, zoals uilen.



De Renaissance-haarden mengen zich gemakkelijk met de opvallende Art Deco-badkamers.





Josephine Baker

Binnen in het kasteel leerden we meer over Josephine Baker. Zij werd geboren in Amerika en kwam uit een arme zwarte familie. Op zevenjarige leeftijd moest ze gaan werken als dienstmeisje bij rijke families. Vanaf twaalf jaar werd ze een straatkind. Toen begon ze te dansen om geld te verdienen. Op haar veertiende trad ze op als revue-meisje in Saint Louis en ging daarna naar New York. Op Broadway kreeg ze een baan, waardoor ze naar Europa kon reizen. Omdat rassendiscriminatie een grote rol speelde in Amerika, besloot ze om in Frankrijk te blijven, waar ze beroemd werd vanwege haar bananenrokje en haar erotische dansen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ging ze in het verzet voor Frankrijk. Ze zette zich ook in voor de rechten van Afro-Amerikanen. Ze adopteerde twaalf kinderen met negen verschillende nationaliteiten. Dit is later ook wel de regenboogfamilie genoemd, om te bewijzen dat iedereen gelijkwaardig is. Ze kocht in 1947 het Château des Milandes en verbouwde het tot een fabelachtig toeristische uitspanning. Heel genereus investeerde ze haar hele fortuin in het kasteel. Helaas bleek het attractiepark al snel een bodemloze put te zijn en in 1968 werd ze uit haar kasteel gezet. Een paar jaar ervoor, in 1963, was zij de enige zwarte vrouw die een groot statement maakte tijdens de protestmars naar Washington met Martin Luther King. Ze overleed in 1975 in Parijs.



Musee du Patrimoine Agricole et Automobile

In het restaurant naast het kasteel hebben we van een heerlijke lunch genoten om vervolgens door te rijden naar de volgende bestemming. Die middag leek het met 20 graden en een zonnetje wel zomer. Als Rainbow Tour-groep bezochten we het Musee du Patrimoine Agricole et Automobile in Salviac. We zijn hier getraakteerd op de aanstekelijke passie van museum-eigenaar en gids Benoit. Het levenswerk van één man. Hij bezorgde ons een energieke en aangename rondleiding met humor én hij liet het bijhorende geronk van enkele oude tractoren en automobielen aan ons horen. Hij liet ook zien hoe je vaart kunt maken op twee oude bicyclettes. Ach ja, de voertuigen in zijn hangars zijn veelal stoffig en niet allemaal in even goeie staat. Toch een erg leuke mix van stijlen, merken en jaartallen door elkaar. Je zag vooral de jarenlange passie en liefde van de eigenaar voor alles wat oud is en het rook naar nostalgie!



Château Monbazillac

Na alweer een prima ontbijt in Auberge de la Petite Reine brak (wederom) een prachtige zonnige dag aan met 20 graden. Op deze laatste dag van de Rainbow Tour bezochten we op 9 oktober het historische Château Monbazillac uit de 16e eeuw. Het bezit een originele architectuur, een mix van middeleeuwse verdedigingssystemen en Renaissance-elegantie. Het is eigendom van de Coöperatieve Kelder van Monbazillac en deze stelt alles in het werk om de magie van het pand te behouden en het kasteel open te houden voor het publiek. In het kasteel konden we door gewelfde

kelders en bijna twintig gemeubileerde kamers lopen met op de begane grond meubels van de Périgourdin uit de zeventiende eeuw en de interieurs uit de Renaissance. Hier stonden oude beroepen uit de wijnbouw en wijnhandel in de schijnwerpers. Op de tweede verdieping zagen we kunstenaars: de eetkamer van de Tragedien-Sully, de gravures van Albrecht Dürer (1471-1528), hij was een Duitse schilder en graveur. Ook waren originele prenten en tekeningen van karikaturist Périgourdin SEM te bewonderen. In de gewelfde kelder zagen we een permanente tentoonstelling over de wijn en wijnstokgereedschappen. Verder verhalen over de geschiedenis van de wijngaard van Monbazillac en de wijnboeren. Tot slot was het wijn proeven geblazen en konden de beste zachtzoete wijnen worden gekocht in de winkel van het kasteel.

Verrassing

Tijdens het laatste avondmaal van deze Rainbow Tour kregen we een heerlijke verrassing van de eigenaar van Artisan Pâtisseries Boclet uit de stad Thiviers: zes lekkere bitterkoekjes. Daarna volgde uiteraard een groot applaus voor Dominique LeHerre van LeDorga, die deze Rainbow Tour vrijwel in z'n eentje heeft bedacht en uitgezet en gecoördineerd.



Ondanks covid-19-perikelen heeft hij dit toch kunnen doen, met hulp van zijn vriend Franck.

Op de terugweg hebben we nog lang nagepraat, want het was een bijzondere klassiekerweek die we nooit zullen vergeten. Extra kers op de taart was de regenboog die een aantal maal verscheen toen we door België reden op de dag die is uitgeroepen tot Coming Out Day. Toeval bestaat niet, zeggen ze toch? Thuisgekomen kan ik weer zeggen dat de Citroën SM wederom bewezen heeft erg betrouwbaar te zijn, ook na bijna 50 jaar. Ik heb ongeveer 2800 km gereden in 9 dagen, alleen 1 liter motorolie bijgevuld, en een gemiddeld verbruik van ruim 9 kilometer per liter.



LA CITROËN UN SOUVENIR, DÉJÀ!

SM

UNE VOITURE
COMME DE MON
TEMPS...

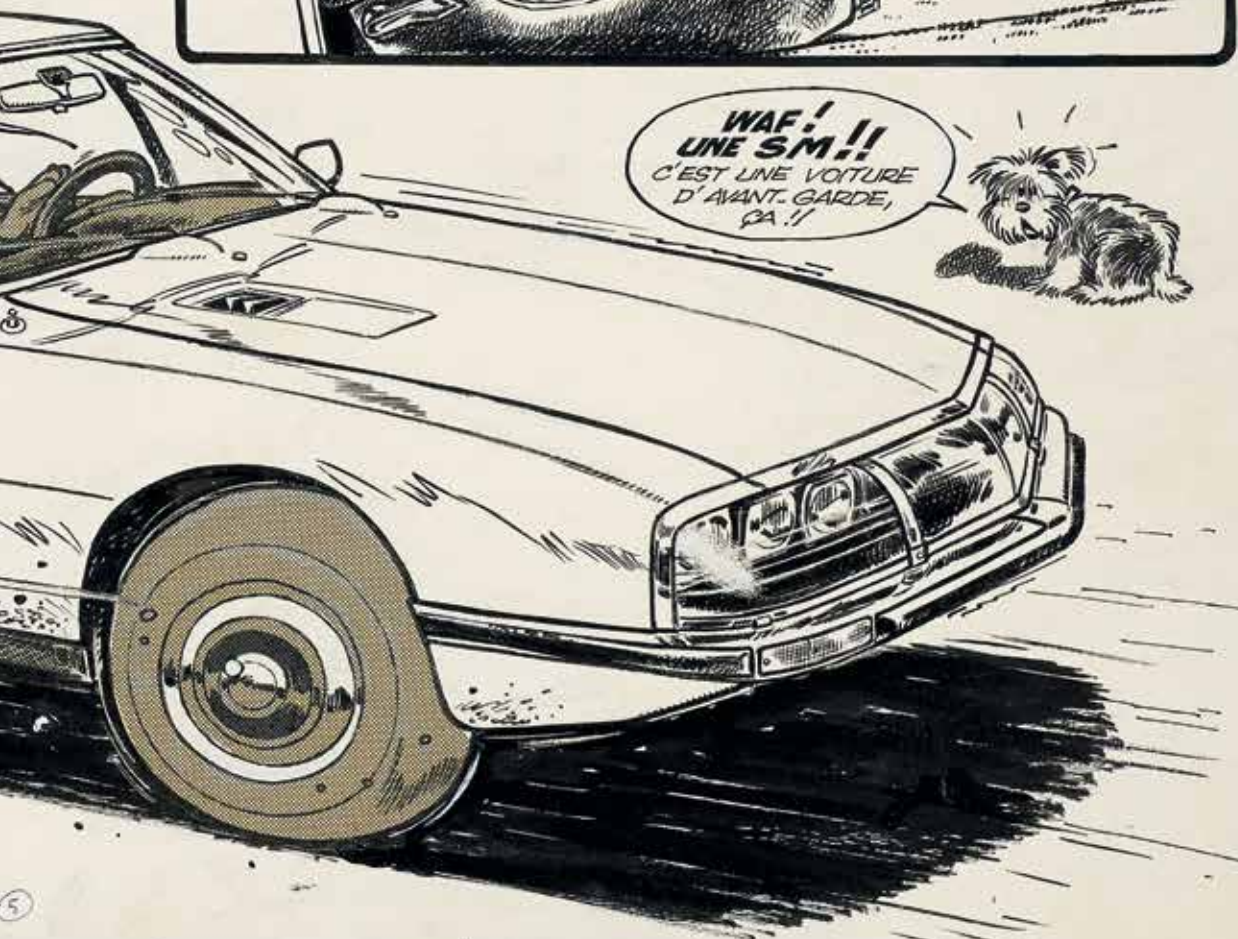
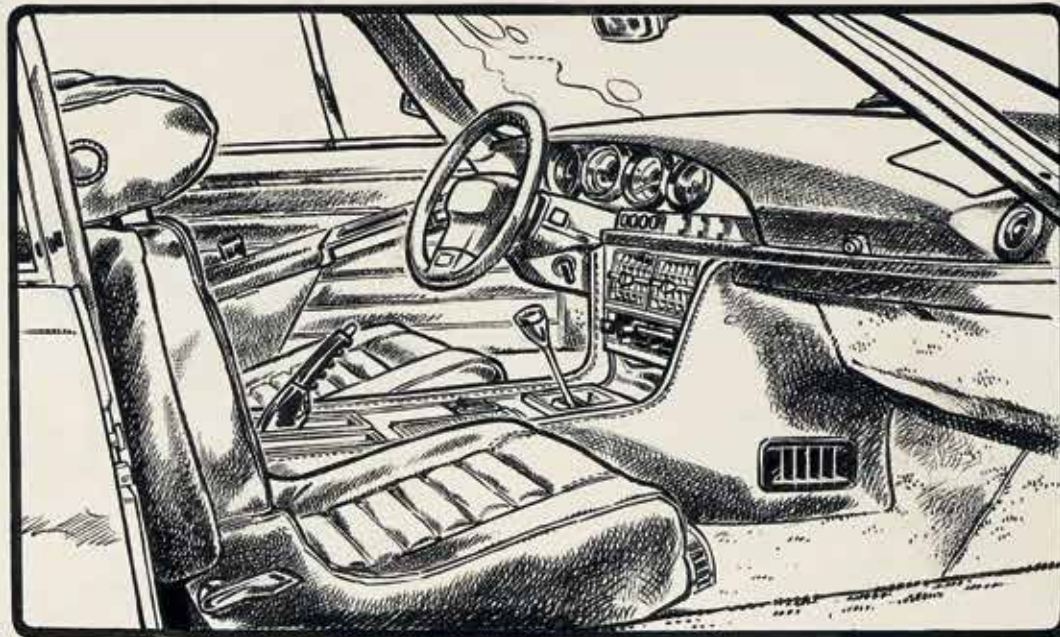


