



Bezoek SM2A

## Innovativiteit troef bij de familie Gallet



Unieke verzameling SM's bijeen tijdens Concours d'Elegance Knokke



100.000 kilometer in een SM: een overzicht van de kosten



What are the odds? Een bijzondere ontmoeting in Drenthe

# Citroën SM Club Nederland



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

## Bestuur

Nico Schakel: voorzitter ([nico@nicoschakel.nl](mailto:nico@nicoschakel.nl))  
Jan van Ekris: aspirant-voorzitter ([jan@ekriswinkels.nl](mailto:jan@ekriswinkels.nl))  
Hans Wortman: secretaris ([hans.wortman@online.nl](mailto:hans.wortman@online.nl))  
Jan Paul Klijntunte: penningmeester ([klijntun@xs4all.nl](mailto:klijntun@xs4all.nl))  
Peter Derks: technisch coördinator ([peter.derks@gmail.com](mailto:peter.derks@gmail.com))  
Sietse Beckers: SublieM en web-aangelegenheden ([sietsebeckers@outlook.com](mailto:sietsebeckers@outlook.com))  
Peter van Geest: web-aangelegenheden ([petervangeest@xs4all.nl](mailto:petervangeest@xs4all.nl))  
Collectief: evenementen

## SublieM

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

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





# 95

december 2021

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Nico Schakel	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
100.000 kilometer met de Blauwe Vogel.....	8
Door Marco Brocken	
Hoe zat het ook alweer met die raamrelais?.....	13
Door Peter Derks	
Op bezoek bij SM2A.....	17
Door Nico Schakel	
What are the odds? (II).....	22
Door Han Venema	
Najaarsrit.....	24
Door Corné Kwint	
Soul Mates – Maserati Ghibli.....	28
Door Robin Visser	
Op bezoek bij Albertronic.....	36
Door Peter Derks	
Concours d'Elegance Knokke.....	42
Door Jan van Ekris	
Eenmaal andermaal.....	46
Door Sietse Beckers	
SM-art: Jidéhem.....	54
Door Henk Middelkoop	
De charme van een oude Franse bak.....	58
Door Sietse Beckers	

Fotocredit coverfoto en achterblad: Henk Middelkoop



# Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



- **Onderhoud en reparatie • Motorrevisie • Advies en restauratie •**
- Bezoek onze webshop met meer dan 1000 SM onderdelen**  
**[www.citrosars.nl](http://www.citrosars.nl)**



**CYRIL SARS  
CITROËN  
CARS**

Ettensestraat 19 - 7061 AA Terborg  
0315 - 32 67 88 06 - 53 172 488  
[info@citrosars.nl](mailto:info@citrosars.nl) - [www.citrosars.nl](http://www.citrosars.nl)

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

Beste clubleden,

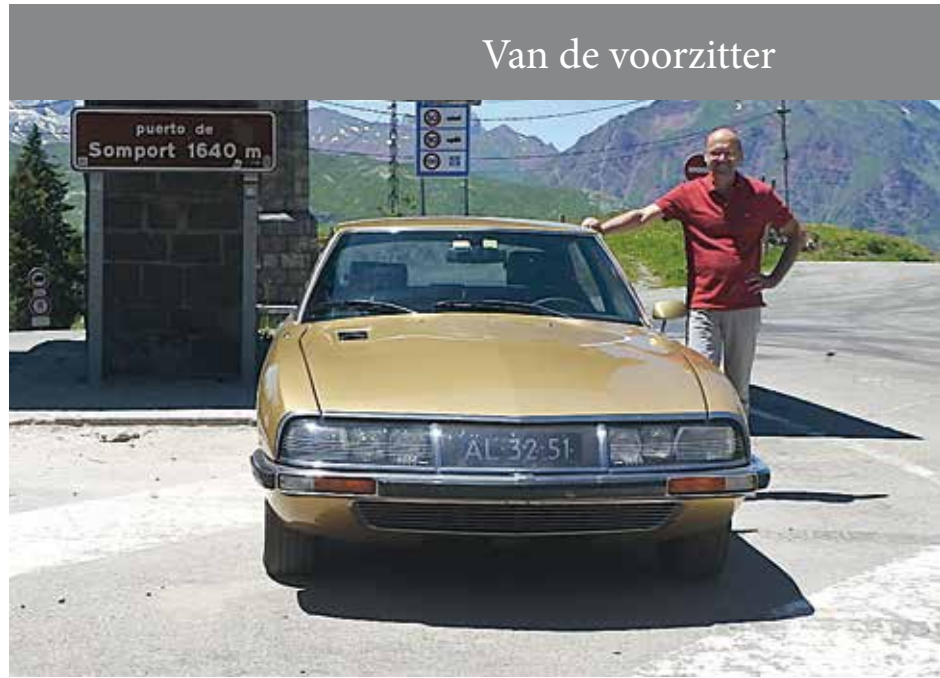
En nog een SublieM dit jaar. Ondanks alle Covid-19-perikelen weer een dik nummer. Ik heb het al eerder hier geschreven, maar het is toch ontzettend leuk en bemoedigend dat er weer genoeg kopij is om een nieuwe SublieM te maken. Hulde aan alle medewerkers.

Over Covid-19 gesproken: gelukkig konden de najaarsrit en technische meeting gewoon doorgaan. Het waren weer superevenementen. Dank aan Corné voor het organiseren van de najaarsrit, en aan Albertronic voor het hosten van de technische meeting. Zie de verslagen voor een indruk. Ook het bezoek aan SM2A was geslaagd al zeg ik dat zelf. Heel bijzonder om te zien hoe ver de familie Gallet durft te gaan op technisch gebied.

Ook in deze SublieM weer een artikel van Robin waarin hij onze SM met een GT uit dezelfde periode vergelijkt. Heb genoten van de eerste twee verslagen. In die tijd werden er nog mooie GT's gebouwd! Al dat hybride en elektrisch gedoe tegenwoordig vind ik maar niets. Ik ben echter bang dat we er niet aan kunnen ontkomen om de hybride, elektrische en/of waterstofwegen in te slaan. Voor onze omgeving noodzakelijk, maar een oude GT met het parfum van olie en brandstof heeft toch ook wel wat. Robin, dankjewel voor het initiatief en hoop dat er nog vele vergelijkingen volgen. Volgens mij had je al een hele lijst.

Zoals ik de vorige keer schreef was mijn commentaar op onze SM niet terecht. Na Noorwegen was ook het bezoek aan SM2A gewoon weer SublieM. Hebben heerlijk door de Ardennen en Noord-Frankrijk gereden. Deze winter wel de koppelingsplaten, drukgroep en synchromeshringen vervangen en dan volgend jaar weer lekker toeren. In juni 2022 staat Zuid-Spanje weer op het programma. Op naar de 100.000 kilometer! Clublid Marco Brocken kan daar trouwens over meepraten. Lees in deze SublieM hoe het hem de afgelopen 100.000 kilometer is vergaan en welk

## Van de voorzitter



kostenplaatje daar aan hangt.

Verder heb ik niet zo heel veel te melden. Het jaar zit er bijna op en dan mag Jan van Ekris het stokje van mij overnemen. Ik hoop dat het dan weer een volwaardig jaar wordt voor de Citroën SM Club Nederland.

Zoals altijd sluit ik af met jullie veel leesplezier, en nu ook een prettige kerst en goede jaarwisseling, toe te wensen.

*Nico Schakel*





### Worden onze SM's eindelijk goud waard?

Onze vaste veilingrubriek Eenmaal andermaal geeft een mooi terugkerend kijkje in de waardeontwikkeling van de SM. Althans, het geeft een grove indicatie. Als de veilingen namelijk iets bewijzen, dan is het dat prijzen flink kunnen fluctueren. Niet zelden weet een op het oog matige tot redelijke SM het hoofd van de bidders toch op hol te brengen, terwijl er ook regelmatig mooie diva's voor een schijnbare habbekrats van de hand gaan. Toegegeven, dat maakt de veilingen juist

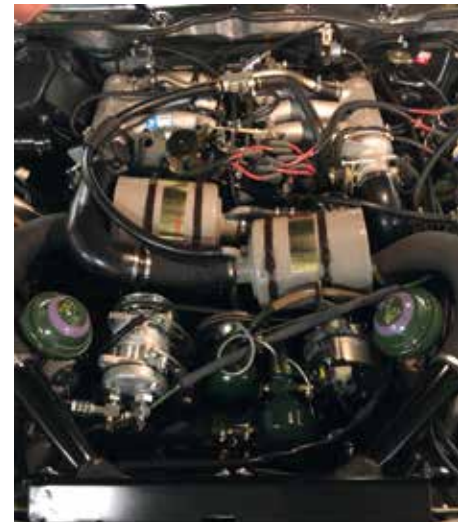


zo leuk om te volgen, maar het blijft een beetje koffiedik kijken wat een SM in de huidige markt nou echt waard is.

En dan nemen we in Eenmaal andermaal nog niet eens de SM's mee die in de reguliere verkoop staan. Ook daar kunnen namelijk

flinke uitschieters tussen zitten. Zo attendeerde het bekende online blog Citroënvie! ons enkele maanden terug op een grijze SM in Cannes. Volledig gerestaureerd en met een vraagprijs van 170.000(!) euro. En naar verluidt ook nog eens binnen een dag verkocht! Nou zal daar vast nog wel wat onderhandeling hebben plaatsgevonden, maar sacrebleu: wat een bedrag.

Wat rechtvaardigt dan die prijs? In dit geval is de auto volledig gerestaureerd door Crescia SA in Zwitserland. Een firma die onder meer bekend is van de productie van de 'derde' SM Présidentielle. Naast de aanschaf van de auto zelf à 40.000 euro, werd er nog eens 140.000 euro geïnvesteerd om deze diva in concoursstaat te brengen. In dat licht bezien is



# Citro boutique

Living the Citroën life

170.000 euro niet eens zo'n onredelijke vraagprijs.

Betekent dit dan dat we ons langzaam rijk mogen gaan rekenen? Ons advies zou toch zijn om niet meteen je baan op te zeggen. Dit is duidelijk een uitschieter. Toch lijkt het er in zijn algemeenheid in ieder geval op dat onze SM's zeker niet minder waard worden. En zelfs als je niet van plan bent ooit te scheiden van je eigen diva, is dat toch een fijne gedachte.

## Veilig gevoel bij brand

Het is de nachtmerrie van iedere SM-rijder: brand in de motorruimte. Een scenario dat helaas nog wel eens werkelijkheid wordt. Met oude slangen, rubbers en techniek zit een ongeluk in een klein hoekje.

Een Amerikaanse SM-rijder toonde onlangs op Facebook zijn



### Belangrijke data 2022

8 januari:	Oliebollendag bij Cyril Cars
17 april:	Sluitingsdatum kopij Subliem 96
30 april - 1 mei:	CitroExpo in Rosmalen
3-7 augustus:	ICCCR in Torun, Polen
4 september:	Sluitingsdatum kopij Subliem 97
20 november:	Sluitingsdatum kopij Subliem 98

Meer weten over onze evenementen? Bekijk dan de agenda op de website [www.citroensmclub.nl](http://www.citroensmclub.nl) voor alle details.

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

oplossing voor een extra stukje gemoedsrust. Aan de onderkant van de motorkap is een passief blussysteem geïnstalleerd dat automatisch afgaat bij brand. Geen mooi gezicht, zo geeft de eigenaar zelf ook toe, maar wel een inventieve vinding. Volgens de leverancier laat het systeem geen residu achter en brengt daarmee dus geen extra schade toe aan de motor.

Het systeem in actie zien of meer weten over het product zelf? Scan de QR-code en bekijk het filmpje.



## Carnage a Trois

We kondigden het in Subliem 93 al aan: The Grand Tour, het autoprogramma van presentatoren Jeremy Clarkson, Richard Hammond en James May, komt met een special over Franse auto's waarin ook de (inmiddels ex-)SM van Mike Brewer een rol speelt. Een must-see voor ons SM-rijders. De aflevering,

getiteld Carnage a Trois, is vanaf 17 december te zien via Amazon Prime en belooft een explosief

spektakel te worden. We hadden niet anders verwacht van de heren.







# 100.000 kilometer met de Blauwe Vogel

*Wij zweven al ruim 100.000 kilometer met onze Blauwe Vogel. Heerlijk. De vraag rijst wat dit nu eigenlijk kost per kilometer. En is dat veel of niet? Daar gaat dit artikel over*

*door Marco Brocken*

Wij noemen onze SM 'de Blauwe Vogel'. Het blauw spreekt voor zich met de fraaie Bleu Platiné-lak. De vogel behoeft wat meer toelichting. De kleur heeft sterke overeenkomsten met de kleur van onze nationale luchtvaartmaatschappij. Krijg je ook het vlieggevoel al? De Blauwe Vogel stijgt ook zo mooi op als je start. En wat zweeft hij lekker over de wegen.

## **Aankoop**

De Blauwe Vogel kwam als dood

grijs vogeltje van 43 jaar bij ons in de familie met een stand van 32.515 km (ik ga uit van 132.515 km) op de odometer. Ik heb de auto op 1 september 2014 gekocht bij Pierre Broisin, een bevriende garagist in Machilly, Frankrijk. Het was een hele harde auto zei hij, en dat bleek ook zo te zijn. De details klopten ook, al waren de spiegels van een CX. De motor liep niet. En de kleur was een lelijk soort grijs. Kortom een mooi restauratieproject. En dat

kwam goed uit, want ik wilde de auto voor dagelijks gebruik laten prepareren naar eigen wens en inzichten. Laten, want zelf heb ik daar geheel geen verstand van. Ik ben een gebruiker.



## **Techniek**

Tijdens een van mijn zeilwedstrijden in Sneek ontmoette ik iemand die me Garage Renard aanraadde. Zonder verder vergelijkend waardenonderzoek te hebben gedaan,





## De Blauwe Vogel kwam als dood grijs vogeltje van 43 jaar bij ons

ben ik naar Beneden-Leeuwen getogen. Na kennis te hebben gemaakt met Nard en er wat prijzen en wensen over tafel waren gegaan, heb ik besloten de opdracht te geven tot de technische restauratie. Nou, dat was nogal een lijstje. Hier volgen de belangrijkste items:

- Motorrevisie en van alle updates voorzien, tevens hogere nokkenassen, titanium kleppen en kettingen. Kortom: de full monty.
- Ombouwen van carburateur naar injectie.
- Modern motormanagementsysteem aanbrengen.
- LPG-installatie inbouwen.
- Gereviseerde HML-versnellingsbak.
- Moderne aircopomp.
- Roestvrijstalen uitlaat.
- Nieuwe radiator, veerbollen, banden, dynamo, slangen, bedrading, etcetera, etcetera.

Ik verkeerde in de veronderstelling dat de techniek hiermee af was. De eerste rit - op 12 juni 2015, de kentekenplaten zaten er krap 5 minuten op - maar meteen naar Frankrijk gereden om aan mijn garagist aldaar te laten zien hoe de auto was geworden. Dat reed natuurlijk superlekker.

Onderweg even een hotelletje gepakt en de auto ingeparkeerd. De volgende ochtend maar even een vriendje gebeld om te vragen hoe de auto in zijn achteruit moest. Dat wist hij, dus kon ik weer voort. De garagist heeft met de Blauwe Vogel - die toen nog een lelijke kleur grijs had en ook niet zo heette - proefgereden en was content. De hele Citroën-club van Lac Lemman moest hem zien. Dat werd een klein feestje, met uiteraard champagne en lekkere biertjes.

### Gestrand

De eerste keer dat ik strandde was tijdens mijn tweede rit. Dat was in Duitsland, alwaar ik zakelijk een project had. De ANWB leverde de auto netjes af bij Nard, die vervolgens constateerde dat er een hydraulisch ringetje was gescheurd. Dat kostte 10 cent hetwelk hij me niet in rekening heeft gebracht. Fideel. De eerste 10.000 km-beurt viel best mee. Nieuwe gaskabels en hydraulische pomp. En nog wat kleinigheden zoals het lassen van de stoelen. Wel moest de software worden afgesteld. Dat bleek een terugkerend probleem te zijn. Uiteindelijk ben ik overgestapt naar VEMS. Dit leverde een 30% hoger koppel en veel PK's op, waarmee deze vogel supercomfortabel en snel rijdt.

### In- en exterieur

Na de technische restauratie heb ik in Frankrijk de auto laten spuiten en er een nieuw interieur in laten bouwen. Dat was in 2017, feitelijk het jaar dat de Blauwe Vogel is geboren. De eerste APK-factuur (na 40.000 kilometer) was 130,00 euro. Daar kon ik mee thuis komen. Wel was er nog een

klein voorvalletje in Italië. De remcilinder lekte. Het werd wat glad onder mijn voeten. Ook hier bood de ANWB de oplossing. In 2018 bij de 50.000 km-beurt zijn er nog nieuwe homokinetische voorassen ingezet door mijn garagist in Frankrijk. Dat had ik beter in Nederland kunnen laten doen, want twee jaar later lag er onderweg eentje op de grond. De schade viel gelukkig reuze mee. Maar het was wel de derde keer dat ik strandde. Nard heeft in dat jaar nog wat lagers vervangen. Uiteindelijk ben ik in die 100.000 kilometer 4 keer gestrand op een zodanige wijze dat de auto op de trailer terug naar Nederland moest worden getransporteerd. Dus een moyenne van 25.000 kilometer.

### Beurten

2019 was een kalm jaar. Grote beurt (60.000 kilometer) van 400,00 euro en later dat jaar de



70.000 km-beurt met een wat hoger bedrag (oeff). Er moest onder meer een nieuwe Hardy-schijf in, maar daar heb ik al een keer eerder over geschreven.

In 2020 bij de 80.000 km-beurt zijn er Nordlock-ringen gemonteerd, om te voorkomen dat de assen weer lostrilden. Ik kan dus met gerust hart de dirt roads nemen tijdens een van de vele Via Flaminia rally's die we rijden en/of organiseren. Wil je mee naar Corsica in 2022? Kijk dan op [www.via-flaminia.com](http://www.via-flaminia.com). Ik heb nog één van de 56 plaatsen over.



Pas dit jaar, in mei 2021, bij de 90.000 km-beurt kwam dan de grote klapper. Ik heb een nieuw stuurhuis laten monteren,

de motor eruit laten halen en de VEMS laten inbouwen. En passant ook een nieuwe oliekoeler en nog wet klein werk laten uitvoeren. Het bedrag van de factuur heb ik thuis maar niet genoemd.

### Oostenrijk

De 100.000 kilometer zijn we in september 2021 gepasseerd in Italië, ergens in de buurt van Assisi. Het moment zelf heb ik niet precies geregistreerd, maar zo'n 100 kilometer later wel een foto'tje van de km-stand gemaakt. De Blauwe Vogel staat nu in Lienz, Oostenrijk, alwaar Kitty en ik een appartementenhotel hebben gekocht. We organiseerden in Lienz een rally voor Via Flaminia en werden zo verliefd op de omgeving en de vriendelijkheid van de mensen. Het heet nu Pension Gaimberg, maar we gaan het rebranden. Wil je er meer over weten kijk dan op [www.pension-gaimberg.at](http://www.pension-gaimberg.at). Na de rebranding gaan we uiteraard adverteren in de SublieM, dan zie je de nieuwe

naam/website wel verschijnen. Kitty en ik gaan het zelf runnen, dus is de pensioenleeftijd weer een jaar of 10 uitgesteld. Never a dull moment.

Het is overigens top om te rijden in de omgeving van Lienz met de Grossglockner Höhestrasse om de hoek en de andere kant uit de Plöckenpas en de Sella Ronda. En niet te vergeten de Staller Sattel en de Pustertalerhöhestrasse. Alleen maar wonderfraaie wegen. Dus, wellicht leuk voor een clubuitje om onze appartementen als uit-



valsbasis te nemen. We hebben 36 bedden en een traditionele stube waar we zelf kunnen kokkerellen. En tevens een oldtimerspecialist in de buurt. Wij organiseren de kaasfondue. Dat kan een gezellige traditie worden.

### Kosten

Dan nu terug naar deel één van de oorspronkelijke vraag: wat kost het om met de Blauwe Vogel het klokje rond te rijden? Welnu, hier heb ik een eenvoudige

methodiek voor ontwikkeld. Het bedrag aan facturen (restaurant, lakken, interieur, reparaties en onderhoud) tot aan de taxatie-

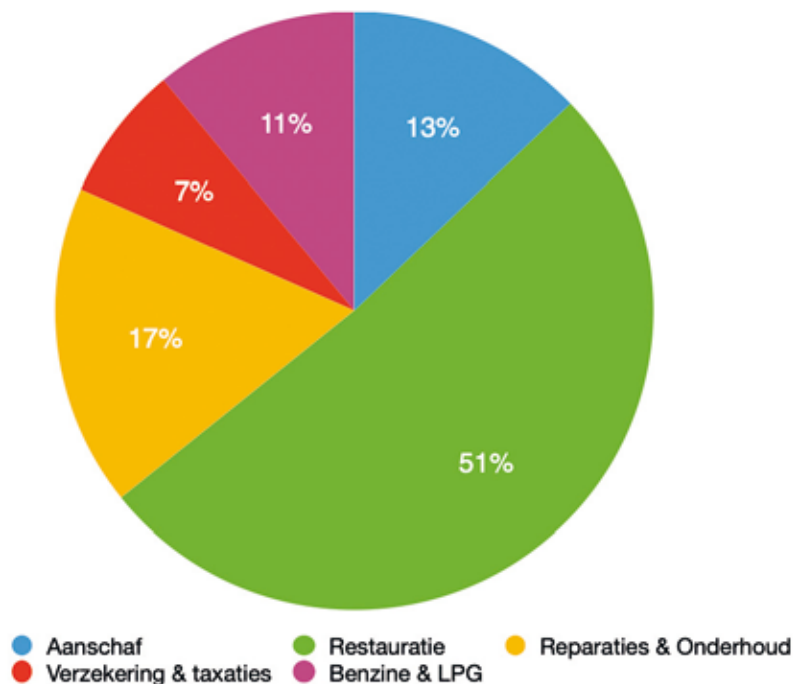


waarde heb ik gecategoriseerd onder aanschafwaarde. Immers, deze kosten dragen bij om van een aanschafwaarde van 14.000 euro te komen tot een taxatiewaarde van 70.000 euro (2020). Het bedrag aan facturen boven de taxatiewaarde valt in de categorie reparaties en onderhoud. Dat is een bedrag van circa 19.000 euro. Alleen de vervanging van het motormanagementsysteem heb ik niet meegenomen. Feitelijk kun je het de Blauwe Vogel niet aanrekenen dat het eerst gemonteerde MMS niet voldeed. Met 235.419 kilometer op de teller op het moment van het schrijven van dit stuk, leidt dat tot een kostenplaatje van 18,3 eurocent per kilometer. Afschrijving is er immers niet. Naast bovenstaande kosten heb ik in de genoemde periode van 6,5 jaar ook een kleine 8.000 euro aan de allriskverzekering en taxaties betaald en rond de 12.000 euro aan brandstof (circa 80 procent LPG en 20 procent benzine). Voorts resteert er nog een beperkt bedrag voor nieuwe banden. Als we dit ook allemaal meetellen, en dat moet, komen we op 37,8 cent per kilometer.

### Tesla

Naast het feit dat het rijplezier in de Blauwe Vogel immens was, zijn we natuurlijk ook benieuwd of deze 37,8 cent per kilometer





het waard is. Een moderne auto waar je ook veel rijplezier aan kan beleven, is de Tesla Model S met 60kWh-batterij. Deze auto kostte in 2015 circa 71.900 euro. Dat is vergelijkbaar met de taxatiewaarde van de Blauwe Vogel, ofwel een goede basis voor dit experiment om een 50 jaar oude klassieker te vergelijken met een uiterst moderne sedan.

De ANWB-site wijst het volgende uit voor de Tesla. Daar wordt nog 0,4 cent per kilometer voor rente berekend. Dat heb ik voor de SM ook maar gedaan. De kolom voor de Blauwe Vogel heb ik er aan toegevoegd. Dat is toch wel een verrassende uitkomst. Met de SM rijden we 51 procent goedkoper per kilometer. Uiteraard met de aanname dat ik hem voor de taxatiewaarde kan verkopen, als ik dat al zou willen.

### Rekenwerk

Toch nog een kleine studie ter vergelijking gedaan. Bij welke verkoopwaarde rijd ik ook voor 78,3 cent per kilometer? Welnu, dat is 28.200 euro. Gegeven de voortreffelijke staat van de auto

moet dat wel lukken. Veel belangrijker dan het geschetste kostenplaatje is natuurlijk de vraag of je met de SM een fijne rijbelevenis hebt. De vraag stellen is hem beantwoorden. Dus dat houden

we kort. Waarschijnlijk is de Tesla minder storingsgevoelig. Maar ach, dan beleef je ook wat minder onderweg.

Heb je vragen of opmerkingen over dit rekenepistel, wees welkom. Ik vond het een leuke exercitie. Als Kitty zou gaan klagen over de SM-rekeningen - wat ze gelukkig niet doet - heb ik een accuraat antwoord gereed. Dat is ook prettig.

### Toekomst

De grote vraag is nu hoe dit zich in de toekomst gaat ontwikkelen. De restauratie is voltooid. Dus ik kan geen kosten meer boeken op restauratie. Alles komt ten laste van de kilometerprijs. Hoe zullen de onderhoudskosten zich gaan gedragen in de komende 100.000 kilometer? En wat gaat de taxatiewaarde doen? Als deze omlaag gaat, rijzen de kosten per kilometer de pan uit. Weet u het? Hier kom ik op terug bij kilometerstand 335.419. Ik ben zelf ook reuzebenieuwd.