La Citroën SM, qui ne la connaît pas ? Sa carrosserie un peu compliquée, très personnelle, sa mécanique sophistiquée, qui échappe un peu à la compréhension de monsieur tout le monde. C'était un peu le rêve qui passait, fugitif, réservé à quelques initiés ! Ce rêve-là n'est plus ! Citroën, acculé par la crise et les difficultés financières, et maintenant contrôlé par Peugeot, plus sage et plus clairvoyant, a été contraint d'abandonner son enfant privilégié...



De bekende striptekenaar Jean De Mesmaeker, beter bekend onder zijn pseudoniem Jidéhem, maakte deze geweldige tekening van de SM voor het stripweekblad Spirou, in Nederland bekend als Robbedoes. De tekening verscheen in 1977 in Spirou nr. 2027. Veilinghuis Artcurial veilde de originele tekening met aantekeningen vorig jaar voor 5.850 euro.

Qu'ien
la voi
notre
qui n'
La Cit
peu, m
belges
du san
quai d
et mêm
(il f
avait
roulet
la SM,
On la



WAF!!
 UNE SM!!
 C'EST UNE VOITURE
 D'AVANT-GARDE,
 SA!!



...orte. la Citroën SM entre dans la légende... comme Bugatti, Duesenberg, Packard et tant d'autres.
 ...ture peut-être le plus intelligente du siècle n'aura finalement vécu que cinq ans ! Victime de
 ...société superstandardisée et aussi un peu de l'incompétence des services commerciaux de Citroën,
 ...ont jamais valu les services techniques de la SM !
 ...roën SM qui fut dévoilée en avril 1970. Elle fut fabriquée à 12 254 exemplaires. C'est vraiment très
 ...ème pour une voiture valant près de cinquante mille nouveaux francs ou un demi-million de francs
 ... Elle avait cependant tout pour être habitée, cette super-Citroën. Elle avait du pedigree,
 ...r bleu, avec son 6 cylindres Roverati Repol. Les usines venaient d'être rachetées par la firme du
 ...e Javel. Sa suspension était elle aussi un modèle du genre: on la retrouve sur les CX actuelles,
 ...e sa direction à rappel accoré qui est certainement, après une petite période d'accoutumance,
 ...ut parfois oublier nos mauvaises habitudes ! La direction pratiquement idéale. Ben oui, la SM
 ...presque tout pour rêver et elle n'a pas eu une vie plus longue que les vulgaires caisses à
 ...tes sans grade qui fourmillent sur les routes !
 ...c'est une merveilleuse princesse...qui n'a jamais eu les pieds (ou plutôt les roues) sur terre!
 ...regrettera...On n'a vraiment pas eu le temps de s'habituer !

Ecole "Cyrille et Jean"



Een duur plasje!

Heerlijk weer een dagje rijden met mijn SM, maar dit keer liep het anders...

door Corné Kwint

Ik had weer, zoals altijd, genoten van een rit. Dit keer op en neer naar Bilthoven, waar mijn moeder woont. Ik kwam thuis en reed mijn auto achteruit de oprit op richting de garage. Mijn huis en de garage staan wat hoger ten opzichte van de weg.

Sanitaire stop

Ik had heel erg behoefte aan een sanitaire stop. Zette de SM stil voor de garage en liet haar stationair lopen op de handrem, opende de voordeur en snelde naar de WC... Vanuit de gang zag ik de SM langzaam van het talud af bewegen, rende er achteraan, maar was te laat om te voorkomen dat mijn deur tegen de brievenbus aan sloeg. Wat een klap gaf dat!



Ik kon nog net de deur zover openen dat ik met mijn hand de handrem nog meer omhoog kon zetten zodat de SM niet op de weg kwam te staan. Een trieste foto als gevolg, waarbij de spiegel als een stille getuige voor de brievenbus lag

Verwoeste deur

Vol stress en met hartkloppingen belde ik gelijk Nard van Renard op om te vertellen wat er gebeurd was. Hij reageerde rustig door te zeggen dat het gelukkig alleen maar blik schade was. Belde daarna mijn vrouw Elizabeth (had wel erg met mij te doen) en vroeg of zij mij met de andere auto kon ophalen bij Renard. Dit aangezicht van een compleet verwoeste deur moest zo snel mogelijk weg. Dit kon ik echt niet aanzien en wat was dit oliedom van mij! De deur kon niet meer open, maar ik kon de deur nog wel dicht krijgen. Via de passagierskant ben ik er ingeklommen en naar Renard gereden. Nard zag mij al aankomen en vertelde me dat hij een dag later toch al naar Cyril van Citrosars ging en zou kijken of er nog een linkerdeur lag. Gelukkig was volgens Nard



kundig herstellen. Wat ziet mijn Citroën SM er weer prachtig uit!

Mijn les zal altijd zijn: motor uitzetten en in haar eerste versnelling zetten. Ik wens jullie heel veel schadeloze kilometers toe en geniet!

voornamelijk de deur beschadigd en weinig ontzet.

Wijze les

Bij Citrosars lag nog een linkerdeur en gelukkig kon deze gerepareerd worden. Ik wil Nard van Renard en Avelingen Restorations bedanken voor het zeer vak-



“Dit aangezicht van een compleet verwoeste deur moest zo snel mogelijk weg.”



Un peux d'Espace



Leden Robin Visser en Jan van Ekris gingen op bezoek bij Thierry Dehaeck, groot liefhebber van de SM en autoverzamelaar. En momenteel druk bezig met het opnieuw tot leven brengen van de SM Espace

door Robin Visser



Heuliez, een naam die in Citroën-kringen is verbonden aan allerhande prototypes, ambulances en bussen. Ik heb een poging gedaan een vleugje van de geschiedenis boven water te krijgen, hoe het is gekomen en zo. Dit is waar Wikipedia mee opent: "Het bedrijf is als rijtuigbouwer in 1920 opgericht door Adolphe Heuliez. In 1925 bouwde hij zijn eerste auto op basis van een Peugeot 177b. In 1932 bouwde hij zijn eerste carrosserie voor een bus. Heuliez kreeg grote bekendheid als constructiebedrijf door de productie van een stationwagen op basis van de Citroën DS in de jaren 1958 – 1975."

Na twee jaar op de universiteit zonder ook maar één vak te hebben gehaald, heb ik een carrière als historicus aan me voorbij laten gaan. Ik beperk me hier dus met de verwijzing naar internet voor verdere informatie. Als jurist heb ik de eindstreep met de studie wel gehaald. Ik ben dus meer bedreven geraakt in de 'schrijvelarij van likmevestje'. Voor SublieM is dat alweer jaren geleden. Het gaat als vanouds over de leuke

belevissen met de auto. Ooit was het zo begonnen met mij en de club. En wat daarvan kwam...

Via Facebook loop je wel eens tegen wat dingen aan. Eén daarvan was dat ene Thierry Dehaeck, sinds jaar en dag verzamelaar van automobiele geschiedenis, zich had toegelegd op de SM. Inmiddels, na een bezoekje aan zijn verzameling, weet ik dat Thierry dat dan grondig aanpakt. Dus niet één prachtige SM, maar allemaal. Een paar coupés, ook zo één met van die ronde koplampen die wel lichtopbrengst hebben, een Opéra, een Mylord en natuurlijk ook een Espace. Daar zijn er slechts twee van gebouwd. Voor wie dat niet weet, de Espace was en is een heel futuristisch prototype met lamellen die zijwaarts onder een T-bar in het dak schuiven. Een soort van Targa dus, maar dan niet van Porsche.

Aankoop

Op Rétromobile 2017 ontmoette Thierry op de stand van SM Club de France de toenmalige eigenaar van de Espace. Thierry was heel blij hem te ontmoeten.

Hij was ooit de tweede eigenaar van de SM Mylord uit 1972 die Thierry eerder al had gekocht. Na een aangename kennismaking sprak de toenmalige eigenaar Thierry aan over de SM Espace. Hij had die in 2012 gekocht op de veiling van Artcurial in Le Mans. Thierry vroeg of hij die eventueel aan hem wilde verkopen. Na een korte onderhandeling werden de heren het eens over de prijs en beklonken die met een 'handshake'. Thierry was superblij en bleef nog wat op de stand hangen. Die blijdschap zou snel verdwijnen. De verkoper kwam op Thierry af en overhandigde hem zijn gsm met de boodschap: "Mijn dochter wil u spreken." Dochterlief was niet bepaald blij met de deal. Ze zei dat zij de Espace van haar vader had gekregen en dus de eigenaresse was. Ze was dus niet akkoord met deze verkoop. Ze dacht dat Thierry wat al te grote aandrang had uitgeoefend op haar vader. Thierry liet weten dat dit geenszins het geval was, dat hem dergelijk handelen niet past. Hij en haar vader hadden een herenakkoord gesloten tegen een meer dan keurig bedrag en daarop de handen geschud. Dochterlief hield voet bij stuk. De deal zou niet doorgaan. Thierry gaf niet op. Hij vroeg haar tegen welke prijs ze wel zaken zou willen doen. Nou, tegen een bedrag waar Jan Modaal wel effe voor aan de slag moet, mocht de auto toch wel naar Thierry. Handelsman die hij is, kletste hij de helft er vanaf. Mevrouw zou de factuur in de dagen erna opsturen en Thierry zou die onmiddellijk betalen. Na tien dagen was er nog geen spoor van een factuur. Toen Thierry mevrouw belde, kreeg hij te horen dat de deal toch niet door zou gaan voor het overeengekomen bedrag. Pas een jaar later hebben Thierry en mevrouw elkaar alsnog gevonden. Een 'moeilijke bevalling', zo omschreef Thierry de verwerving van de Espace. Gelukkig is hij nog steeds bijzonder in zijn nopjes met deze erg uitzonderlijke auto.

Verzameling

Er is maar één SM die Thierry niet heeft en dat is de Frua. Eigenlijk is dat ook geen SM. Het is een prototype met DS onderstel met Maseratimotor. Wel met

een C114-motor, dat dan weer wel. Deze DS is bovendien in het verleden ook nog tijdelijk tot Fiat gebadged. Al met al geen probleem natuurlijk om die niet in de verzameling SM's te hebben staan. Die gaat namelijk over SM's en niet over alles wat een C114 motor heeft. Mijn geheugen schiet tekort om alle 'petites histoires' die ter tafel kwamen tijdens ons bezoek, hier weer op te lepelen. Gelukkig ben ik jurist geworden en geen journalist. Eén van de verhaaltjes die ik me nog herinner, is die over de Frua. Een verhaaltje waarvan je een glimlach krijgt. De Frua was een paar jaar terug het sluitstuk van de verzameling van een Fransman. De man wilde alles hebben waar een C114-motor in zit en dus naast de trits bekende SM's ook nog de Frua, de Maserati Quattro Porte II met hydraulische vering en de Ligier JS2. En toen kwam daar 'onze' Belgische vriend die óók zijn oog liet vallen op de SM's. Zoals gezegd, dat deed ie grondig. De beide heren verzamelaars kwamen er ooit over te spreken. Dat leverde niet bepaald een warm gesprek op over hun



De Espace was en is een heel futuristisch prototype met lamellen die zijwaarts onder een T-bar in het dak schuiven

beider passie. De man was op z'n lichtst gezegd nogal teleurgesteld zijn monopoly op de complete SM-verzameling kwijt te zijn. Thierry heeft inmiddels overigens ook nog een Maserati Quattro Porte II verworven. Het is de eerste van de dertien exemplaren die ooit zijn gemaakt. Deze van Thierry werd nieuw tentoongesteld op de autosalons van Parijs, Turijn, Brussel, Amsterdam en ten slotte Barcelona. Op de laatste autosalon werd die verkocht aan een Spanjaard.

Beursauto

Terug naar ons bezoek. 'Ons', dat is Jan van Ekris en ik. Zoals gezegd begon dit verhaal op Facebook. Thierry maakte op de pagina van één van de groepen een opmerking over het restauratieproject waar hij mee bezig was. Dat is de res-

tauratie van één van de twee Espaces. De auto zou worden teruggebracht in de staat zoals die ooit de fabriek van Citroën en de werkplaats van Heuliez verliet. Vlak daarna stond de auto op de beurs van Parijs in 1971 en later ook op de beurs in Brussel.

De aanleiding voor de opmerking van Thierry op Facebook was overigens minder fraai. Iemand riep dat zijn Espace niet de echte is, die van de beurs in Parijs en Brussel. De man had op één van die beurzen rondgelopen. Een paar dingen zouden niet zo zijn zoals de man in 1971 had gezien. Nou weet ik nog heel goed van één van de cursussen die ik beroepshalve heb gelopen, die over getuigenbewijs, dat het geheugen van de mens troebel is en waarnemingen multi-interpretabel kunnen zijn. Ik vroeg dus even in deze richting door. Het enige dat eruit kwam was een mysterieus "wait and see" en tussen de regels door de misprijzing hoe ik durfde zijn geheugen in twijfel te trekken. Ik denk dat ie me niet meer aardig vindt. Er kwam wat moois voor terug, een ontmoeting met een bijzonder aimabel mens en een topweekend. Zo zie je maar.

Zoals gezegd wil Thierry met auto's alles origineel en in topstaat hebben. Origineel is voor deze Espace een Aubergine koets met beige-groen lederen interieur. Behalve de blikken interieurdelen is de auto in niets zoals onze 'normale' SM's. De Espace heeft overigens een langere geschiedenis als gewone SM met T-bar dan als de 'salonauto'. Naar verluidt vond mevrouw Heuliez blauwe SM's mooier. De auto werd niet verkocht. Heuliez ging er zelf mee rijden en dus is die toen overgeblazen in de favoriete kleur van mevrouw Heuliez, Bleu Delta. Het was de variant die een vleugje groen heeft.

Echtheid

Voor degenen die twijfelen aan het feit dat de Espace van Thierry ook de auto van de beurzen is, heb ik foto's gemaakt van alles wat nog de oude aubergine lak heeft. Zo is te zien dat de auto destijds slechts is overgeblazen aan de buitenkant. Op alle niet direct zichtbare delen zat nog de oude aubergine lak. Het moet dus wel de originele zijn. Want zeg



nou zelf, wie zou er een SM helemaal uit elkaar trekken om de onderhuidse plaatdelen paars te maken enkel om te zeggen dat je een Espace hebt!? De kosten van zo'n operatie zijn altijd al hoog geweest. Tel erbij op dat SM's lang geen klap waard zijn geweest, ook de bijzondere niet. Kosten maken om de boel te flessen rendeerd dus echt niet. Daarbij zijn alle identiteitsnummers gecheckt. Het is denk ik heus de echte. Van de tweede Espace kan dat niet worden gezegd. Eigenlijk leeft die auto

niet meer. De auto was door en door rot. Een Amerikaanse SM heeft als donor gediend en daar is het dak van de tweede Espace op gezet. Over deze auto gesproken, dat is een SM die later is omgebouwd tot Espace en behalve het dak, de SM-stijlkenmerken had behouden. Die van Thierry is opgebouwd als Espace. Bij Citroën als casco de fabriek uit, bij Heuliez tot Espace gemaakt en bij Citroën afgebouwd tot rijdende auto. Eigenlijk is dit dus de enige echte Espace. Na de begintijd als beursauto is de Espace niet alleen overgeblazen, maar ook voorzien van een standaard bruin leren SM-interieur. Op één van de foto's zie je die staan ergens in de werkplaats. Waarschijnlijk vond mevrouw Heuliez een origineel interieur ook mooier. De ombouw naar origineel interieur moet haast wel in de productietijd van de SM hebben plaatsgevonden. Want behalve het dak was de auto geheel van een originele SM-outfit voorzien. Enkel de middenconsole met Heuliez-badje had de ombouw overleefd.

Kleurenfolder

Terug naar Facebook. Jan meldde zich in reactie op de post van Thierry dat hij in zijn collectie van SM-parafernalia een originele kleurenfolder had van de Espace. Die wilde hij wel ter beschikking stellen voor de restauratie. Allereerste details konden zo vanaf origineel fotomateriaal worden gekopieerd. Dat aanbod nam Thierry maar al te graag aan. Ik deed aan Jan de suggestie dat hier wel een leuk verhaal in zou zitten voor SublieM. Dat leek Jan ook wel wat. Restte contact te leggen met Thierry en een afspraak ter plaatse te maken. Thierry was nog druk met allerhande klassiekerevenementen. Toen waren die er nog. Jan en ik hadden de agenda ook vol. Corona was nog slechts een ding van China en dat zou ons net zoals het SARS-virus niet bereiken. Het liep anders. Een paar weken vóór de lockdown kon de folder nog live worden overgedragen, tijdens Rétromobile 2020. Uit het oogpunt van zeldzaamheid en angst voor verlies bij de post, moest en zou de folder live worden overgedragen. De folder zou ook weer live teruggaan naar Jan en dan konden we gelijk het

restauratieproject gaan bewonderen. Zover is het nooit gekomen. Jan en ik zijn wel naar Ieper getogen, maar de folder is daar gebleven! Dat leverde het mooiste verhaal van de trip op. Jan en ik hadden in Oosterhout op de parkeerplaats



van de 'grote M' afgesproken. Jan beschikt over een altijd betrouwbare maar op leeftijd gerakende Lexus. Die durfde hij daar wel te laten overnachten. Ik heb geen auto voor overnachting bij de M. We moesten natuurlijk met een SM gaan en dus werd het de mijne. We hadden ingeschat dat mijn blauwe schicht wel in een uurtje of twee in Ieper zou geraken. Het liep anders. Een enorme file in Antwerpen wierp ons terug. België was

Met de Opéra zou wel in stijl zijn en recht doen aan het thema SM van ons bezoek.

Ons oog viel op wat anders

uit de coronaslaap ontwaakt en de net herwonnen vrijheid had veel auto's op de weg gebracht. Na een reis van drie uur kwamen we eindelijk aan bij Cady Cars.

We werden warm onthaald. We kregen een biertje en raakten aan de praat. Op een zeker moment kwam het gesprek op het onvermijdelijke, de folder. Even tevoren was die uit de documentatiemap van de Espace tevoorschijn gekomen. In SublieM 90 kun je trouwens



zien hoe die folder eruitziet. Bedenk erbij dat die niet van glanzend papier is. Kortom, niet zo gelikt als de autofolders van heden ten dage. Maar als het je hobby is om auto's te verzamelen en alles wat over diezelfde auto's gaat, dan mag een Espace-folder niet ontbreken bij een Espace-auto. Makkelijker gezegd dan gedaan natuurlijk met deze hyperzeldzame items. Toen Thierry de folder te leen had, had ie natuurlijk al bedacht dat die bij hem zou blijven. Dus toen we aan de praat waren over die folder zei Thierry opeens tegen Jan: "Allez, ik wil de folder kopen en ik heb nagedacht wat zoiets zeldzaams waard zou moeten zijn. Ik wil u ... bieden." Ik zag Jan effe slikken. De adamsappel ging op en neer. Hij knipperde ook even met z'n ogen en antwoordde: "Thierry, ik heb al goede scans laten maken en ik denk dat het tijd is dat de folder en de auto worden verenigd!" Thierry was zo opgetogen over de verwerving van deze uitermate zeldzame folder, dat we prompt werden uitgenodigd om mee uit eten te gaan in het plaatselijke sterrenrestaurant.