Soort kosten	Tesla, ct/km	Blauwe Vogel, ct/km
<b>Vaste Kosten</b>	<b>53,0</b>	<b>7,3</b>
Vaste afschrijving	44,4	0,0
Verekening	6,9	7,3
Motorrijtuigenbelasting	0,0	0,0
Onderhoud, carrosserie en diversen	1,7	
<b>Variabele kosten</b>	<b>24,9</b>	<b>30,4</b>
Variabele afschrijving	10,8	0,0
Brandstof	7,4	11,5
Reparatie en onderhoud	2,7	18,3
Banden	4,0	0,6
<b>Rente</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>78,3</b>	<b>38,2</b>



## CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60  
7336 AG Apeldoorn  
telefoon: 055 - 542 18 07  
[www.minkehilgenberg.nl](http://www.minkehilgenberg.nl)

# Harry Martens Limmen



Mobile: 0031 (0) 62 546 3721  
Mail: [hml@ds-vitesse.com](mailto:hml@ds-vitesse.com)







# Hoe zat het ook alweer met die raamrelais?

*Naar aanleiding van een vraag van een van de leden ( vorig jaar al.. ) eens uitgelegd hoe dat moet werken en toen meteen de opmerking gekregen: "Daar zitten vast meer leden mee, dus dat kan in de SublieM." Bij deze.*

*door Peter Derks*

Ten tijde van de ontwikkeling van de SM waren elektrische ramen een van de 'topzaken' van een klasse-auto. Dat moest er dus ook in. Dat elektrische ramen relatief langzaam open en dicht gingen werd daarbij voor lief genomen, want de luxe kwam met beperkingen. Je kan ook zeggen dat het een ultieme demonstratie was: eigenaar drukt op de knop en beheerst gaat het raam open. Meer tijd, meer demonstratie van de luxe! Tegenwoordig draaien nog maar weinig mensen aan een

raamzwenkel en zijn we gewend dat een raam gezwind open gaat. Dat heeft ook zijn weerslag op wat we van de SM vinden.

## **Slijtage**

Daarnaast zijn de eerste SM's de 50 jaren al gepasseerd en dat heeft ook zijn weerslag op de elektrische ramen: motoren die niet meer in topvorm zijn, bekabeling en stekkers die extra weerstand hebben gekregen en schakelaars die na jaren van trouwe dienst de stroom niet meer geheel weer-

standloos doorgeven. Tijd voor actie dus, en ook tijd voor 'modernisering'. Bijvoorbeeld door extra relais te monteren voor de raambediening. Toen de SM ontwikkeld werd is dat niet als noodzakelijk gezien: alles was nieuw, het werkte goed (zolang het nieuw was) en het was goed genoeg.

## **Extra relais**

Dus waarom zou je dat doen, een extra relais? De originele reden was om meer vermogen op de raammotoren te krijgen door een voeding vrijwel direct van de accu via een relais naar de raammotor te sturen en de aansturing van die relais door de originele schakelaars te laten verlopen.

Dat levert minder verlies op dan het originele circuit, dat vanaf de fameuze 'blokjes' via het relais van de raammotoren in de middenconsole weer terug naar de motorruimte ging en van daar via de deurstijl naar de raammotoren. De raammotoren hebben namelijk alle beschikbare spanning nodig om goed hun best te doen. Dat merk je bij elke SM aan het feit dat de ramen veel langzamer werken als je de motor stilzet. Als de motor loopt en je dynamo doet z'n werk goed, dan is de boordspanning bij lopende motor al snel 1 of zelfs 2 volt meer dan de 12 volt die je alleen van de accu krijgt.



### Schakelaars

Wat tegenwoordig echter denk ik minstens zo belangrijk is: het ontlast je raamschakelaars. Die branden namelijk in door het vele schakelen van de relatief grote stromen van de raammotoren (tot 20 ampère bij blokkering). En als de contacten beginnen met inbranden, dan verhoogt dat de weerstand nog eens extra en wordt het snel erger. Vroeger, dat wil zeggen tot midden jaren 80, kocht je gewoon nieuwe schakelaars voor een redelijke prijs.

Maar tegenwoordig zijn de originele SM-schakelaars zeldzaam. Natuurlijk zijn er wel vervangers, maar dan valt het wel op dat het niet origineel is, zoals vroege CX-raamschakelaars. Daarvan zijn de hoeken recht, dus net anders, en ook die zijn al even zeldzaam aan het worden als die van de SM.



Maar er is ook goed nieuws. Als je schakelaars nog werken, of werkend gemaakt kunnen worden, dan gaan ze na het monteren van relais nog heel lang mee. Dat is omdat de schakelaars dan alleen de schakelstroom voor het relais moeten leveren, en dat is ongeveer 1 procent van de blokkeerstroom van de raammotor. Ook is de invloed van een beetje overgangswaerstand op de contacten nauwelijks merkbaar bij het schakelen van de relais.



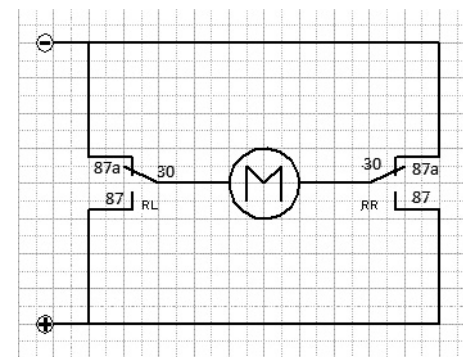
Voordat je zo'n schakelaar opent: er zit een veertje en kleine onderdelen in, dus kijk uit dat die niet wegvliegen bij het openen. Als je de contactpunten goed schoonmaakt, gaan de relais nog een autoleven mee.

### Werking

Hoe werkt dat nu het makkelijkst met relais? We nemen voor iedere

kant 2 'omschakelrelais'. Dat zijn relais met 5 pennen, waarbij de ingang (pin 30) omgeschakeld wordt tussen de 2 uitgangen (87 en 87a). In de ruststand is 30 verbonden met 87a. Het relais 1: de 'rode' stekker van de draad naar de raammotor leggen we aan aansluiting 30 van het eerste relais. 87A leggen we aan de massa en 87 aan de draad naar een 30 ampère-zekering die we vrijwel direct voeden vanaf de accu of het verdeelblok. Het relais 2 aan de blauwe stekker met aansluiting 30 en verder idem.

Als we nu relais 1 omschakelen, dan komt die draad aan de plus te liggen en gaat het raam omhoog. En als we relais 2 omschakelen dan gaat het raam omlaag. Als we beide omschakelen gebeurt er niks, want dan staat er in plaats van 2 keer massa 2 keer 12 volt op de raammotor en dan loopt er ook geen stroom. Hoe schakelen we die relais? Door aansluiting 85 aan de massa te leggen en aansluiting 86 aan de originele draad die de raammotor aanstuurde; de rode op het relais bij de rode stekker op '30' en de blauwe op het relais met de blauwe stekker op de '30'. Kijk eens op het schema, dan zou het duidelijk moeten zijn.



### Raammotor

Voordat je dit doet, kun je ook nog makkelijk even proberen of je raammotor zelf en de raambediening nog lekker lopen. Sluit een van de draden die van de raammotor komt aan op de massa



en de andere op de 30 ampère-gezeekerde draad die we aangelegd hebben voor de relais. Voor omwisseling van het zakken of stijgen draai je de massa en 12 volt om.



Als je raammotor nu niet lekker vlot draait met 12 volt direct van de accu, dan is er waarschijnlijk iets mis met de motor of de overbrenging. Met relais kun je geen versleten raammotoren repareren, daarvoor moeten de raammotoren er uit. De meest voorkomende problemen met de raammotoren zijn: 1. kapot plastic tandwiel in de reductor. Oplossing: Messing tandwiel monteren. 2. Loszittende magneten in de raammotor. Die kunnen weer vastgelijmd worden. 3: Versleten koolborstels. Die kunnen vervangen worden.

### Resultaat

Hoe het resultaat er allemaal uitziet, is terug te zien in het schema. Als je handig bent met auto-elektronica, makkelijk aan de materialen kunt komen en wat tijd hebt, dan kun je dat makkelijk



## Tegenwoordig draaien nog maar weinig mensen aan een raamzwenkel en zijn we gewend dat een raam gezwind open gaat

zelf maken. Maar bijvoorbeeld Cyril Sars levert complete setjes om te installeren. Hoe zit dat dan in de auto? De eenvoudigste manier is terug te zien op de foto. Je kunt dit natuurlijk veel mooier of verborgen inbouwen, of zelfs erg kleine relais gebruiken uit een moderne auto ( dubbel relais, 2 x om), maar dan moet je daar draden aan solderen.



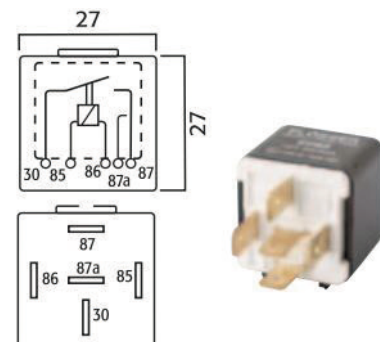
### Verbinding

Je zult je misschien afvragen waarom die relais in de 'hoeken' onder de motorkap zitten. Daar is een logische verklaring voor. De relais zitten daar het dichtst bij de raammotoren en je kunt de draad naar de raammotor makkelijk onderscheppen door de rode en blauwe stekker en contrasterker los te halen. Dan heb je dus een heel korte verbinding tussen de stroombron, het relais en de raammotor. De Franse club heeft

eens relais op een printplaatje gemonteerd dat je dan bij de schakelaar kon monteren, maar dat is geen lang leven beschoren geweest. Je beschermt zo wel je schakelaar, maar de stroom naar de motoren moet nog steeds een lange weg door de kabelboom afleggen, met verlies van elektrische energie als gevolg.

### Sneller

Als je de ramen veel sneller omhoog en omlaag wilt hebben, dan helpen alleen sterkere raammotoren. Die zijn moeilijk te vinden. Er is slechts een type dat in de jaren 80 gebruikt werd door bijvoorbeeld Lancia dat je zonder al te veel moeite kunt monteren. Maar dat levert dan weer extra belasting op van het ook al 50 jaar oude raammechanisme in de deur. Ik zou dat niet doen, want dat mechanisme kun je ook overbelasten. Trouwens, wanneer is de laatste keer geweest dat bij jouw SM de binnenbekleding van de deur er af ging en het raammechaniek gesmeerd is? Ik denk dat het goed is dat zo eens in de 10 jaar te doen als je de SM weinig gebruikt, anders om de 40.000-50.000 km? Bij een SM horen de ramen rustig en statig omlaag en omhoog te gaan, dat is origineel!





# Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed.

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 48,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

**Ga naar [www.knac.nl](http://www.knac.nl) en lees welk lidmaatschap het best bij u past.**

[www.knac.nl](http://www.knac.nl)  
070 - 383 16 12  
[ledenservice@knac.nl](mailto:ledenservice@knac.nl)



Koninklijke  
Nederlandsche  
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR  
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP





# Op bezoek bij SM2A

*In 2019 maakte ik op Retromobile in Parijs voor het eerst kennis met SM2A. Hun tentoongestelde SM2 met alle noviteiten maakte zeer veel indruk. Tijd dus voor een bezoek aan deze Franse 'uitvinders'.*

*door Nico Schakel*

In Subliem 89 (oktober 2019, tijd gaat snel) staat een verslag over mijn eerste bezoek aan SM2A. Ik had toen met Nicolas Gallet afgesproken een keer met geïnteres-

seerde clubleden langs te komen. 2020 mislukte, maar uiteindelijk ging het bezoek op 29 en 30 oktober dit jaar door. De deelname was niet groot, maar we had-

den een leuke club deelnemers. Logisch natuurlijk als Citroën SM-bezitters.

## **Heenreis**

Vrijdagmorgen bij Frank Vermeeren verzamelen. Henk Middelloop rijdt met mij mee en Frank heeft vriend Jan, achternaam ben ik kwijt, als reisgenoot. Na de koffie en vlaai beginnen we aan een mooie tocht door de Arden-









nen richting Noord-Frankrijk. Na Maastricht geef ik het stuur in handen van Henk. Henk is net lid van de club en is nog vol bezig met de restauratie van zijn onlangs aangeschafte SM, zie Subliem 93. Lekker buiten lunchen in het pittoreske La Roche-en-Ardenne, om vervolgens via Bouillon richting Reims en dan naar Troyes te rijden. Helaas onderweg regen en af en toe een beetje file. In het hotel haken Gijs en Jac-

## En met alles bedoel ik draaien, frezen, honen, slijpen en meten

huis gedaan wordt. En met alles bedoel ik draaien, frezen, honen, slijpen en meten. In Nederland besteden we dat soort specialistische werkzaamheden vaak uit. Goed, ieder zijn ding. Wel fraai vind ik dat de vlakke afdichtin-

ken die SM2A aanbiedt. Niet alleen motormanagement en ontsteking, maar ook een compleet nieuwe kabelboom, andere plaats voor de accu en moderne LHM-tank, om maar wat te noemen. Mocht je interesse hebben om je SM hier te laten modificeren, reken dan maar op een lange lijst met keuzes die je moet maken. Leuke dingen om over na te denken. Alles zal wel zijn prijs hebben, heb er maar niet naar gevraagd. Zal wel onbereikbaar zijn, maar een beetje dromen mag natuurlijk wel.



queline aan en bij het diner Arjo en Philip, we zijn nu compleet. Gezellig eten en verbaasd kijken naar een serveerster die een schroefdop met een kurketrekker van de fles probeert te verwijderen!

### Rondleiding

Zaterdag naar SM2A, in de regen worden we ontvangen. De rondleiding begint direct: eerst uitleg over de motorrevisie. Zoals ik in nummer 89 ook al beschreef, verbaast het mij dat alles in eigen

gen van onder andere de klependeksels vervangen worden door O-ringen.