Diner

We keuvelden nog wat en bespraken vervolgens hoe we het gingen organiseren voor de avond. Jan en ik waren vanwege de drukte in Antwerpen direct naar Cady Cars gereden. We hadden dus nog niet ingecheckt bij het hotel. We konden wel op eigen gelegenheid naar het hotel gaan. Voorrijden was niet no-

dig, met de navigatie op de telefoon was de route een peulenschil. Er restte nog een hamvraag: "Heren, met welke auto gaan we naar het restaurant?" Jan en ik keken elkaar aan. Met de Opéra zou wel in stijl zijn en recht doen aan het thema SM van ons bezoek. Ons oog viel op wat anders. We waren het roerend eens. Dat kwam ook goed uit, de Opéra stond namelijk op bokjes en aan de druppelaar. Het zou effe gedoe zijn dat op te lossen. Maar dat hoefde dus niet.

De auto van keuze was een auto waar Thierry veel mee rijdt, zijn Rolls Royce Ghost. Niet zo'n ouwe barokke met welvende externe spatboren. Het is zo'n nieuwe uit de BMW-tijd, je weet wel, met 'suicide doors'. We spraken een tijdstip af dat de 'Roller' met Thierry als chauffeur voor het hotel zou staan. Wat een feest! Jan en ik hoefden ons zo geen zorgen te maken bij het nuttigen van al het lekkers dat ons werd ingeschonken. Op de seconde af op het afgesproken tijdstip reed Thierry door de slagboom van de parkeerplaats van het hotel. Na wat foto's togen we naar het restaurant. Onder het genot van een heerlijke wijn vertelde Thierry ons dat hij de hand had weten te leggen op een origineel Belgisch geleverde eerste-eigenaar-SM uit 1972. En alsof dat nog niet genoeg was, de gehele documentatie van alle belevenissen van de oude eigenaren en het onderhoud zaten erbij. Of wij het leuk zouden vinden hem de volgende dag te vergezellen om de auto op te halen. Voor ons zou het maar een eindje om zijn en Thierry was ermee geholpen. Hij hoefde zo geen transport te regelen. Er kwam dus nog een vervolg op het ophalen van de folder en het bewonderen van de Espace in restauratie. Dat laatste was er overigens nog niet van gekomen vanwege de file in Antwerpen. Dat werd bewaard voor de volgende ochtend.

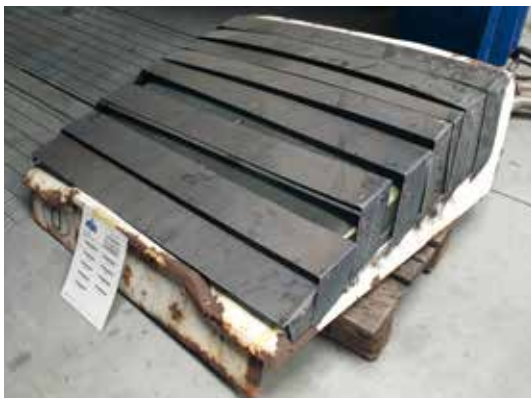
Restauratie

Na het ontbijt reden Jan en ik weer naar Cady Cars. De folder werd afgerekend, waarna een rondleiding door het bedrijf volgde. Het hoogtepunt was natuurlijk het doel van de reis, de Espace. De reis was niet alleen vanwege het superleuke diner de moeite waard geweest. Wat een prachtig werk werd ons getoond. Tot in

de kleinste details is de Espace teruggebracht in de staat van de beurs in Parijs. De restaurateurs van Cady Cars zijn daarbij geholpen door monsieur Yves Dubernard, ex-werknemer van Heuliez. Hij was destijds als hoofdontwerper betrokken bij het realiseren van de Espace. De man was destijds tamelijk jong en leeft nu nog steeds. Dus uit geheugen en met fotomateriaal is alles nagemaakt. Geheugen en foto's, dat is toch wat anders dan gedetailleerde bouwtekeningen. Best een lastig klusje dus. Als het geheugen en de foto's geen uitsluitsel geven, dan zit er niks anders op dan het betreffende onderdeel te maken, op de auto te zetten en dan te vergelijken met de oude foto's. De louvres op de achterklep vormen zo'n onderdeel. Die is dus proefondervindelijk gebouwd en dat, als ik me niet vergis, in verschillende pogingen. Aan een beschrijving van alles wat ik heb gezien van de restauratie waag ik me niet. De foto's vertellen het verhaal veel beter dan ik dat kan doen. Kijk en bewonder, zou ik zeggen.

Onderweg

Na een uurtje of anderhalf de paparazzi te hebben uitgehangen, werd het tijd ons naar het laatste deel van het weekend te begeven. Ik bood Thierry aan plaats te nemen achter het stuur. Dan kon ie even rijden met een SM voorzien van alle technische moderniteiten in het vooronder. Na één keer aandringen gaf ik het op. Daarmee waren de zitplaatsen verdeeld. Jan draagt de sporen van een bourgondisch leven en was daarvoor ook al niet de kleinste. Kortom, die paste niet achterin. Gelukkig bood Thierry zich aan als vrijwilliger. Waarschijnlijk was het zijn eerste keer op de achter-



bank van een SM. Begeleidende tekst van zowel Jan als mij hielp niet om 'm in de dwarszitstand te krijgen. Toen Jan de rechtersstoel naar achteren klapte en schoof vanuit de instapstand, werd duidelijk wat we bedoelden. Thierry trok alsnog z'n knieën op en schoof z'n benen naar de dwarszitstand. We reden Ieper uit, de snelweg op richting Kortrijk. Van de heenweg wisten we nog dat daar een trajectcontrole was. Thierry moedigde me aan: "Die doet het

Gedurende 50 jaar waren er kosten noch moeite gespaard om de auto in topconditie te houden

niet: als je een boete krijgt, stuur je me die op en betaal ik die onmiddellijk." Bij mij zijn dat soort aanmoedigingen nooit aan dovemansoren gericht. 'Permission to fly' heette dat in mijn studententijd, tijdens het bijbeunen bij één van de plaatselijke taxibedrijven. Destijds was dat vliegen trouwens tamelijk betrekkelijk. De bijnaam van het bedrijf was 'Koolenschroot' en dat had een reden. Het wagenpark was van de tweede generatie Mercedes Benz 200 diesel met minimaal vier ton op de teller. Niet vooruit te branden dus. Nu met een SM voorzien van een frisse motor met alle moderne leukigheden is vliegen allesbehalve betrekkelijk. We gingen dus met een hoogst illegale snelheid door de trajectcontrole. Flitsmeister bewees daarna z'n diensten. Aangekomen op de plek van bestem-



men immers voor de SM en die stond niet achter de voordeur van het huis. We liepen met z'n allen naar de garage.

Achterlichten

Om ons bezoek te beginnen werd de SM onderworpen aan bewonderende blikken. De deuren en de motorkap gingen open. De kofferklep volgde. De auto werd echt grondig bekeken. We bespeurden wat 'dingetjes'. Ooit uit nood geboren, bijvoorbeeld de DS-deurgreepjes, omdat er geen originele reproducties beschikbaar waren. Ik zag achterlichten waarvan de plastic randen en het chroom niet meer top waren. Niks opmerkelijks natuurlijk. Ik tipte Thierry dat ik nog een setje NOS-exemplaren wist te liggen bij Van Gompel. Thierry had daar wel oren naar, maar niet voor

ming wachtte ons een bijzonder warm onthaal. De garagedeur stond open, een welbekende achterkant van RVS met daartussen rode en oranje reflectoren lachte ons toe. Ik parkeerde mijn SM een stukje bij de garage en de woning vandaan. Het was een groot parkeerterrein van kinderkopjes vóór het landhuis. We belden aan. In plaats van dat wij naar binnen gingen, kwamen de heer en vrouw des huizes naar buiten. We kwa-



deze auto. Een nieuwe set zou de Espace wel passen volgens hem. Ik belde gelijk maar met Michel. Ik had eerder al een poging gedaan om de set te bemachtigen, maar vader en zoon Van Gompel waren unaniem. Zelfs als ik de prijs zou hebben betaald, kreeg ik ze niet mee. Ik denk dat mijn vereuropeeste USA-SM daar wellicht mee te maken had. Die was zo'n NOS-set niet waardig. Ik kon daar wel mee leven.

Ik zei Michel dat de achterlichten op de Espace zouden komen. "Waardig genoeg toch", zei ik. Michel beloofde me te zullen kijken of de achterlichten nog



op de plank lagen. Als ze er nog lagen, mochten ze voor de Espace het pand wel verlaten. Michel zei de prijs: lager dan ik tegen Thierry als inschatting had gegeven en dus waren de heren het snel eens. De lampen lagen inderdaad nog op de plank. Zo is het gekomen dat de Espace nieuwe perfecte achterlichten heeft gekregen. Voor mij zat er ook wat aan. Voor een heel keurige prijs mochten de nog heel nette originele Espace-exemplaren naar mij toe. Mijn auto wordt binnenkort dus voorzien van achterlichtbakken van betere kwaliteit dan ik had en met een wasje auberginekleur. Dat zal net te zien zijn als je tussen de bumper en de lichtbakken de kier in loert. Als ik dat aubergine niet overspuit tenminste.