Na alle bewerkingen volgt de assemblage en het testen van de motor. De carrosserie wordt in een andere afdeling opgeknapt. Laswerk heb ik wel eens mooier gezien. Beetje Franse slag, met alle respect.

### Eindmontage

Uiteindelijk volgt de eindmontage. Wat ik persoonlijk bijzonder vind, zijn alle moderne technie-

### Overvloed

Ook bijzonder is het aantal SM's, in alle mogelijke staten, dat hier links en rechts staat. Volgens Nicolas zijn het er meer dan 40! Ik heb al vaker geschreven dat er volgens mij nog erg veel SM's moeten zijn. Bij Regembeau telde ik er ook een stuk of 30. Gallet senior is ooit begonnen met het opkopen van DS'en. Of het ooit loont is de vraag, zie de foto's van de staat waarin de auto's in verkeren na lange tijd in opslag. Na dit alles overhandigen we ons



cadeau aan de Gallets. Henk heeft op eigen initiatief een fraaie banner van de SM in stripuitgave laten maken. Zie voor meer wetenswaardigheden over de afbeelding zelf zijn nieuwe rubriek in deze SublieM. Ga er vanuit dat deze banner bij mijn volgende bezoek ergens aan de muur hangt.

### Terugreis

En dan nog een 4-gangen lunch

in een plaatselijk café. Dat is voor mij veel te veel en met verbazing kijk ik toe hoeveel eten de gemiddelde SM-bezitter kan verorberen. Op de parkeerplaats nemen we afscheid van elkaar om daarna weer huiswaarts te gaan. Helaas met veel files in België, maar we kunnen terugkijken op twee leuke dagen en we hebben weer veel nieuwe ontwikkelingen voor onze Diva's gezien.











## What are the odds? (II)

*De momenten dat je een andere SM treft zijn schaars. Buiten de evenementen om is het toch vooral een kwestie van puur toeval. Maar in Drenthe kan het nog veel toevalliger.*

*door Han Venema*

Han Geisler is een vaste leverancier van copy voor ons clubblad. Zijn bijdragen gaan meestal over de technische aspecten van onze diva. In Subliem 94 maakte hij een klein uitstapje naar de provincie Drenthe, waar hij woont, en schreef hij dat daar nog zeker twee andere SM-liefhebbers rondrijden.

Gegrepen door zijn titel, 'What are the odds?', leek het mij leuk om mijn kennismaking met Han, als één van de Drentse bezitters van de SM, aan het papier toe te vertrouwen. Met die kennisma-

king kom ik in dit verhaal ook direct toe aan het introduceren van de derde liefhebber in Drenthe. Ingewikkelde inleiding? Ik zal het toelichten.

### **Gala**

Eind 2016 kwam een langverwachte droom van mij uit. Als bezitter van een Citroën CX (de vierde CX sinds mijn allereerste CX in 1994) had ik geld genoeg (gespaard) om de aanschaf van de über-CX te overwegen. Het werd een Citroën SM 1972 Injectie, Beige Tholonet.

Uiteraard reed ik overal te pronken met mijn nieuwe aanwinst. Al snel was het in mijn omgeving bekend dat ik een hele mooie auto had gekocht. Ook bij een dochter van goede vrienden. Zij vroeg mij om haar met haar vriendinnen naar het eindexamengala te rijden. De traditionele optocht van geslaagden in opvallende (meestal klassieke) auto's. We zouden samen gaan met de vader van een andere (geslaagde) vriendin; die had ook een mooie auto werd mij verteld.

De avond van het gala stonden vier in galakleding getooide dames voor mijn oprit. Ik had de SM uiteraard grondig gepoetst en alle vijf zagen ze er onberispelijk uit. Het wachten was op de vader van de andere vriendin. Vervolgens zag ik tot mijn verbazing de





voorpartij van een SM aan komen rijden. Ook daar stapten vier dames en een vader uit. De vader liep op mij af, net zo verbaasd als ik, en stelde zich voor. "Hoi, ik ben Han", zei hij. "Hoi, ik ben ook Han", zei ik. Twee Hannen in twee SM's in Drenthe. What are the odds?

### Kans

Later in de tijd was ik ergens voor een SM-onderdeel in de buurt van Gasselte (Drenthe). Ik kwam met de garagist aan de praat en vertelde hem het verhaal over de twee Hannen en hoe groot die kans was. Hij vertelde mij vervolgens dat hij ook een Han kende, ook met een SM, en die woonde volgens hem in Annen (Drenthe). Nog later in de tijd reed ik van Emmen naar Groningen over de N34 (plaatselijk bekend als de Hunebed Highway). Achter mij zag ik de bekende koplampen van een SM een aantal auto's inhalen om vervolgens achter mij te gaan rijden. Ik zag dat als een uitnodiging de eerste de beste parkeerplaats op te draaien. De SM achter mij volgde braaf. Uitgestapt dacht ik: "Het zou toch niet?" Ik liep op de bestuurder af en zei: "Hoi Han, hoe is het? Mijn naam is ook Han." Een gok natuurlijk, maar

## Al snel was het in mijn omgeving bekend dat ik een hele mooie auto had gekocht

hoe groot was de kans dat dit niet dé Han uit Annen was. Dat bleek inderdaad zo te zijn en hij was bij die eerste ontmoeting net zo verbaasd als Han en ik waren bij onze eerste ontmoeting.

### Contact

Nadat we telefoonnummers en e-mailadressen hadden uitgewisseld, elkaars auto's hadden geprobeerd (dat is toch wel typisch, je kent elkaar twee minuten en ruilt van SM) en bij de carpool bij Annen afscheid namen, heb ik uiteraard direct de andere Han gebeld.

Dat de Hannen onderling contact hebben, blijkt uit de bijdrage van Han in Subliem 94. Han uit Annen is degene die zijn SM echt op een prachtige wijze weer opbouwt en innoveert. De meest recente ontmoeting vond plaats in Annen waar we geprobeerd hebben dit verhaal te voorzien van ondersteunend beeldmateriaal. Drie Hannen in drie SM's in Drenthe. What are the odds dat er nog meer blijken te zijn?





Evenement





# Najaarsrit met een bijzonder bezoek aan Metropole Druten

*Toen Nico mij vroeg om een najaarsrit te organiseren hoefde ik niet lang na te denken. Door de coronaproblemen was het al weer lang geleden dat er een rit georganiseerd kon worden. Zaterdag 16 oktober was het zover: eindelijk mochten we weer een keer.*

*door Corné Kwint*

Ik had er ook wel weer zin in en de gedachte een aantal Citroëns SM's door het prachtige landschap van Maas en Waal te zien rijden was voor mij de reden om bevestigend te reageren op de vraag van Nico. Het was wel de eerste keer dat ik een autorit organiseerde. Belangrijk voor die dag was een mooie route en het bezoek aan 'iets bijzonders'.

## Metropole

Daar was ik al snel uit want Metropole in Druten zou volgens vele klassieke auto-liefhebbers een prachtige 'place to be' zijn. Metropole is niet particulier te bezoeken, alleen met groepen. Ik maakte een afspraak met Raymond Jansen van Metropole en ik was gelijk overtuigd: dit moeten mijn beste clubleden zien! Wat een prachtige locatie! Ik zag de SM's al gegroepeerd staan op de parkeerplaats die van bovenaf gefotografeerd kon worden. En wat een sfeer binnen in het pand. Met een stijlvolle trap omhoog kom je in een oase van alleen maar 'Classic Car-gevoel'. Gelijk links na de trap vele vitrines met onderdelen (volgens Raymond heel duur en zeldzaam) zoals koplampen en klokken van verschillende merken. Vervolgens kom je in het zeer sfeervolle Art-Deco café. Ik zag ons daar al

koffie en thee drinken en lunchen. Wat een sfeer!

## Toetje

Maar toen kwam het toetje: een bezichtiging van de vele (soms zeer kostbare) klassiekers in een hele mooie sfeervolle ruimte belicht met prachtige kroonluchters. Nadat ik de collectie had beke-

één aspect van de najaarsrit stond vast: een bezoek aan Metropole!

## Route

Nu de route nog! Ik begon met behulp van Google Maps een route uit te stippelen door het gebied Maas en Waal. Een mooi gebied met afwisselend akkerbouw, vee-teelt en mooie dijken. Toen ik met



ken, vroeg Raymond mij ook of ik het leuk vond om de collectie klassieke vrachtwagens te bekijken. Hier kon ik natuurlijk geen nee op zeggen. Hij vertelde mij dat de ruimte nog niet open was voor publiek, omdat er een verbouwing bezig was. Ik zag vele vrachtwagens in prachtige staat gerestaureerd met vaak de naam van Frans van Haren erop. Dus

een vriend de route ging rijden, was dit echter geen succes omdat Google Maps een stuk dijk aan de Waal zag als autoweg terwijl het een fietspad was! Vervolgens dit gewijzigd en de route was klaar. Met deze route wilde ik ook langs de Citroën SM-garage Renard van Nard van der Meer in Beneden-Leeuwen en het stoomgemaal 'de Tuut' in Afferden. Het einde



van de route was restaurant 'de Leurse Hof'. Een zeer sfeervolle locatie zowel buiten als binnen in het kerkdorp Leur, dichtbij mijn woonplaats Wijchen. Ik was er klaar voor en toen maar wachten op de reacties van de leden of zij zich aanmeldden. De reacties waren gelukkig positief. Volgens Nico was het aantal inschrijvingen goed. Er schreven 42 personen in met 21 auto's (17x een Citroën SM, 2x een Citroën C6, een Maserati Spyder en een BWW 645Ci V8). Het is altijd verstandig de route een dag van tevoren te rijden om verrassingen door eventuele werkzaamheden te voorkomen. Het was maar goed ook dat ik dit deed! Bij het laatste dorp Bergharen,



voor de laatste stop, was er dat weekend een kermis gepland. Dus de avond voor de najaarsrit heb ik de route nog gewijzigd.

### Ontvangst

Vanaf 10.30 uur ontving ik de binnenkomende auto's en legde uit waar deze geparkeerd moesten worden om zodoende later op de morgen een mooie foto vanuit het pand van Metropole te maken. Ik hoorde al veel positieve geluiden over de entree en binnenkomst. Gezellig onder elkaar koffie en thee drinken in het zeer sfeervolle Art-Deco café. Tot 11.00 uur was de ontvangst met koffie en thee en om 11.00 uur begon de bezichtiging van de collectie van 'Metropole'. Ik verwelkomde iedereen en vervolgens kreeg Raymond Janssen het woord. Hij vertelde dat eigenaar Frans van Haren zijn vermogen heeft opgebouwd via zijn beton-, sier- en grondbeleggingsbedrijf. In de loop der jaren werd zijn verzameling klassieke auto's steeds groter en dat was de reden dat hij de oude meubelfabriek in Druten kocht als locatie. Heel veel auto's, ook de meest kostbare, worden nog regelmatig bereiden zoals in de Mille Miglia.

### Rondleiding

Na de introductie van Raymond gingen we de hal met klassiekers in. Wat een wauw-factor! We gingen langs vele auto's en Raymond vertelde vol enthous





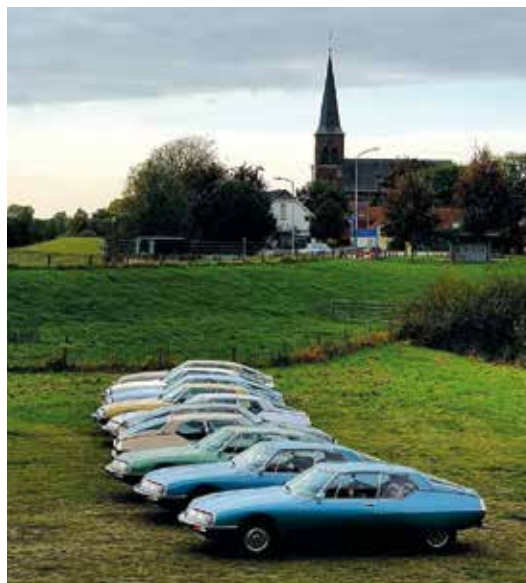
siasme hierover. Wat een kennis (als een encyclopedie) had hij over al deze verschillende merken (model en chassisnummer)! Het bijzondere aan de collectie is de verscheidenheid aan auto's uit diverse landen. De voorkeur voor Duitse en Italiaanse auto's was wel te zien. Wat betreft de Duitse auto's stonden daar twee Mercedes Gullwings en vier Mercedes SL roadsters uit de vijftiger jaren. Waarden: enkele miljoenen!

Bij de Italiaanse auto's (Ferrari, Alfa Romeo en Maserati) was toch de Alfa Romeo 8C 2900a, bouwjaar 1936 met een Botticella racebody uit de renstal van Enzo Ferrari met chassisnummer 2, wel een heel bijzondere auto. Volgens Raymond was er pas een bod van 28 miljoen euro uitgebracht, maar dit bod was niet geaccepteerd door Frans van Haren! Met deze auto wordt ook jaarlijks de Mille Miglia gereden.

Er stonden ook een paar Citroëns. De witte Amerikaanse SM en de zwarte DS 2.3 injectie Pallas waren niet in beste conditie. Wel bijzonder was een 2CV Sahara met een motor voorin en achterin. Er zijn er 525 stuks van gemaakt, waarvan er nu naar verluidt nog 62 stuks over zijn. Een grote verrassing was dat we ook de verzameling klassieke vrachtwagens mochten zien, hetgeen een mooie toegift was. Rond 12.30 uur begon de lunch en werd gezellig nagesproken over hetgeen iedereen had gezien.

### Toerrit

Om 13.30 uur begon de toerrit en ik legde uit hoe de routebeschrijving werkte. Eerste stop was garage Renard. Op de parkeerplaats voor Renard was het een gezellig samenkomen van heel veel deelnemers. Nard toonde buiten zijn SM met een Citroën C6-motor en een voor de verkoop pas door Nard gerestaureerde Citroën SM. Na Renard was het stoomgemaal 'de Tuut' de volgende stop, waar vooral de technuten hun hart konden ophalen. 37 van de 42 deelnemers zijn er geweest en dat vond ik heel veel, aangezien het een optie in de route was. De mensen van 'de Tuut' waren zeer te spreken over onze club: "Wat een stel enthousiaste mensen, veel technische vragen." Dat kun je wel aan onze leden toevertrouwen!



Vervolgens was het nog een klein uur rijden naar de eindbestemming: restaurant 'de Leurse Hof', waar we konden genieten van een heerlijk buffet en lekkere drank! Ik werd door Nico, namens iedereen, bedankt en kreeg een heerlijke fles Spaanse rode wijn (thuis al van genoten!) met de bekende Citroën SM-

### *De witte Amerikaanse SM en de zwarte DS 2.3 injectie Pallas waren niet in beste conditie*

poster. Vanaf 19.00 uur ging iedereen weer naar huis.

Voor mij was het een geslaagde dag waarbij de gezelligheid samen met elkaar als club ook een belangrijke factor was. Rest ons een prachtige herinnering en ik wil iedereen bedanken voor de vele positieve reacties over deze dag!





# Italiaanse schone: de Maserati Ghibli

*Zoals al aangehaald bij de introductie van deze rubriek: het begrip Gran Turismo heeft zeer waarschijnlijk een Italiaanse oorsprong. Niet voor niets dat er enkel nog Italiaanse auto's aan bod zijn gekomen. Dat zal nog wel even zo blijven.*

door Robin Visser



Voor zover er andere dan Italiaanse auto's aan bod zullen komen, hebben ze meestal wel een Italiaans design. Denk bijvoorbeeld aan de Jensen Interceptor met een ontwerp van Carrozzeria Touring. Deze keer staat een schoonheid in de schijnwerpers die zowel is getekend als gebouwd in Italië, de Maserati Ghibli AM115. De auto heeft overigens hier en daar wel wat Engelse componenten. De Ghibli werd geproduceerd van 1967 tot en met 1973. Het is dus een echte tijdgenoot van de Citroën SM. De naam Ghibli is de naam van een hete droge zuidwestenwind in de Libische woestijn. Maserati's kregen destijds wel vaker de naam van een wind. Denk bijvoorbeeld aan de Mistral, wellicht een bekende naam voor Zuid Frankrijk-gangers. Maar ook de Bora, Merak en Khamsin zijn namen van winden.

### Concept

In het conceptstadium tijdens de auto-salon van Turijn van 1966 was de Ghibli nog een tweezits auto. Bijzonder is dat het introductiemodel niet op de stand van Maserati stond, maar op die van Ghia. Voor het productiemodel kwamen er twee zittingen achterin die de naam zitting nauwelijks waardig zijn. Het waren niks meer dan twee in banen gestikte kussens voor het zitvlak. De rugleuning bestond uit een met dik tapijt beklede omkasting van de achteras, enkel geschikt voor dreumesen van amper twee turven hoog. En dan nog moesten ze van rechtop zitten houden. Ik betwijfel dat er ooit iemand serieus z'n kinderen met een Ghibli naar school en voetballen heeft gebracht, laat staan een lange afstand met ze heeft afgelegd, terwijl dat laatste toch echt hetgeen is waarvoor een GT is bedoeld. Hoe dan ook, ik ben wel blij met deze toevoeging destijds. Daardoor staat de Ghibli te boek als een tweedeurs 2+2 fastback-coupé. Laat dat nou toevallig het uitgangspunt van deze rubriek zijn en dus een excuus om deze beauty aan een kleine bespiegeling te onderwerpen!

### Ontwerp

Het ontwerp is van de hand van Giorgetto Giugiaro. Hij stond toen aan het begin van zijn loopbaan en werkte bij



Ghia. Dat was zijn derde werkgever, na Fiat en Bertone. Naar verluidt had Giorgetto Giugiaro slechts drie maanden nodig om de Ghibli te ontwerpen. Zoekend op internet naar de oorsprong van het ontwerp komt trouwens steeds eerst de naam Giugiaro naar boven en dan pas Ghia. De naam Giugiaro lijkt dus inmiddels groter dan de naam Ghia, toch niet bepaald de minste carrossier. Anders dan bijvoorbeeld Ferrari, was Maserati overigens niet trouw aan één

*Ik betwijfel dat er ooit iemand serieus z'n kinderen met een Ghibli naar school en voetballen heeft gebracht*

designstudio. Naar mijn idee heeft dat niet in de weg gestaan dat Maserati's zeer herkenbaar waren als Maserati's en niet konden worden verward met bijvoorbeeld een Ferrari of Lamborghini. De samenwerking met Ghia was eenmalig. De Maserati-aanpak was erop gericht de interesse te wekken in de luxe GT-markt.

### Giugiaro

Giorgetto Giugiaro heeft het ontwerp van tal van iconen op zijn naam staan. Hij begon op 17-jarige leeftijd in het styling centre van Fiat. In 1959 maakte hij de overstap naar Bertone. Daar tekende hij onder meer de Alfa Romeo 2600 sprint en de Ferrari 250 GT. In 1965 stapte Giugiaro over naar Ghia waar hij bleef tot 1967. Op 13 februari 1968 stichtte hij samen met Aldo Mantovani



het bedrijf Studi Italiani Realizzazione Prototipi S.p.A., tegenwoordig bekend als ItalDesign - Giugiaro. De ontwerpen van Giugiaro uit de jaren 70 kenmerken zich door scherpe hoeken en strakke lijnen. Giugiaro heeft in deze stijkenmerken onder andere de Volkswagen Golf I, de oer-Audi 80, de Lotus Esprit, de DeLorean DMC-12, de De Tomaso Mangusta, Fiat Dino, de Maserati Quattroporte III en de Iso Rivolta Fidra getekend. Latere ontwerpen werden wat

ronder. Met de Alfa Sud uit 1972 had hij daar trouwens al een voorschotje op genomen. Hoewel met prachtige welvingen over de lengte, is de Maserati Ghibli nog een exponent van de strakke lijnen. Tel daar die heerlijk lange motorkap bij op, die door de Fiat 130 coupé-eigenaar Peter van Wijk uit de vorige aflevering nog werd aangeduid als ultiem.

### Techniek

Wat betreft techniek was de Maserati





Ghibli niet erg vooruitstrevend. De bladveren voor de achteras en de afwezigheid van stuurbekrachtiging spreken wat dat betreft boekdelen. De filosofie van Alfieri was dat dit beproefde componenten waren en dat een solide achteras de meest voorspelbare wegligging gaf. Het ovale buischassis met kokervormige dorpels was ook niet erg vooruitstrevend. Het productieproces hiervan kostte veel manuren. Ghia bouwde overigens vier Ghibli-carrosserieën per dag in Turijn. Daarna gingen ze naar de Maserati-fabriek in Modena om aan het chassis te worden gelast. Er werden in totaal 1149 Ghibli's coupé gebouwd.

De Ghibli werd in eerste instantie aangedreven door een 4.719 cc V8-motor met een oorsprong in de racerij, waar Maserati de nodige successen had geboekt. De motor had een dry-sumpsysteem. Dat is een smeersysteem waarbij de smeerolie niet in het carter zit maar in een aparte tank of in de framebuizen. Daardoor kan de bodemvrijheid worden verhoogd of, zoals bij de Ghibli, het blok lager worden geplaatst. Dit maakte de extreem lage motorkap mogelijk. Net als bij de SM stond het motorontwerp dus ten dienste van het design van de koets. De auto was verkrijgbaar met een handgeschakelde vijfversnellingsbak van ZF of een automatische drietrapstransmissie van Borg Wagner, net als een SM-automaat. De motor had een vermogen van 310 PK. Naar verluidt zou de auto in ongeveer 7 seconden van 0 naar 100 kilometer per uur optrekken en een topsnelheid van 250 kilometer per uur hebben. Vanaf 1970 werd ook de Ghibli SS leverbaar met een 4.9 liter blok. Deze motor had 335 PK en een topsnelheid van 280 kilometer per uur. Dat was destijds de snelste straatauto die Maserati ooit had gebouwd.

De Ghibli evolueerde continue gedurende de productie jaren. Een heel belangrijke verbetering voor het gebruiksgemak werd de stuurbekrachtiging. Daarvoor schijnt de auto de stuureigenschappen van een vrachtwagen te hebben gehad. Vermeldenswaardig zijn verder de montage van gekoelde remschijven in plaats van de massieve bij de eerste honderd en het motorblok zoals hiervoor vermeld. Dat zorgde naar het schijnt voor



## *Hetgeen ooit moest gebeuren gebeurde, en dat op een bijzonder ongelegen moment*

een fijner rijdende auto. Ik kan daar proefondervindelijk niks over melden. De gereden auto was een SS met 4.9 motor.

### **Schade**

Eigenlijk stond het gesprek met Ghibli-eigenaar Thierry Dehaeck al gepland voor augustus, een datum met normaal gesproken verzekerde zon. Het liep anders. Drukte met zaken op mijn werk stond een trip naar Ieper in de weg. Er moest een nieuwe datum komen. Tijdens het Concours d'Elégance van Zoute waar Thierry nagenoeg zijn hele collectie SM's had tentoongesteld, besprak ik met hem dat we snel een afspraak moesten maken. Hij wees me er fijntjes op dat het slechte weer eraan zat te komen. Haast was geboden.

Ondertussen was er een kleine belemmering. Hetgeen ooit moest gebeuren gebeurde, en dat op een bijzonder ongelegen moment. Mijn SM heeft een vaste plek in een parkeergarage onder een appartementengebouw. Ik heb een plek tussen een betonnen pilaar en een andere auto. Ik probeer steeds zo ver mogelijk bij die auto vandaan te gaan staan om de al vaker opgelopen



ik de mooie foto's van dit artikel kunnen maken. Op donderdagavond ben ik met de trein naar Gorinchem gegaan. Ik kwam net iets later aan dan Patrick die mijn SM net had opgehaald bij de spuijter. Wachtend op het opbou-

artikelenreeks me parten speelt, foto's gemaakt met de telefoon. Een aantal foto's toont gewoon niet wat ik met het oog wel zag. De foto's in en voor de Menenpoort hadden beter gekund als ik meer tijd had gehad. Ik stond



lakschade te vermijden. Met het 'geweldige' zicht in de spiegels mag het een wonder heten dat ik nooit eerder tegen de auto naast mij of de pilaar heb gebutst. Gelukkig parkeer ik altijd heel rustig in en dus bleef de schade tamelijk beperkt. De SM was net terug van herstel van schade door vandalisme. De factuur was zelfs nog niet binnen. Gelijk maar Patrick van het welbekende Avelingen Restorations gebeld of hij even wilde wachten met factureren. Er zou nog wat bij komen.

### **Nieuwe afspraak**

Ondertussen was de datum met Thierry al gepland, eerst nog met twee geblokte dagen. Ons beider agenda's en de komst van slecht weer maakten dat we vrijdagochtend 29 oktober om 8.30 uur moesten afspreken. Dat was een kleine streep door de rekening. Ik had immers afgesproken de SM op vrijdag begin middag op te halen bij Patrick om me dan in de loop van de middag in Ieper te kunnen melden. Kortom, dankzij het overwerken van Patrick heb

wen van de deur heb ik wat tijd gedood schrijvend aan dit artikel. Daarna ben ik vanuit Avelingen Restorations direct naar Ieper gereden. De avond was begonnen. De ring van Antwerpen was leeg. De reis ging vlot. Ik was nog op tijd voor een hapje en een drankje bij Les Halles, een eetcafé aan de Markt. Volgens Thierry moest dat nog laat open zijn. Een belletje onderweg met het etablissement bevestigde dit.

### **Foto's**

Het weer was mooi. De Markt en de Menenpoort waren mooi uitgelicht. Er was weinig verkeer op straat en er stonden vrij weinig auto's geparkeerd op de Markt. Nadat ik mij de ribeye en een tripeltje goed had laten smaken, besloot ik maar alvast wat mooie kiekjes te schieten van een nog solitaire SM tegen de achtergrond van de prachtige gebouwen van Ieper. Het bleek best een uitdaging te zijn om de bedachte beelden mooi op de foto te vangen. Wellicht dat het concept van mijn

gewoon stil midden op de weg en moest met lijf en leden zien het spaarzaam voorbij komende verkeer van mezelf en de SM af te houden. Gelukkig zijn er een stuk of wat wel goed gelukt en selecteert onze onvolprezen Tony in het kader van de beschikbare ruimte toch altijd wel een stel foto's uit. Kortom, niet alle foto's hebben dit artikel gehaald. Maar wat een avontuur was het ze te schieten.