Afscheid

Drentelend om de SM gaf Thierry er blijk van enorm in zijn nopjes te zijn met zijn nieuwste aanwinst. De verkopers waren ook in hun nopjes met Thierry als koper. Hij zou ongetwijfeld een goed nieuw baasje worden voor hun oogappel. Gedurende 50 jaar waren er kosten noch moeite gespaard om de auto in topconditie te houden. Enkel omdat er

goed zou worden gezorgd voor de auto, was het afscheid te verteren.

Het afscheid werd gevierd en Jan en ik waren erbij! Wij zijn echt met onze neus in de boter gevallen. Binnen wachtte ons een ontvangst met champagne. De laatste jaren met Oud en Nieuw ging de champagne me tegenstaan. M'n kaken trokken ervan samen. Ik had ontdekt dat mijn geliefde 'Clairette de Die tradition' bij de Hema is te verkrijgen. Zo werd Clairette mijn jaarwisselingsdrankje. Nu weet ik dat het nog beter kan. Tijdens het afscheidsfeestje kwam er een heus feestnummer op tafel. De gastheer en Thierry waren het roerend eens over de zachtheid van deze champagne. Ik vond het een regelrechte Godendrank, inderdaad lekker zacht, alsof er engeltjes op je tong pissen. Het kostte me moeite niet al te inhalig te zijn.

Wat een afsluiting van ons bezoek aan Thierry en zijn collectie was dit. Zodra de corona zal zijn overgewaaid of is weggevaccineerd, gaan we op herhaling. En weet je wat het leukste is? Jij kunt erbij zijn! Jan heeft namelijk het idee opgevat dat we met een hele stoet SM's en wellicht ook Maserati's een bezoekje aan Ieper gaan brengen. En Thierry vond dat ook een goed idee.

Dit artikel is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met Thierry per mail. Hij heeft het stuk tevoren gelezen, qua feiten gepreciseerd en op punten aangevuld. Ik dank hem hartelijk voor zijn input.





Jong bezoek

Een tijd terug vroeg Arjo de Jong mij of ik hem het afstellen van de nokkenassen eens uit wilde leggen. Ik voelde me gevleid: dat ik iemand die mij zoveel over SM's geleerd heeft óók iets uit kan leggen! Top.

door Michiel Rautenberg

Arjo monteert de nokkenassen altijd met behulp van de merktekens die op de nokkenassen en op de lagerkappen staan. Dat is natuurlijk de juiste methode voor montage, maar het beste is om ook eens de afstelling van de nokkenassen ten opzichte van het bovenste dode punt (BDP) van cilinder 1 en 6 te controleren. Na verloop van tijd rekken de primaire ketting en de nokkaskettingen, waardoor deze

afstelling verloopt. Arjo wist dat dit mogelijk was, maar had dit klusje nog nooit zelf gedaan. En het is toch een klusje waarbij je echt goed moet weten wat je doet, anders kunnen de gevolgen desastreus zijn. Ik denk overigens dat de noodzaak hiervan wel eens onderschat wordt.

Enfin, op een avond in april togen wij naar Voorburg voor bovengenoemde uitleg. Altijd leuk om naar Arjo te gaan, heerlijk om

mede SM- en DS-ers te spreken. Bij aankomst uiteraard eerst een bakkie, daarna zaken opbouwen voor de werkzaamheden. Ik mocht zowaar aan Arjo z'n zelfgebouwde 'Lejeune' SM cabriolet werken. Prachtig gedaan, knap staaltje werk.

Afstellingen controleren

Als eerste ben ik de afstellingen van de nokkenassen gaan controleren. Immers, als dit goed is hoeft je ook niet alle moeite te doen om de afstellingen te veranderen. Welke afstellingen heb ik het over? Je controleert de stand van de nokkenassen ten opzichte van het BDP van cilinder 1 en 6 bij het zogenaamde 'tuimelen'. Dat is het punt van overgang van de uitlaatslag naar de inlaatslag: de uitlaatklep sluit en de inlaatklep opent. Dit gebeurt als alles goed afgesteld is tegelijkertijd: op het BDP is de uitlaatklep nog 1,3 mm geopend (idem bij injectiemotoren) en de inlaatklep is reeds 1,0 mm geopend (2,2 mm bij injectiemotoren). Met deze afstelling loopt de motor het beste, het is logisch dat de 'ademhaling' van de motor enigszins van slag is als dit verlopen is. En als dit van slag is, heeft het effect op het uiteindelijke lopen van de motor. Terwijl de uitleg vorderde kwa-



dit kon aanschaffen. In deze set zit een aantal speciale sleutels, micrometers met hun specifieke houders en een meetklok om het BDP exact te kunnen vinden. Daarnaast heb ik zelf een sleutel laten maken voor het los- en vastdraaien van de nokkenasmoeren.

Tam gedrag

Het werd al later op de avond en Arjo vroeg mij of ik de auto een keer mee wilde nemen om het afstellen op mijn gemak bij mij thuis in de werkplaats te doen.

aanvoelde. Ik miste toch die duw in je rug die je bij een frisse SM altijd wel voelt bij flink optrekken, dus ik was erg benieuwd wat ik aan zou treffen in de motor.

Afwijkingen

Voordat ik de controle uitvoerde, zette ik de nokkenaskettingen op de juiste spanning van 20 Nm. Anders doe je foutieve metingen. Al bij de controle van de afstellingen van de nokkenassen van cilinder 1/2/3 constateerde ik een flinke afwijking. Op het BDP was van cilinder 1 de inlaatklep 0,95 mm open (moet 1,0 mm zijn maar niets aan doen, 0,05 mm krijg je niet afgesteld), maar de uitlaatklep was maar liefst nog 2,95 mm open! Dat is echt veel te veel. Wat je dan krijgt, is dat er veel te laat een vacuüm in de cilinder ontstaat dat ervoor zorgt dat er lucht/benzinemengsel aangezogen wordt. En dat dus ook bij cilinder 2 en 3! Ook bij de nokkenassen van cilinder 4/5/6 constateerde ik flinke afwijkingen: de inlaatklep van cilinder 6 stond 0,4 mm open (0,6 mm te weinig) terwijl de uitlaatklep 2,6 mm openstond (1,3 mm teveel). En dit dus ook bij cilinder 4 en 5. Dit zou het gebrek

"Ik miste toch die duw in je rug die je bij een frisse SM altijd wel voelt bij flink optrekken."

men er steeds meer geïnteresseerden binnen, eerst Sietse Beckers en later ook Joey Bontje. Gezellig. Tijdens de uitleg merkte Arjo dat het toch wel een precisieklusje is waar je ook speciaal gereedschap voor moet hebben. Vorig jaar kreeg ik een originele gereedschapsset aangeboden die nodig is voor het afstellen van de nokkenassen. Die zijn zeldzaam en ik voelde mij een geluksvogel dat ik

Dat wilde ik uiteraard en de week erop heb ik de cabrio opgehaald en ben naar huis gereden. Toen ik bij Woerden de snelweg afreed ben ik eerst een stuk binnendoor gaan rijden om eens te voelen hoe de auto reed. Ik had alleen maar snelweg gehad en daar kun je niet echt voelen hoe een motor draait. Ik merkte bij optrekken, flink het gas intrappen en bij het doorschakelen dat de auto wat 'tam'



aan vermogen wel eens kunnen verklaren. Hoe kan een dergelijke afstelling verlopen? Dat kan doordat de primaire en nokkenas-kettingen aan vervanging toe zijn, of wellicht zijn er nokkenassen uit een andere motor gemonteerd. Wie zal het zeggen.

Overigens kon ik aan de merktekens op de nokkenassen ook al zien dat ze vermoedelijk opnieuw afgesteld moesten worden, die lagen niet meer in lijn met de merktekens op de lagerkappen. Al wil dat niet alles zeggen, ik heb ook wel eens nokkenassen gezien waar de merktekens niet in lijn lagen maar de afstelling echt 100% in orde was. Het beste is dus altijd om te meten, niet blind uitgaan van de merktekens. Maar dat terzijde.

Opnieuw afstellen

Dus ik ging aan de slag met mijn speciale setje en gereedschap, en

na een paar uur had ik het voor elkaar. Zie ook de foto's: links is vóór het afstellen (helaas geen beste foto, maar het merkteken is te zien), rechts is na het afstellen. Het is een inspannend klusje, je moet echt je aandacht erbij houden en vooral niet afgeleid worden. Zoals al eerder genoemd, als je het niet goed doet kan het desastreuze gevolgen hebben. Óf je zet de nokkenas verkeerd terug, óf een nokkenasmoer loopt los: c'est le fin du moteur.

De proefrit pakte goed uit, het was precies wat ik dacht. Al bij de eerste keer optrekken merkte ik dat de motor veel meer vermogen had. Dat is eer van je werk hebben, leuk. Dan weet je waarvoor je het doet. Nadat Arjo de SM weer opgehaald had, stuurde hij mij een app dat hij een enorm verschil merkte tijdens de rit naar huis. Zo kun je elkaar toch goed helpen!



Evenement

Voorjaarsrit in het najaar, net nog zomer eigenlijk

De titel zegt eigenlijk genoeg. Deze rit met de Citroën SM Club zou afgelopen voorjaar plaatsvinden, maar vanwege het coronavirus was deze uitgesteld. Toen daar eindelijk de uitnodiging voor de rit met de club op de mail stond, leek het mij leuk om de rit mee te maken.

door Rob Kruijff



Begonnen werd om 10.00 uur met een bezoek aan het Museum MORE in Gorssel. Het is het grootste Nederlandse museum voor modern realisme. Heel indrukwekkend, met veel bijzondere kunst. Na het bezoek werd er om 11.00 uur koffie geschonken met een lekker stukje gebak. Hier werden we welkom geheten door organisator Harald Weesies. De routebeschrijving naar de eerste stoplocatie werd hier ook uitgedeeld en een ieder startte de Citroën en ging op weg naar de lunchlocatie: het kasteel Vorden. Deze lunch bestond uit soep, luxe broodjes en een drankje. We zaten gezellig buiten, het was immers heerlijk weer.

Na de lunch was er de mogelijkheid het kasteel te bezoeken. Jammer genoeg was voor ons de tijd



te krap, dus na het tweede deel van de routebeschrijving ontvangen te hebben, reden we weer verder. Een hele mooie route met leuke kleine weggetjes. Het eindpunt van deze tweede etappe was het bedrijf van Nico Aaldering in Brummen, de Gallery. Hier werd natuurlijk genoten van al het moois dat hier te koop staat. Buiten stonden 17 Citroëns SM. Van boven geeft dat een mooi zicht op deze schoonheden.

Gallery

Na een uurtje genieten van de voorraad klassieke auto's bij de Gallery, werden de Citroëns wederom gestart om de derde etappe, en tevens laatste, te rijden. Op weg naar Almen, waar zich het Italiaanse restaurant Di Nonna Pippina bevindt aan het



Na deze pizza's namen we afscheid, om de weg terug naar huis in mijn fijne SM te maken. Harald, nogmaals dank voor je inzet om deze dag tot een groot succes te maken.



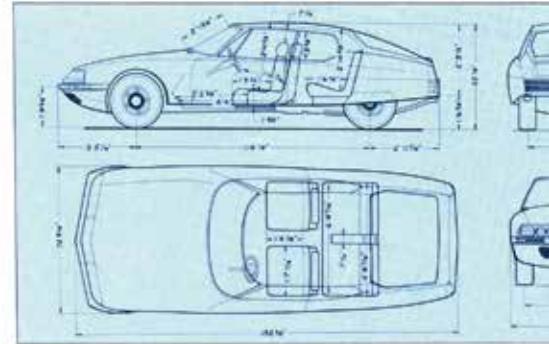
dorpsplein. Hier werden heerlijke pizza's gebakken, die gretig aftrek vonden bij de deelnemers.



Simpele brochure voor een bijzondere auto

Dit keer weer een brochure uit het digitale archief van de club. Waarom zelf inscannen wat al beschikbaar is? Deze brochure is uit april 1972 en gedrukt in/voor de VS en Canada.

door Jeroen van Tongeren



CITROËN "SM" TECHNICAL SPECIFICATIONS: Gran Turismo Coupe: 4-cylinder, 2670 cc displacement, 4 overhead camshafts, Hydro-pneumatic Suspension, Independent front suspension, 4 wheel disc brakes, 195/70 VR 15X. **Weight:** 3195 lbs. Maximum authorized load: 3970 lbs. **Engine (Basic Specifications):** Aluminum Engine at 90° Bore: 3.325. Stroke: 2.953. Displacement: 2670cc (1162.87 cu. in.) Fuel: Premium. Horsepower: DIN 170 @ 5500 rpm; SAE 180 @ 6250 rpm. Torque: 170 lb-ft @ 3500 rpm. **Engine (Construction):** Designation: Maserati Type C114-1. Valves in head, 2 x 4 per cylinder. 4 overhead cylinder heads and cylinder blocks of aluminum. 3 carburetors—double intake resonators. Battery: 12 V 70 AH Alternator: 780 Watts. Water cooled radiator. **Hydraulic suspension, braking and steering (High pressure pump [7 pistons] driven by the intermediate shaft of the motor). Drive Train:** Front Wheel Drive. 5-speed manual transmission. Final drive: 4.375/1 (8 x 35). Gear reduction ratios: 0.756, 4th...1.031, 5th...1.321, Reverse...0.317. **Chassis-Suspension-Brakes:** Independent wheels held by articulating arms to the chassis. The arms are connected to the frame by levers and tie-rods. The levers bear against the piston of a hydraulic cylinder. Leveling correctors at the front and rear maintain a constant height of the car. The height can be adjusted by a lever at the left hand of the driver, permitting voluntary leveling and the changing of a wheel without lifting the car by hand jacking. Braking—Adapted to the total load and the distribution of the load. Braking power assured by 4 wheel disc brakes. 4 wheel disc brakes. Tires: 195/70 VR 15X. **Steering:** Hydraulic assistance and variable demultiplication. Steering circle overall: 399°. Steering wheel: 14.6" diameter. Wheelbase: 116 1/2". Length: 192 1/2". Width: 63". Height: 4 1/4" normal drive position. **Equipment:** Dashboard, 2 directional ventilators with adjustable output. Speedometer, odometer and braking distance chart. Electronic tachometer graduated to 8000 rpm. Electronic Master Alert System—"Stop" signal. Oil pressure indicator. Brake pressure indicator. Signal for indicating the hand brake is applied. Charging signal. Signal for low fuel level. Hazard warning signal. Signal for the thermal rear windshield. Combination anti-rattle rear window wipers and washers. Power windows. Adjustable steering wheel—for height and tilt. Rear window defroster. 2 front bucket seats adjustable for length, front height and rear height. 2 head-rests, adjustable for inclination and height. Rear bench seat adjustable for inclination. 2 center arm rests, side arm rests and ash trays. **Performance:** Maximum speed: 140 mph. 0-60 mph in 16.2 seconds. Fuel economy over 25 mpg. **Options:** Variable Power Steering with Power Centering. Hydro-pneumatic Suspension. Front Wheel Drive. Four Wheel Power Disc Brakes with Proportional Braking. Independent Front Suspension. And a Maserati 2670 CC V6 engine that yields 180 horsepower. Air Conditioning. AM-FM Stereo Radio. Top-Gain Natural Leather Interior. Tinted Windows. Power Windows. Michelin X "Vitesse Rapide" Radial Racing Tires. **Options:**

YOUR AUTHORIZED C

The luxurious SM interior. Where comfort meets elegance.

The interior of the SM gives you living room luxury. The front seats are contour molded. They adjust for height, depth and fit of the body, and to any driving habit. The padded oval steering wheel is also adjustable. The rear seats are designed like the front, and the entire interior is top-grain natural leather. Adding to the at-home feel of this extraordinary motorcar are the fully-carpeted floors.

The sophisticated console and dashboard have all the controls and instruments you could want in a Gran Turismo, including an exciting 5-speed manual transmission (automatic transmission optional), plus a speedometer with braking distance chart . . . resettable trip meter . . . electronic revolution counter . . . master alert warning system. Yet the SM interior also has the refinements of a luxurious sedan, such as air-conditioning, AM-FM stereo radio, illuminated cigar lighter and ashtray set, illuminated ignition key location and map reading light.

Because the SM is aerodynamically designed, the power side windows are curved with the body, thus helping to keep wind resistance at a minimum. These convex windows, made of tinted glass, give complete visibility; the spacious rear window is fitted with an electrical defroster.

Every detail of the SM interior has been crafted with one aim in mind—to combine comfort . . . command . . . elegance.

CITROËN NOR
UNITED STATES: Citroën Cars Corporation, Direct Factor
East: 40 Van Nostrand Ave., Englewood, N.J. 07631, (201) 871-5100, (212) 688-
CANADA: Citroën Canada Ltd., 5460 Royalmount, Ville
Citroën reserves the right to change and/or modify equipment and/or specifications w

Wat mij betreft niet echt een bijzondere brochure voor zo'n bijzondere auto als de SM. Een simpele uitvouwbare folder met foto's die we ook uit andere brochures kennen. Wat opvalt is dat er een interieurfoto is gebruikt van een SM uit de pré-productie. Bij nadere inspectie is te zien dat de auto een raamslinger heeft,

maar ook schakelaars voor bediening van de elektrische ramen. Daar waren ze het blijkbaar zelfs in 1972 nog steeds niet over eens geworden bij het bureau d'études.

Mocht u de brochure zoeken voor uw eigen verzameling, dan zal de zoektocht niet al te lang moeten duren. Ze worden immers ruim-

schoots aangeboden op de diverse veilingsites voor zeer uiteenlopende prijzen. Let er hierbij wel op dat u de juiste aanschaf, er bestaat namelijk een brochure met een vergelijkbare cover: dezelfde coverfoto, maar met een duidelijk ander lettertype. De inhoud van deze brochure verschilt ook van de hier getoonde brochure.