### **Ontmoeting**

De volgende ochtend toog ik naar Caddy Cars voor de ontmoeting tussen de SM en de Maserati Ghibli. Ik werd allerhartelijkst ontvangen. Onder het genot van een bakje koffie bespraken we het Concours d'élégance van Zoute. De Espace had enkel de prijs in de categorie Citroën SM gewonnen. Dat was natuurlijk een intikkertje gezien de kwaliteit van het werk en de natuurgetrouwe restauratie. Thierry had gehoopt ook de 'best of show' binnen te halen. Dat werd helaas een auto die niet aan



de Espace kon tippen. Zo gaat dat soms met jury's.

Het was de bedoeling ook de Ferrari Daytona onder de loep te nemen. Langs die auto lopend bleek die echter geen achterbank te hebben. Waar ik dat had gecheckt voor de Ghibli, was ik er bij de Daytona voetstoots vanuit gegaan dat die ook wel iets van een kinderzitje zou hebben. De lengte van de auto en de achterruijtes hadden mij op een dwaalspoor gebracht. Ik had niks moeten aannemen, maar verder vooronderzoek moeten doen. Niks voor mij om uit te gaan van aannames. Verder wandelend langs de rij Italiaanse bolides wees Thierry naar de Maserati Merak: "Kijk, die heeft wel een zitje achterin." Hij suggereerde die dan aan de dubbelervaring met de SM te



onderwerpen naast de Ghibli. Inmiddels had ik ook een afspraak gemaakt voor later op de dag in Limoges om een stel Delta Mics wielen op te halen. Vervolgens zou ik gaan eten bij SM-ist Laurent Thevret van de Franse club. Het kwam me dus eigenlijk wel goed uit dat ik maar één auto op de korrel hoefde te nemen. Daarbij had clubgenoot Richard van der Laan me al eens het vergelijk met zijn Merak aangeboden voor deze rubriek. Bij het laatste clubevenement bij Albertronic heb ik die uitnodiging verzilverd.

### Sightseeing

Terug naar Caddy Cars en Thierry. Na de koffie en het verhaal over het concours van Zoute, toonde Thierry me met gepaste



trots de nieuw gebouwde vleugel die volledig is gewijd aan de Citroën SM in alle verschijningsvormen. Voor het eerst zag ik de RIG live. Een levende legende. Thierry liet me ook nog de eveneens zojuist gereed gekomen ontvangstruimte zien met muurschilderingen waarop de Espace, Mylord en Opéra prijken. Hier gaat de ontvangst voor de zondag van het internationale evenement in België plaatsvinden. Een prima decor voor een Citroën SM-meeting. Wat op de muur staat

geschilderd, is ook zichtbaar als je naar beneden kijkt door de ramen van de ontvangstruimte.

Na het rondje sightseeing langs de collectie gloorde aan het einde van het straatje, met Rolls Royces rechts van mij en een stel heel bijzondere sportievelingen links van mij, de Ghibli. De auto gloorde als het ware aan de horizon, mooi uitgelicht op weg naar buiten. Bij Caddy Cars is een speciale 'garage' ingericht om door naar buiten te gaan. De auto's krijgen daar een laatste check voordat ze





vertrekken. De 'garage' is extreem goed verlicht, zodat elk laatste stofje zichtbaar is en kan worden verwijderd. Een prachtige plek dus om foto's van het interieur te schieten. Ik heb de gelegenheid dus ook maar direct te baat genomen.

### Achterzitjes

Het fotomomentje in de garage leverde nog een aardig 'petit histoire' op. Ik wilde graag laten zien op de foto's dat de Ghibli een 2+2 is. Met de restauratie waren er echter ook twee grote blokken

gemaakt en mee-bekleed met identiek leer. Deze blokken vullen de achterzitjes op zodat een wat langere laadvloer ontstaat. De medewerker van Thierry liet zich ontvallen dat hij niet wist dat de auto nog twee zitjes had, zo mooi waren ze verborgen. Nadat de blokken eruit waren gehaald, was het nog even zoeken hoe de mat moest liggen. Met vereende krachten, door de open achterklep naar buiten en weer naar binnen, werd de positie uiteindelijk gevonden. De uitsparing voor de cardantunnel bracht de duidelijke

lijkheid.

Helaas voor de reportage had ik erop gerekend nog een gelegenheid te nemen om het interieur op de kiek te zetten. Je ziet de mat dus nog verkeerd liggen. Wat me bij het uitschrijven ook opviel, was dat de ruimte in de auto te klein was om alle onderdelen er volledig op te krijgen. Ik had eigenlijk wat verder naar achteren moeten zitten, wat niet kon, of op de buik moeten liggen in het kofferruim. Verschil moet er zijn met professionals en goedwillende clubbladschrijvers.







### Interieur

Het interieur verklaart een paar leuke details van de auto. Het stuur is verstelbaar, zo ontdekte ik aan het hendeltje onder het stuur. De raamschakelaars verraden wat mij betreft de innige samenwerking met Citroën. Ze komen overduidelijk van dezelfde leverancier als die van de CX-serie. Bij de Ghibli staat er nog een inscriptie op het metalen deel. Het verschil met de overige schakelaars in het rijtje doet je afvragen waarom.

Nog zo'n leuk detail is de typeaanduiding op het dashboardkastje. Die verraadt dat het om het topmodel gaat, de latere met de zwaardere motor.

### Rijden

De rit met mij als bestuurder verliep allerminst soepel. Ik kon maar geen vriendjes worden met het schakelmechanisme. Het begon al met het starten in de garage. Ik kreeg de bak niet

in z'n achteruit. Thierry nam de bestuurdersplaats in en reed het eerste stukje, zodat de bak warm werd. Bij hem ging het schakelen soepel. Ik was te voorzichtig. Als ik een keer resoluut schakelde ging het wel goed. Ik wilde de boel heel houden met schakelen, de koppeling stijf ingetrapt. Het mocht niet baten. Bij de pook raltelde het mechanisme dat het een lieve lust was. Thierry vroeg zich nog hardop af: "Maar je hebt toch ervaring!?" We wilden maar geen vriendjes worden. Het was ook een wijze les. De volgende keer dat het niet wil lukken, zal ik het stuur aan de gastheer laten. Gelukkig heb ik nog wel de gelegenheid gehad de Ghibli te beproeven op druksprint, remmen, koersvastheid en comfort, de vaste dingetjes waar ik steeds

benieuwd naar ben. Het comfort viel me al direct op. Je zit wel lekker in de Ghibli. De auto reageert ook lekker op het gaspedaal met de druksprint. Dat heb ik zelf mogen ervaren achter het stuur en op weg naar de fotolocatie liet Thierry dat ook nog even zien. Met een vrachtwagen als tegemoetkomend verkeer liet hij een Fiat 500 op een slak lijken. De Ghibli schoot er voorbij. Al met al kun je je prima voorstellen dat je met een Ghibli zo naar je tweede woning in het zonnige Zuiden rijdt, snel en comfortabel, alles volgens het GT-concept.

Onderweg met Thierry stelde ik wat vragen van mijn lijstje. Het was natuurlijk een beetje een atypische ontmoeting ten opzichte van de eerste twee interviews. De eigenaar van dienst heeft zelf ook

## *De raamschakelaars verraden wat mij betreft de innige samenwerking met Citroën*



uitgebreide Citroën SM-ervaring en ook nog zat andere prachtige klassiekers. Waarom juist deze auto, belevenissen met de auto, dat soort vragen heb ik maar overgeslagen. Desgevraagd zei Thierry me wel dat dit één van zijn favoriete auto's is. De vlotte wijze waarop hij met de auto reed, verklaapte dat dit zo moest zijn. Dank je wel Thierry voor je tijd en het laten rijden met je prachtige Maserati Ghibli!

123ignition.nl



## Op bezoek bij Albertronic

*Een bezoek aan 123ignition zat al een tijd in de pijplijn, maar was door de covid-  
perikelen al een paar keer verschoven. Op 13 november konden we dan toch ein-  
delijk met 25 Citroën-enthousiastelingen op bezoek bij Albertronic / 123ignition.*

*door Peter Derks*

Het doel van deze technische meeting was te horen en te zien hoe de tweede versie van de 123ignition voor de SM tot stand gekomen is en gemaakt wordt. We werden niet teleurgesteld. Men was heel open over het verleden, maar ook over de huidige stand van zaken, waarvoor hulde en dank. Jan van Ekris opende de meeting met dankzegging aan Ron Tettero van Albertronic, onze gastheer.

### **Geschiedenis**

Ron gaf ons een prima overzicht

van de geschiedenis van 123, met de 123 voor de 2CV als begin. Aan bod kwamen verder de werkwijze van Albert en de andere projecten voorafgaand aan de hedendaagse focus op de 123-ontsteking en batterijmanagement-systemen. Ooit begonnen in een garage om telefoonapparatuur te maken, maar met de overgang naar ISDN door de PTT uit de markt gedrukt. Daarna maar eens wat nieuws geprobeerd, waaronder de elektronische ontsteking voor de 2cv van Albert en daarna een verdeler voor de 404 van Ron.

Die werkte in veel Franse auto's, waaronder de DS. Leuk detail: de naam 123 komt van de prijs van het eerste product voor de 2CV, dat toen 123 euro kostte maar toch in guldens (270 toentertijd) betaald moest worden, omdat de euro nog geen betaalmiddel was.

### **Eerste versie**

Natuurlijk kwam de eerste versie van de 123 voor de SM ter sprake. Nadat 123 de ontstekingen voor de DS/ID, Peugeots en enkele andere typen Franse auto's gemaakt had (zo'n 20 jaar geleden), werd op dezelfde basis een 123 voor de SM gemaakt. Die elektronica had immers zijn diensten al bewezen, dus dat moest goed gaan. Helaas was de werkelijkheid weerbarstiger. Het bleek al snel dat de 123-SM wel eens de geest gaf. De



123-SM had een microcontroller die registreerde wat er gebeurde, maar als die microcontroller zelf te heet werd was alle data weg. De diagnose was dus moeilijk. Wel was duidelijk dat de 123 te heet werd in een SM, met een abnormaal hoog uitvalpercentage als gevolg. Er zijn er nogal wat onder garantie vervangen of gere-



pareerd, maar al snel werd besloten om het product uit de handel te nemen. Dit terwijl de 123-range voortdurend werd uitgebreid, onder andere voor Engelse klassiekers. Het gebrek aan automotieve ervaring speelde op.

### Concentratie

Ook bij Albertronic veranderde er in de loop der jaren zaken. Er kwam meer nadruk te liggen op 'bedrijfsvoering' en besloten werd te concentreren op 2 gebieden: de 123ignition en 123electric, de batterijmanagementsystemen. Albert heeft zich daarbij teruggetrokken uit Albertronic, zodat hij meer mogelijkheden heeft zijn creativiteit in nieuwe ideeën en producten om te zetten terwijl Ron en zijn team zich concentreren op de ontsteking en de batterijmanagementsystemen.

Waarom dan toch een nieuwe 123 voor de SM na zoveel jaren van afwezigheid? Iedere keer dat Rob de laatste jaren de Essen Classica

## Dus werd een paar jaar geleden besloten in het diepste geheim aan een nieuwe 123-SM te gaan werken

bezocht en bij onze Duitse zusterclub langsging, kreeg hij de vraag of ze niet weer een 123 voor de SM wilden maken. En zij waren

niet de enigen. Dus werd een paar jaar geleden besloten in het diepste geheim aan een nieuwe 123-SM te gaan werken, om te kijken of dat werkte. Omdat er net een nieuwe werknemer aan boord was gekomen (Sebastiaan Adamo) kreeg die de opdracht dat te gaan ontwikkelen. De hulp van een Limburgs lid van de Duitse club die zijn auto ter beschikking stelde voor de ontwikkeling was ook zeer welkom.



### Uitdagingen

Het vervolg van de presentatie kwam dan ook van Sebastiaan, die uitleg gaf over de ontsteking en specifiek inging op de 123, met of zonder 'Tune+'. Dat wil zeggen: de mogelijkheid om zelf een vervroegingscurve in te stellen.





Na een korte inleiding over de ontsteking met een bobine in het algemeen, ging hij specifiek in op de uitdagingen van de 123 voor de SM. Omdat er in het verleden wel eens (terecht) commentaar werd gegeven vanwege de lagering van de as in een glijlager, is er in de nieuwe 123 een kogellager gezet. Dat zal de mechanische levensduur zeker ten goede komen. Daarnaast wordt er tegenwoordig uitsluitend met 'automotive grade' componenten gewerkt, oftewel componenten die gemaakt zijn om te blijven werken in een omgeving tot z'n 120 graden. De ervaring leerde namelijk dat 'gewone' componenten niet alleen een lagere maximum werkteemperatuur hebben, maar ook een relatief grote spreiding: een probleem dat bij de eerste 123 voor de SM speelde. Voor wat betreft de specifieke werking voor de SM: de bobine wordt tot een maximum laadstroom van 3 ampère begrensd.

Dat geeft ruim voldoende vonkspanning, maar zorgt er ook voor dat de cilinders op de 2 banken evenveel vonkenergie krijgen. Hoewel een 123-SM in principe met elke bobine met een primaire weerstand tussen 1.8 en 3 ohm kan werken, is toch besloten één bobine te leveren. Om de 123 goed te laten werken bij hogere toerentallen (dat werkte bij de eerste 123 voor de SM ook niet altijd feilloos) is namelijk een bobine nodig met een 'snelle response' op de laadstroom. Omdat je bij de meeste bobines niet makkelijk achter die gegevens kunt komen, is het dus makkelijker om het potentiële probleem op voorhand op te lossen en één bobine te leveren met de 123-SM. Een goed idee in mijn ogen. Ook de aansturing van de toerenteller werd nog eens tegen het licht gehouden en herzien. De toerenteller geeft bij een 123-SM dan ook zonder aanpassingen het correcte toerental aan.