Maserati V6 Engine and Citroën 5-Speed Transmission

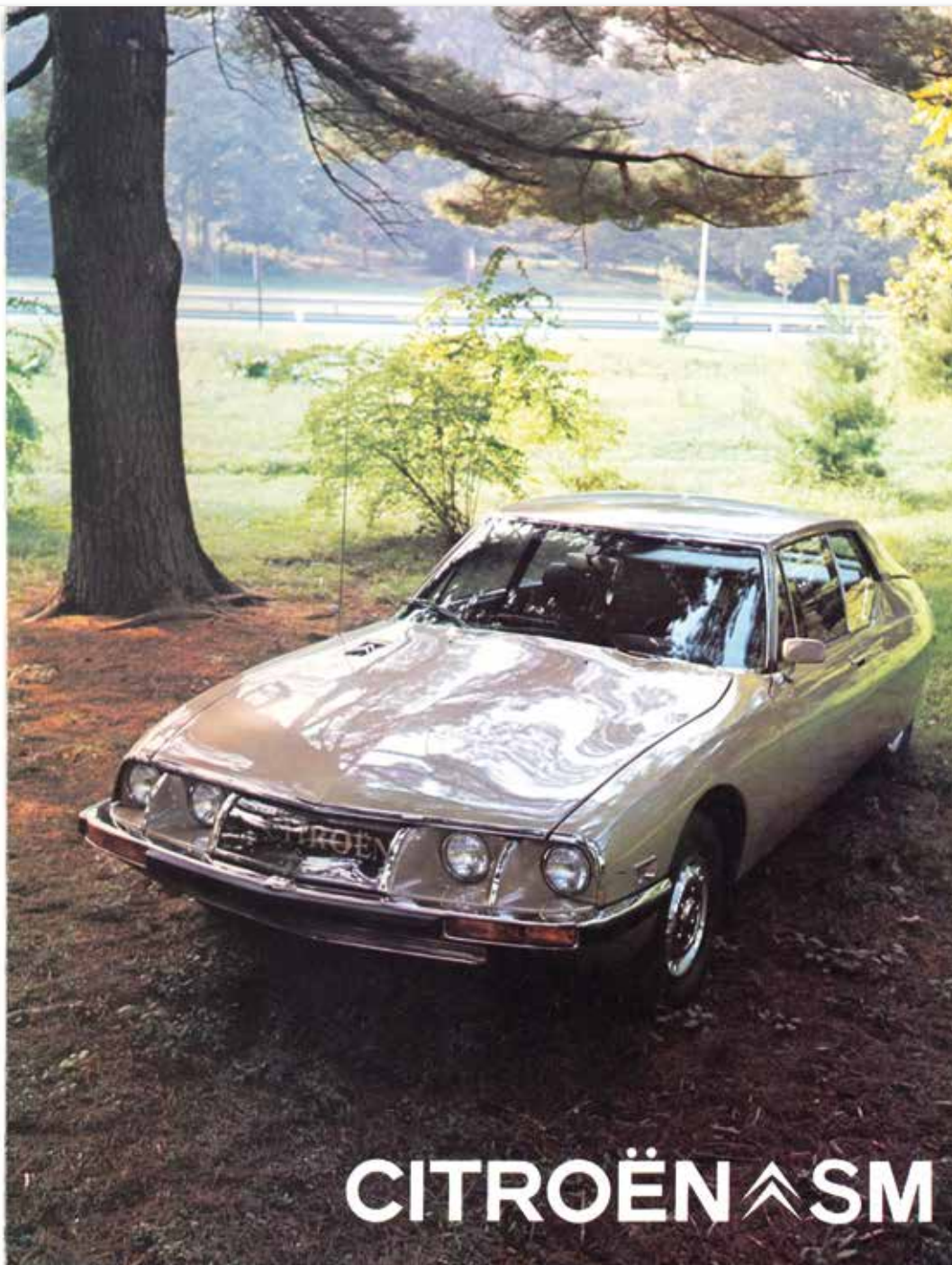
passenger, V6 Maserati Engine
dependent 4-wheel suspension.
(ions) 6 cylinder "V"6 Maserati
in. J Compression Ratio: 9 to 1.
DIN 170 lb. lbs. @ 4000 rpm.
camshafts in head, chain driven,
barrel Weber 42 DC NF with air
later. **Hydraulic Equipment:**
by shaft with flexible vanes
Diaphragm clutch, 5 speed floor
1st...0.342, 2nd...0.515, 3rd...
Self-supporting body, 4 inde-
to a stabilizing bar at the front
a-pneumatic suspension cylinder,
whatever the load may be. This
y increase of the road clearance
and braking circuit automatically
the high pressure hydraulic sys-
s: Rack and pinion steering with
nering ratio: 1/9.4. **Dimensions:**
n. Track: front 5 1/4", Rear 4 1/4",
meter graduated to 170 mph with
etric clock. Warning panel con-
e signal. Signal for wear of the
Signal for "town" lights. Head-
signal. Button for checking the
ck. 2 speed electrical windshield
Body And Equipment: Electric
rear height. Back rest adjustable
for two in the shape of buckets,
10 mph approximately. Acceler-
ator 20 mpg. **Standard Features:**
Wheel Drive, 5-Speed Manual
ent Wheel Suspension. A Master
er and 140 mph top speed. Also:
Glass, Electric Rear Window De-
lt Automatic Transmission.

CITROËN DEALER IS:

THE WHITE HOUSE
1200 G ST. N.W.
WASHINGTON, D.C. 20540

IN NORTH AMERICA
by Branches of S.A. Automobiles Citroën, Paris, France
1611 • West: 12615 Beatrix St., Los Angeles, Calif. 90066, (213) 380-3505
Mond Royal, Montreal 307, Quebec, (514) 735-4481

Without notice and without responsibility to previous models, on any model at any time.
Printed in U.S.A. 4/72-75/7



CITROËN ^ SM



**The Citroën Maserati.
Motor Trend Magazine Car of the Year.**

In its very first year, the Citroën Maserati was named Car of the Year by Motor Trend Magazine.

To achieve this honor, the most prestigious in the automotive world, the SM had to first top all its rivals in the Motor Trend Luxury Car Category, doing so with a total of 81.8 points, highest score of any of the 88 cars in the entire competition. Behind it in the Luxury Class judging were the Mercedes 4.5 280 SEL, the Jaguar XJ6, the Lincoln Mark IV and the Cadillac Eldorado.

In ultimately winning the overall Car of the Year Award, the SM outshone champions from six other categories, including the Porsche 911S, winner in the Sports & GT Class, and the BMW Bavaria, Sports Sedan Class winner.

Among those called upon to serve on the Motor Trend judging panel were automotive design educator Strother MacMinn; world champion driver Phil Hill; Karl Ludvigsen, automotive author; automotive safety expert Bill Milliken; and representing Motor Trend Magazine, Editor Eric Dahlquist.

All of these experts agreed that the Citroën SM, product of an exciting technical exchange between Citroën and Maserati, is, quite simply, "the best all-around automobile in America today."



THE MOTOR TREND "CAR OF THE YEAR" TROPHY



Citroën SM. "The best all-around



Here are some of the reasons why the Citroën Maserati is Car of the Year.

Power by Maserati. The engine is V6, 180 horsepower. Gives a top speed of 140 mph. Accelerates from 0 to 60 in 8.2 seconds. A light, tough, surging powerplant—pure Maserati.

Variable power steering. With the exclusive stability augmentation feature known as Speedfeel. As the speed increases, Speedfeel actually causes the steering to become firmer. The car never wavers—under any road conditions.

Aerodynamic design. The Citroën SM was literally sculpted in a windtunnel by rushing air. Its sweeping steel and glass lines are free from sharp projections; wind resistance is kept to an absolute minimum.

Hydropneumatic suspension. The SM's unique air/oil suspension system teams up with independent four-wheel suspension to provide a superbly cushioned ride unattainable in any other high-performance automobile.

Front wheel drive. Most of the Citroën Maserati's weight is up front over the driving wheels. These wheels pull the car through corners, assuring greater control and road-hugging traction.

Michelin X "Vitesse Rapide" radial racing tires . . . the inevitable choice for this incomparable Gran Turismo.



automobile in America today" MOTOR TREND MAGAZINE



SM's onder de hamer (18)



Tussen alle maatregelen door vonden er het afgelopen half jaar toch nog aardig wat veilingen plaats. Opvallend is dat er wederom alleen maar carburateurs zijn geveild, waarmee het totaal aantal geveilde injecties over het hele jaar op exact 0 uitkomt. Het kan natuurlijk zijn dat ik ergens een veiling heb gemist, maar wat mij betreft is 2020 het jaar van de carburateur! De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.

door Sietse Beckers

Datum: 21 juli 2020
Plaats: Monaco
Veilinghuis: Artcurial
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB5496
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, roues resin, blauw met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 99324 kilometers.
Een SM van de eerste eigenaar, zo nu en dan komen ze nog steeds voorbij. Het leuke van dat soort auto's is dat het verhaal erachter meestal behouden is gebleven. Deze diva werd op 22 februari 1972 aangeschaft en door de koper direct op naam van zijn

zoon gezet. Die zou er vervolgens bijna een halve eeuw plezier van hebben. Gedurende die periode werd de auto netjes onderhouden en regelmatig uitgelaten. Veel aan de auto schijnt dan ook nog origineel te zijn, zoals het stoffen interieur en de optionele roues resin. Niet meer authentiek is de lak, een aantal jaren terug ging de verfspuit er overheen. En het stuur werd vervangen. Artcurial ondersteunt de claim dat de auto grotendeels origineel is met de uitspraak dat ze nog ruikt als 48 jaar geleden. Of dat echt een steekhoudend argument is laat ik in het midden, maar de foto's ge-



ven in ieder geval de indruk van een hele nette auto. De verkoper nam een gokje door geen reserve vast te stellen, maar kreeg gelukkig voor hem een bedrag dat (net) binnen de geschatte 40.000 –

60.000 euro lag: 41.720 euro.

Datum: 31 juli 2020
 Plaats: Ashorne, Verenigd Koninkrijk
 Veilinghuis: Silverstone Auctions
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB3335
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met zwart lederen interieur, kilometerstand: onbekend.
 Een majesteit die weinig kwijt wil over haar verleden, deze SM. Uit haar spaarzame papieren blijkt in

ieder geval dat ze gewend is om met Su Majestad aangesproken te worden. Ze verruilde Frankrijk namelijk al snel voor Spanje, zo verraden Madrileense garagefacturen uit 1974 en 1975. En ook het aankoopbewijs van de een-na-laatste eigenaarswissel, in 2010, is getekend in Madrid. Van de laatste 10 jaar is alleen bekend dat de auto deel uitmaakte van een Engelse collectie en geen kilometers maakte. Dat is te zien, op het oog ziet er alles er keurig en schoon uit. Maar zomaar instappen en wegrijden raadt Silverstone Auctions niet aan. Een goede tip voor de koper, een vastgelopen motor is toch zonde als je net 33.188 pond (37.150 euro) hebt uitgegeven.

Datum: 29 augustus 2020
 Plaats: Vösendorf, Oostenrijk
 Veilinghuis: Dorotheum
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB4995
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, zwart met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 78043 mijlen.
 "Zo Frans als de Eiffeltoren", prijst veilinghuis Dorotheum deze SM aan. Wel een Eiffeltoren dan met een Amerikaanse vlag





in de top, want we hebben het overduidelijk over een dame die oorspronkelijk bestemd was voor de andere kant van de Atlantisch Oceaan. In 2015 werd ze naar Duitsland gehaald, gehuld in zwart en met een volledig glazen front over de Amerikaanse neus. De cryptische beschrijving doet vermoeden dat het zwart niet origineel is, maar naar de oorspronkelijke kleur is het gissen. De nieuwe eigenaar pakte ook het leer aan, alsmede de techniek. Gereviseerde carburateurs en een elektronische ontsteking zorgen naar verluidt weer voor een soepel lopende motor. De bidders waren onder de indruk en stuwden de prijs op tot een winnend bedrag van 49.450 euro, zelfs iets boven de maximaal geschatte waarde.

Datum: 17 september 2020
 Plaats: North York, Canada
 Veilinghuis: Bring a Trailer
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0748, motor no. 400.287
 Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 95008 mijlen.