### **123-SM-Tune+**

Bij een 123-SM heb je de keuze uit 4 verschillende vervroegingskrommes, die overeenkomen met de originele krommen van de Ducellier-verdelers. Maar ook daar werd alles nog eens getest en aangepast tot het werkte zoals het hoort. Speciale aandacht was er voor de 123-SM-Tune+, de versie waarbij je met een app op je smartphone via een bluetoothverbinding je vervroegingscurve kunt programmeren. Ons clublid Rogier van der Hee heeft er heel wat werk mee gehad. Dat begon met de eerste bluetoothchip die niet deed wat beloofd werd, waardoor naar een andere fabrikant overgeschakeld moest worden. Ook die was niet helemaal foutloos (er zat een bug in zoals dat heet), maar dat kon met een herprogrammering opgelost worden.

De curve kun je alleen programmeren als de motor niet draait en dat heeft te maken met de



werkwijze van de 123. Om te voorkomen dat een 123 last heeft van elektromagnetische storing (en dat is makkelijk, want hij zit vlak bij de hoogspanning van de

and placer', een machine die na programmering automatisch alle componenten op een printplaat plaatst met behulp van SMD-techniek (Surface Mounted Devices

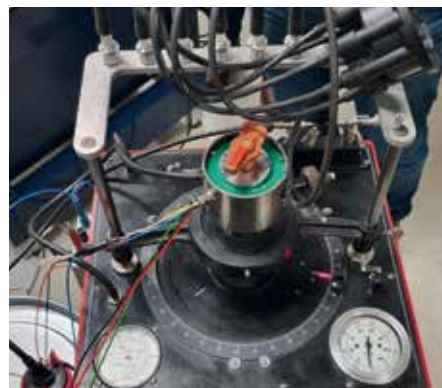


verdelers!) zit er een mechanisme in dat de 123 regelmatig herstart. Zonder dat de gebruiker daar weet van heeft. Als je een 'curve update' zou doen tijdens een herstart, dan kunnen er ongewenste neveneffecten optreden, vandaar dat die functie niet geïmplementeerd is. Dat zou makkelijk zijn bij het optimaliseren op een rollenbank, maar zo werkt een 123 niet. Om dat toch enigszins te compenseren kun je wel met de app de ontsteking maximaal 5 graden bijstellen om te kijken of dat beter werkt, maar dan moet je dat wel handmatig bijhouden en later in de curve programmeren en dan wegschrijven.

### Productie

Na de presentatie van Sebastiaan was het tijd om te kijken hoe een 123-ontsteking gemaakt wordt. Globaal gezegd: Albertronic maakt zelf het 'hart' van een 123 -dat wil zeggen de printplaat met de componenten, de software en de programmering- en koopt de mechanische componenten. De assemblage en producttest worden dan weer in eigen hand gehouden. We kregen daarbij ook zicht op het machinepark. Het hart is een hypermoderne 'pick

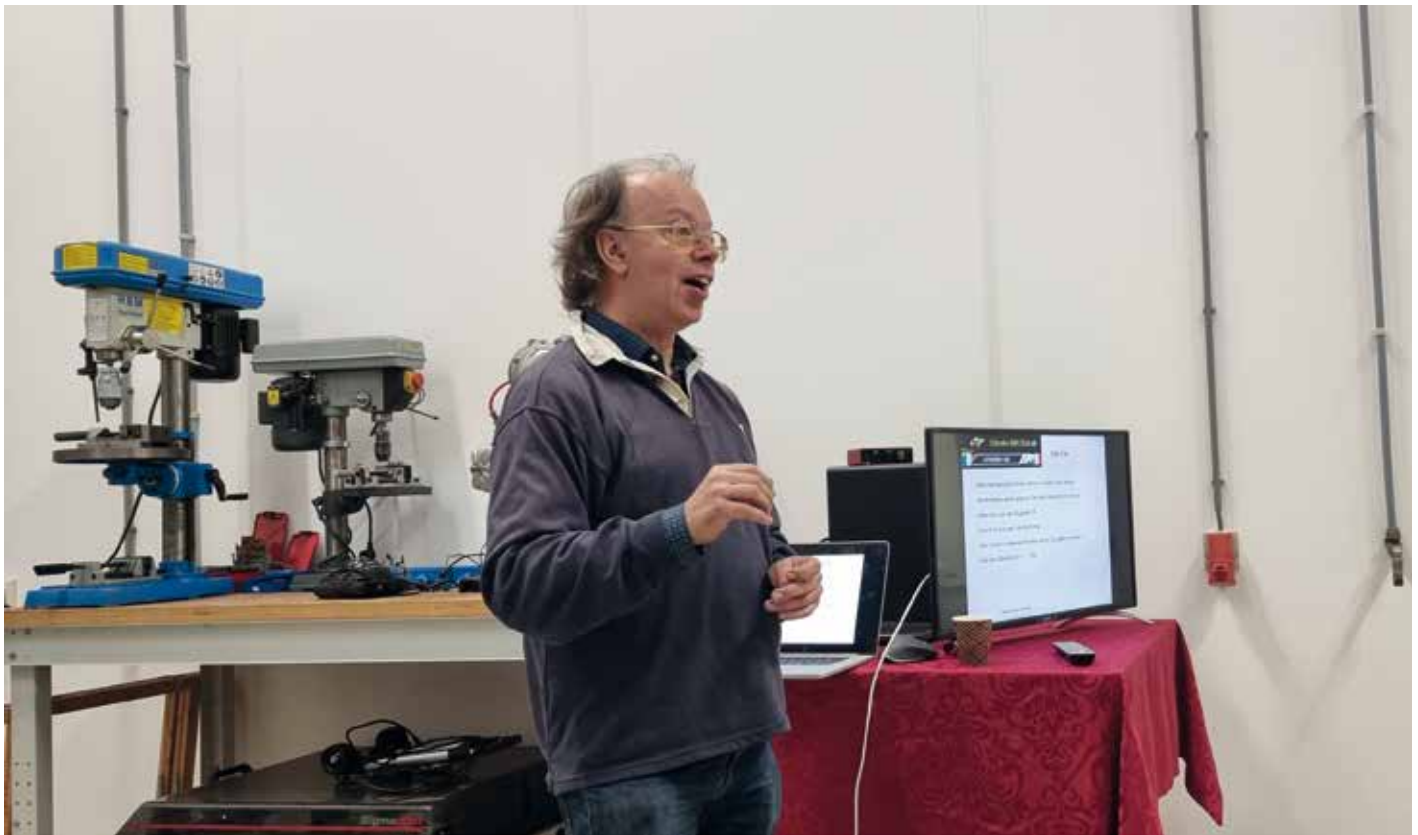
(SMD): onderdelen die niet meer met pootjes in een printplaat zitten, maar op een printplaat geplakt worden en dan in een soort oven vastgesoldeerd worden). Dat zag er zeer professioneel uit en de investering in zo'n machine is zeker geen kleinigheid!



Het was dan ook heel leuk om te zien dat ze voor het testen van complete verdelers, voornamelijk voor de ontwikkeling, nog een Souriau-verdelertestbank uit de jaren 60-70 hebben. Ron gaf nog aan dat er voor de ingekochte onderdelen, zoals verdelers, voortdurend op de kwaliteit gelet wordt. Als er noodgedwongen van leverancier gewisseld moet worden (we werken hier met dingen waar steeds minder vraag naar komt, omdat moderne auto's ze niet meer hebben en de fabrikanten dus 'verwijden'), dan moet er altijd gekeken worden of er 'goede' producten geleverd worden. Dat is ook een belangrijk punt bij het maken voor goede producten.

### Ontstekingscurve

Het was tijd voor de lunch. Ron had broodjes aan laten rukken en die werden door de aanwezigen met veel genoegen opgegeten. Dat was ook een moment voor de leden om onder elkaar de contacten te verstevigen, die mogelijkheid hebben we momenteel niet zo vaak. Na de lunch volgde nog een presentatie van mij over de specifieke zaken van de ontsteking van de SM, het hoe en waarom van het ontstekings-tijdstip en een vuistregel voor het instellen van de Tune+ versie: als je niet exact weet wat je doet, haal je geen of heel weinig winst uit het aanpassen van curves. Alfieri



wist echt goed wat er nodig was om een Maserati-motor goed te laten lopen. Natuurlijk hebben we tegenwoordig andere benzine, maar de SM-motor is daar relatief ongevoelig voor. Zeker, als je de motor aangepast hebt, bijvoorbeeld de compressie of de nokkenassen, dan heeft het wel zin om naar de ontstekingscurve te kijken om de motor goed te laten lopen. Maar verwacht daar geen wonderen van voor het verbruik of het maximale vermogen.

### **Bougies**

Ik heb ook nog het punt bougies aangehaald. Omdat moderne loodvrije benzine minder heet verbrandt als de loodhoudende benzine uit de jaren 70 (waarop de specificatie van de bougies gebaseerd is), is het raadzaam om een klasse hetere bougies te monteren. Dus BP5ES in plaats van BP6ES, NY12 in plaats van NY9 of NY11, en WD8 in plaats van WD6 of WD7.

Ik sloot af met een bekend punt: er wordt vaak naar de ontsteking gewezen bij een matig lopende motor, maar dat is vaak onterecht. De invloed van slijtage in de motor, zoals verlies van compressie of gesleten nokkenassen en een slecht werkende carburatie of injectie, is veel groter dan vaak gedacht. Daar kan ook de beste ontsteking niet altijd soelaas voor bieden.

Jan van Ekris, de dagvoorzitter bij afwezigheid van Nico, gaf ter afsluiting nog een voorbeeld voor de verbetering van de verlichting van de SM met LED-lampen die hij bij z'n eigen SM met succes ingezet heeft. Hij bedankte ook Rob en zijn team nogmaals voor de gastvrijheid. We kunnen denk ik terugzien op een geslaagde dag, ook in de wetenschap dat er voor de ontsteking van de SM weer een passende en excellent werkende oplossing is als je de originele ontsteking met contactpunten niet wilt gebruiken.





Energieweg 18  
6658 AD Beneden Leeuwen

Telefoon 0487 591604  
E-mail: [info@renard.nl](mailto:info@renard.nl)  
[www.renard.nl](http://www.renard.nl)



## Citroën SM CX DS specialist

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





# Concours d'Elegance Knokke

*Het Concours d'Elegance in Knokke was dit jaar een bijzonder feestje voor SM-liefhebbers. Een unieke kans om alle uitvoeringen van de SM, inclusief enkele van de bekendste one-offs, bij elkaar te bewonderen.*

*door Jan van Ekris*

Vorig jaar bereikte onze Diva de leeftijd van 50 jaar. Dat heugelijke feit zou uitgebreid gevierd gaan worden, ware het niet dat corona flink roet in het eten gooide. Veel evenementen in binnen- en bui-

tenland zijn daarom niet doorgedaan of uitgesteld. Zo ook het Concours d'Elegance op de Royal Zoute Golfclub van Knokke-Heist in 2020, onderdeel van het evenement 'Zoute Grand Prix'.

## **Thema's**

Gelukkig kon dit evenement dit jaar als geheel wel weer doorgang vinden en waren de thema's van het voorgaande jaar doorgeschoven naar dit jaar.

Deze negen thema waren:

1. 70 Years Alfa Romeo 1900
2. 50 Years Alfa Romeo Montreal
3. 40 Years 'The Quattro Legend' 1980-2020





4. 60 Years Jaguar E-Type
  5. 50 Years Range Rover
  6. 50 Years Citroën SM 1970-2020
  7. Jean Blaton 'Beurlys' Gentleman Driver par Excellence
  8. The 'Ferrari of Asterix' - Albert Uderzo a passionate Ferrari Aficionado
  9. 50 Years Lamborghini Countach
- Er was derhalve weer veel te zien en te beleven. Opmerkelijk is dat de tijdgenoten van de SM - de

## De Espace wint wel een prijs in de SM-klasse, maar niet 1 van de hoofdprijzen

via de chique Sparrendreef met veel oud geld-villa's wordt de golfclub bereikt. Het fraaie clubhuis blijft niet achter in het tonen van de Grandeur van de jaren twintig van de vorige eeuw. Wat een prachtig clubhuis.

### Aankomst

Op vrijdagmiddag 8 oktober ben ik vergezeld van heerlijk zonnig najaarsweer per SM vertrokken naar Knokke, een rit van ruim 200 kilometer waar je door drukte bij Antwerpen wel bijna 3 uur over



Alfa Romeo Montreal, de Lamborghini Countach en de Range Rover - allen auto-iconen van de eerste orde zijn geworden. En niet geheel ten onrechte wat mij betreft, alhoewel over de styling van deze auto's vast wel wat verschillende opvattingen zullen bestaan. Ik laat dat maar voor wat het is: over smaak valt immers niet te twisten.