De verkoper van deze Canadese SM kocht haar in 1999 en zette in 21 jaar tijd bijna 50.000 kilometer op de teller. Geen dagelijks gebruik dus, maar deze diva heeft ook zeker niet alleen maar binnen gestaan. Om het rijplezier te vergroten zijn een aantal zaken aangepakt. Zo werd er een moderne aircopomp geplaatst, is de ontsteking vervangen door een elektronisch exemplaar van Lumenition en schuift de passagiersstoel tegenwoordig over de rails van een bestuurdersstoel. Iedereen die wel eens als passa-

gier in een SM heeft gezeten, weet hoeveel die extra paar centimeters beenruimte die je daarmee wint, kunnen schelen. Regulier onderhoud vond plaats bij Dave Burnham en bij Excelsior Motors, geen onbekende namen. De zekerheid dat specialisten aan de techniek hebben gezeten plus de algehele nette staat van de auto, mocht volgens de eigenaar wat waard zijn. Hoeveel is onbekend, maar een hoogste bod van 45.000 dollar (38.000 euro) bleek in ieder geval onvoldoende.



Datum: 26 september 2020
 Plaats: Ascot, Verenigd Koninkrijk
 Veilinghuis: Historics Auctioneers
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5453, motor no. 105.253
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, originele radio, blauw met beige stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 47316 kilometers.

Hoewel neus en kont inmiddels al heel wat jaartjes het Britse kenteken RBY 691K dragen, was deze SM oorspronkelijk getooid met de Franse platen 8279 TH 66. De heer Manya, een dokter uit Perpignan, kocht haar nieuw en deed haar later over aan een in Frankrijk residerende Britse muzikant. Die nam zijn bezit uiteindelijk mee naar Engeland, waar in november 2016 opnieuw een eigenaarswissel plaatsvond. Wat de drie eigenaren in de loop der jaren allemaal hebben laten doen aan de auto wordt niet genoemd, maar de foto's tonen zeker geen SM die een tekort aan liefde heeft gehad. Interieur, lak, motorruimte, alles ziet er keurig uit. En wat gaat dat blauw mooi samen met beige stof. De nieuwe eigenaar zal het stoffen interieur ook zeker kunnen waarderen op



hete dagen, want een airco ontbreekt. Dan maar de raampjes open en het volume van de Continental Edison wat hoger. Geveild voor het mooie bedrag van 55.000 pond (61.500 euro).

Datum: 28 september 2020
 Plaats: Schiedam
 Veilinghuis: Catawiki
 Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9066
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco,

grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 11067 kilometers. Een in Nederland aangeboden SM waar Catawiki helaas bar weinig over vertelt, behalve dat de stoelen een keer zijn gereviseerd en dat de auto zich in nette staat bevindt. Dan maar naar de foto's. Die verraden dat dit geen geboren en getogen Nederlandse is, maar een geëmigreerde Italiaanse. Lak en interieur zien er op het oog en voor zover dat op foto's valt te





beoordelen, inderdaad netjes uit. Van de motorruimte is slechts 1 foto beschikbaar en op basis daarvan zou ik dat onderdeel als nieuwe eigenaar als eerste aanpakken. Catawiki bood de auto zonder reserve aan en verwachtte een maximale opbrengst van 49.500 euro, maar het bieden stakte op nog niet de helft: 24.000 euro. De vraag is echter of de verkoper de auto voor dat geld heeft laten gaan. Ze werd namelijk niet veel later door diezelfde aanbieder op Marktplaats gezet en staat nog steeds te koop op diens website. Ik durf daarom wel te stellen dat deze diva haar nieuwe eigenaar nog niet heeft gevonden.

Datum: 17 oktober 2020
Plaats: Toffen, Zwitserland
Veilinghuis: Oldtimer Galerie Toffen
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. onbekend
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, zwart met beige stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 05221 kilometers.
Even leek het erop dat je in Zwitserland een goede deal kon scoren, want deze zwarte dame zou

volgens Oldtimer Galerie Toffen niet meer dan 9.000 - 14.000 euro op moeten leveren. Goed, een SM die sinds 2011 niet meer heeft gereden en heus wel werk nodig heeft is een gok, maar voor 10.000 euro koop je niet vaak meer een naar verluidt lopend exemplaar. Bovendien zien ook in- en exterieur er in eerste oogopslag helemaal niet zo verkeerd uit. Helaas voor de koopjesjagers hadden meer mensen dat door, waardoor er toch nog een aardige hoeveelheid Zwitserse franken nodig was: 24.460, oftewel bijna 23.000

euro.

Datum: 24 oktober 2020
Plaats: Elkhart, Verenigde Staten
Veilinghuis: RM Sotheby's
Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. 00SD0764
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, airco, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 36907 mijlen.
RM Sotheby's organiseerde eind oktober een grote veiling onder de naam 'The Elkhart collection', waar nagenoeg alles zonder





reserve werd aangeboden. Dat leverde een totale opbrengst op van bijna 44,5 miljoen dollar. Vrijwel exact 0,1 procent van dat bedrag was te danken aan een grijze SM met Amerikaanse wortels. Voortgestuwd door 3.0 liter en een automaat, die volgens RM Sotheby's slechts 36.907 mijlen werk hebben verricht. Dat nemen we maar weer met een flinke

korrel zout, maar eerlijk is eerlijk: de staat van de auto ondersteunt de claim. Foto's zeggen meer dan woorden en afgaande op de beelden lijkt 44.850 dollar (38.000 euro) een heel schappelijk bedrag. De enige prijs die je verder betaalt is de woede van je burens iedere keer dat je het Maserati-blok door de Ansa-pijpen laat uitademen.

Datum: 3 november 2020
Plaats: Toronto, Canada
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0533, motor no. 400.442 carburateur, 3.0 liter, automaat, airco, originele radio, wit met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 53507 mijlen. Een oude bekende, want deze SM passeerde in SublieM 89 ook al



de revue. Destijds werd ze ook op Bring a Trailer aangeboden, maar bleef het bod steken op 20.000 Amerikaanse dollars. Dat bleek niet genoeg om de reserve te halen. Kennelijk vond er vlak daarna toch een verkoop plaats en verhuisde de auto van New York naar Toronto, Canada. Of de nieuwe eigenaar veel plezier van de koop heeft gehad, durf ik niet te zeggen. In anderhalf jaar tijd zette hij er slechts 228 mijlen op de teller bij. Dat wordt deels verklaard door het technisch onderhoud dat Citroën-specialist Bernard Laborde begin dit jaar uitvoerde. Dat werk duurde 2 maanden, was omvangrijk en kostte bijna 9000 euro. Toch leken de bidders niet onder de indruk van de tijd en middelen die de verkoper in de auto heeft gestoken. Ditmaal bleef het bod steken op 21.000 Amerikaanse dollars (17.750 euro), slechts 1000 dollar meer dan de vorige keer. Weer beneden de reserve en reden voor de verkoper om nu zelfstandig op zoek te gaan naar een enthousias-teling.

Datum: 18 november 2020
Plaats: Druten
Veilinghuis: BVA Auctions
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1401
Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, wit met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 33112 kilometers. Een auto waarvan BVA Auctions je vooral laat gissen wat haar historie is. Anders dan dat ze ooit eens gedeeltelijk is overgespoten en de staat '(vrij) origineel' is, is er helaas weinig bekend. Opvallende zaken zijn het missen van de afdekkapjes van de achterwielen, de originele Motorola-radio en de niet meegespoten rechterbuitenspiegel. Zoals gezegd, het blijft erg lastig om op basis van foto's te oordelen, maar



op het oog zijn er geen enorme onvolkomenheden. Toch bleef het hoogste bod lang rond 9.500 euro hangen. Tijdens de eindspurt steeg dat naar 17.625 euro, nog steeds in de lagere regionen voor een SM. Gezien de schatting van 34.000 – 39.000 euro is het maar de vraag of dat hoogste bod toereikend was.

Datum: 20 november 2020
 Plaats: Kirkland, Verenigde Staten
 Veilinghuis: Bring a Trailer
 Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6646
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, grijs/zwart met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 37158 kilometers.
 Een dame die al het nodige heeft meegemaakt in haar leven. Zo zag ze al veel van de wereld. Gebouwd in Frankrijk, geleverd in Italië, verhuisd naar Canada en uiteindelijk beland in de Verenigde Staten. Wanneer ze niet op reis was, bracht ze veel tijd door in de garage, waar ze in de loop der jaren een flinke metamorfose onderging. Zo verruilde ze haar oorspronkelijke teint Vert des Tropiques voor grijs met zwart

vinyl en kreeg ze een zonnedak aangemeten, evenals 'schotelwiel-doppen', dubbele uitlaatpijpen en CX-achtige spiegels. Zoals altijd bij plastische chirurgie zullen de meningen over het resultaat verdeeld zijn. Opvallend is dat het interieur onaangeroerd is gebleven, terwijl de stoffen bekleding inmiddels in verregaande staat van ontbinding is. En dat terwijl er in de afgelopen 5 jaar wel 50.000 dollar werd gespendeerd aan technisch werk door Jerry Hathaway. SM's waar zijn naam aan is verbonden doen het doorgaans goed, maar in dit geval leken de bieders niet echt te weten wat ze met deze diva aan moesten. Bij 23.500 dollar (20.000 euro) hield het bieden op, onvoldoende voor een verkoop.





AVELINGEN

- RESTORATIONS -



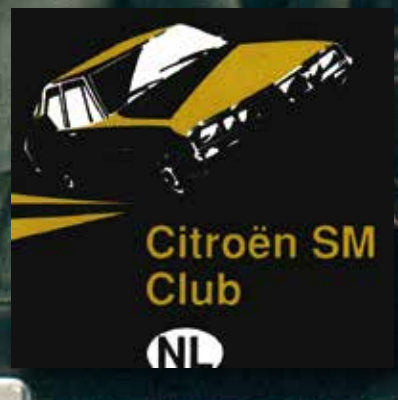
Avelingen Restorations

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



Citroën SM
Club