### Zoute

De golfbaan van Knokke, het Zoute (spreek overigens uit 'Zoete' en vraag mij niet waarom), is 1 van de mooiste en oudste nog bestaande golfbanen van Europa. Opgericht in 1899, heeft het in 1925 het predicaat 'Koninklijke' verkregen. Koninklijk is het zeker:

Het fraaie decor van deze golfclub is de garantie voor een evenement op zeer hoog niveau, te vergelijken met het Concours d'Elegance van Pebble Beach in Californië. Het enige verschil met Knokke is dat op Pebble Beach er naast de deelnemers uit de USA, ook deelnemers zijn uit de rest van de wereld. Toch kom je in Knokke niets tekort op auto-gebied en ook niet op het gebied van eten en drinken, alhoewel de prijzen voor al het lekkers wel op hetzelfde hoge niveau liggen als het gehele evenement. Op vriendelijke uitnodiging van de Belgische collectionneur en Citroën SM-liefhebber Thierry Dehaeck heb ik 3 dagen deelgenomen aan het Concours. Wat een belevenis!



doet. Het maakt niet uit: je wordt er weer aan herinnerd wat een fantastische auto een SM is op de lange afstand. Een SM sluit naadloos aan op het straatbeeld in het chique Knokke. Veel lachende gezichten, bescheiden applaus en duimen omhoog als ik langzaam door het centrum langs de terrassen rijd. Rond 16.00 uur ben ik net op tijd om het uitladen van de bijzondere

SM's van Thierry mee te maken. Hij pakt uit met zijn geweldige collectie, bestaande uit de SM Mylord (Cabriolet), de SM Opera (4-deurs), de SM Espace (Targa-studie), de 'RIG' (Race SM, Work SM en trailer), alsmede een origineel Belgisch geleverde, nimmer gerestaureerde eerste eigenaar SM coupe. De zesde deelnemende SM, een coupe in USA-uitvoering, zal het concours helaas niet halen. Een gescheurd tripoidehuis aan de bakzijde geeft de aandrijfjas op de snelweg vrij spel. Het resultaat: de aandrijfjas slaat als een moker wild in de rondte en brengt onder meer schade aan de remklauw toe. Een spoedig herstel is uitgesloten, de USA-SM zal niet deelnemen.

### Uniek

De volgende dag staan de vijf bijzondere SM's te glimmen in de ochtendzon. Wat een aanblik! Uniek in de historie van de SM. Nog nooit zijn deze speciale SM's bij elkaar geweest op een evenement. Nu wel. Fransman Jean Michel Gallet van SM2A maakt het feest compleet: ook hij is vrijdag gearriveerd met zijn SM Tissier autoambulance, gebaseerd op een SM. Op de Tissier SM staat de welbekende SM2, een 'restomod' van de SM. Op veel punten is deze auto gewijzigd of verbeterd.



De purist zal het allemaal niet kunnen waarderen, maar het is een knap staaltje technisch vernuft wat de Franse evenknie van 'onze' Nard van der Meer van Renard Automobiles hier tentoonstreeft. Jean Michel vertelt vol trots dat hij met een vaart van 140 km/u over de autoroute vanuit Dyon naar Knokke is gereden. Ruim 3000 kilo SM met een gemiddeld verbruik van 1 liter benzine op 6 kilometer. Dat is toch heel netjes!

### Belangstelling

Zowel op zaterdag als ook op zondag is er veel belangstelling voor de SM's, in het bijzonder de 'RIG', welke gedemonstreerd wordt aan de jury van het concours, alsook voor de SM Espace, welke een première beleeft voor

het grote publiek in de unieke uitvoering zoals deze in 1971 door carrosseriebouwer Heuliez op de Salon van Parijs werd getoond. Een unieke prestatie van Thierry en zijn team van Cady Cars in Ieper (België), omdat zeer veel details van deze uitvoering van de Espace handgemaakt vervaardigd moesten worden. Het resultaat mag er zijn.

De Espace wint wel een prijs in de SM-klasse, maar niet 1 van de hoofdprijzen. Een teleurstelling. De prijs voor 'Most Exciting Design' gaat naar een Cadillac Eldorado Cabriolet uit 1959 en de prijs voor 'Best of Show' naar een Lamborghini Countach LP400. Prachtige auto's, maar terechte winnaars? Ik laat het maar aan de jury en uw eigen oordeel over, maar ik zou wel weten waar







minstens 1 van deze hoofdprijzen naartoe zouden gaan!

### Opron

Op zondag breek ik even los van al het moois op het Concours en ga met Harry en Gerian Brun-klaus naar het 'Prado' aan de boulevard in Knokke. Het Prado is een langgerekte verzameling van partytenten waar verschillende automerken hun laatste nieuwe speeltjes tonen. Ferrari staat er met de nieuwe 289 en Maserati met niet één, maar twee MC20-modellen. Aan het eind heeft veilinghuis Bonhams een grote tent waar later die dag hun autoveiling gehouden zal worden.

Een van de aangeboden auto's is de Citroën SM waar SM-ontwerper Robert Opron ooit een relatief korte periode eigenaar van is geweest. Een mooi verzorgde en originele SM, maar een opbrengst van 87.400 euro inclusief veilingkosten is wel heel erg stevig. We zullen het er maar op houden dat

de nieuwe eigenaar graag een auto met een mooi verhaal heeft willen kopen.

### Parade

In de namiddag vindt de parade van alle op het Concours aanwezige auto's voor het publiek plaats. Ik krijg de eer de Mylord het podium op te mogen rijden. Deze wordt zeer gewaardeerd door het publiek met een warm applaus.

Alle SM's worden vervolgens teruggedreden naar de vrachtwagens

die het transport naar Ieper verzorgen.

Na afscheid te hebben genomen van gastheer Thierry en alle andere gezellige mensen die ik gedurende dit weekend uitgebreid gezien en gesproken heb, start ik mijn SM, zet mijn zonnebril op en rijd dwars door het prachtige Zeeuwse landschap met een fraaie zonsondergang en grote glimlach terug naar huis. Wat een fantastisch weekend was dit; ik had het voor geen goud willen missen. Life's good!







## SM's onder de hamer (21)



*Dat een bekende (voormalige) eigenaar een hoop goeds kan betekenen voor de waarde van een SM, bewees de ex van Robert Opron afgelopen oktober. Maar ook voor de minder gevulde buidels was er dit najaar weer genoeg aanbod. De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.*

*door Sietse Beckers*

**Datum:** 10 oktober 2021  
**Plaats:** Knokke-Heist, België  
**Veilinghuis:** Bonhams  
**Kavel:** Citroën SM 1974, chassis no. 00SC3494

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 00111 kilometers.

Jan van Ekris noemde het al even in zijn verslag van de Zoute Grand Prix in Knokke-Heist. Naast het indrukwekkende Concours d'Elegance vond ook The Zoute Sale plaats: een veiling met een hoop lekkers en dit jaar een extra smakelijk snoepje, namelijk de ex-auto van Robert Opron. De

auto die Opron zelf ontwierp en waar hij dus ook zelf in reed, dat trekt natuurlijk de aandacht. Eerst maar eens over de auto zelf. Ditmaal hebben we geluk dat er ook live een paar ogen langs zijn gegaan. Die bevestigen wat we eigenlijk ook op de foto's zien: een keurige SM in mooie staat waar je zo in wegrijdt. Het zwarte leer heeft een mooie patina, de lak ziet er goed uit en alles is netjes en schoon, ook onder de motor-kap. Niet zo gek, want Citroën-specialist Guy Stoeckel pakte een paar jaar terug de techniek aan, waarbij ook de aanbevolen modificaties werden gedaan. Jan van Ekris gaf de auto uiteindelijk een





onoverkomelijk, want de auto werd afgehamerd op 87.400 euro. Dat is zeer flink voor een 8/10, maar dan zit je wel op hetzelfde leer als de man die onze geweldige diva heeft gecreëerd. En die nalatenschap is in ieder geval onbetaalbaar.

**Datum: 13 oktober 2021**

**Plaats: Boxmeer**

**Veilinghuis: BVA Auctions**

**Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SD0378**

Bijzonderheden: carburateur, automaat, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 19310 mijlen.

Van een 8/10 naar een 2/10. Wie hier uiteindelijk toch minimaal een ruime voldoende van wil maken, zal flink wat liefde moeten geven. De foto's zeggen voldoende, dit is in het beste geval een volledig restauratie-object. In het slechtste geval mag ze nog wat onderdelen doneren en daarna is het einde verhaal. Veel meer dan dat dit een Amerikaanse import betreft is helaas niet bekend, anders dan dat er geen sleutels aanwezig zijn en de motor niet draait. De grote vraag is of de winnende bidder na zijn uitgave van 5200 euro bereid is nog meer te investeren, of dat dit een eeuwige Jane Doe zal blijven.



ron waard?

Belangrijk detail is in ieder geval dat Opron niet de eerste eigenaar was. Pas na de eeuwwisseling kwam de SM op zijn oprit te staan en in 2006 deed hij haar alweer van de hand aan een lid van de Peugeot-familie. Naar verluidt maakte hij ook niet bijster veel kilometers in zijn eigen creatie. En omdat de SM na die verkoop in 2006 nog een paar keer van eigenaar wisselde, kan je jezelf er ook niet van verzekeren dat de pluisjes tussen de stoelen in ieder geval van Opron's kostuums komen. Toch leek dat voor de hoogste bidder uiteindelijk niet

8/10. Een SM in deze staat mag zeker wat kosten, maar hoeveel? En wat is de verbintenis van Op-







**Datum:** 24 oktober 2021

**Plaats:** Parijs, Frankrijk

**Veilinghuis:** Artcurial

**Kavel:** Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2363, motor no. 102.654

Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, rood met grijs stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 23320 kilometers.

Bij het verlaten van de fabriek op 17 maart 1971 was deze diva nog Vert des tropiques, een kleur die momenteel alleen nog onder de motorkap terug te vinden is. Na de tenaamstelling op 24 maart 1971, wisselde ze in september 1977 van eigenaar en kwam in handen van een gerenommeerde wijnmaker uit Gervy-Chambertin die haar 26 jaar in bezit hield. In 2003 vond er weer een wissel plaats en ondertussen onderging de diva het nodige werk. Zo maakte het Vert des tropiques plaats voor rood en verzorgt SM2A het onderhoud. Nou weten we dat zij tot het extreme kunnen gaan bij een SM, maar in dit geval lijken ze alles redelijk standaard gehouden te hebben. Kijkend naar de rest van de auto, dan mag er nog wel wat gebeuren - te beginnen met het spuiten van de blauw/groene binnenschermen

die fel afsteken tegen de overige rode lak – maar dat hoeft niet meteen. Hier staat geen ‘garage queen’, maar een rijdersauto die ogenschijnlijk regelmatig wordt uitgelaten. Tot voor kort dan, want helaas overleed de laatste eigenaar. Artcurial hoopte tussen de 20.000 en 30.000 euro uit te komen en dat werd zelfs nog iets meer: 33.376 euro.



**Datum:** 7 november 2021

**Plaats:** Chassieu, Frankrijk

**Veilinghuis:** Osenat

**Kavel:** Citroën SM 1971, chassis no. 00SB8555, motor no. 107.127

Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, rood met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 66891 kilometers.

Nog een rode SM uit 1971. Bijzonder, want het is een kleur die je toch niet vaak ziet. En ook in dit geval is er sprake van een niet-originale teint. Volgens de overlevering kocht de eerste





eigenaar de auto bij een dealer in Parijs en toog hij linea recta naar Chapron, omdat de oorspronkelijke kleur niet zinde. Welke kleur dat dan was vertelt het verhaal helaas niet. In ieder geval gaat deze SM al sinds dat prille begin door het leven als bordeauxrood exemplaar. In 2015 nam Patrick Marchesseau in Cormes Royal de hydrauliek onder handen en in 2020 werd er het nodige werk aan de motor verricht. Rekeningen ter waarde van 25.000 moeten dat ondersteunen. Maar goed ook, want de foto's zijn weer eens met een aardappel gemaakt dus daar valt moeilijk op te varen. Het interieur lijkt in ieder geval netjes, op de rechterdeur valt een lelijke deuk op. Met een schatting tussen de 35.000 en 45.000 euro lijkt het erop dat Osenat deze SM toch redelijk hoog aanschreef, maar de bidders kwamen niet in de buurt van een dergelijk bedrag.

**Datum:** 14 november 2021  
**Plaats:** Birmingham, Verenigd Koninkrijk  
**Veilinghuis:** Silverstone Auctions  
**Kavel:** Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8915, motor no. 107.268  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7



liter, handgeschakeld, originele radio, groen met bruin lederen interieur, tellerstand: onbekend. Naast de auto van Opron ging er onlangs nog een diva van een bekendheid in de verkoop. Mike Brewer, presentator van het populaire televisieprogramma Wheeler Dealers op Discovery Channel, deed na enkele jaren bezit zijn SM weer van de hand.

En dat terwijl hij, geheel in Wheeler Dealers-stijl, behoorlijk wat tijd investeerde om de auto weer in representatieve staat terug te brengen. In zijn woorden: "Years ago, I was offered a very beaten Citroen SM, damaged on almost every panel, the engine in bits, it was a mess, but I have a deep fascination for the SM and its one of my must have cars so I bought it. The job of restoring such a complicated car can't be done alone, and I've always said you have to choose your partners carefully, so I put a call out on the Citroen SM Owners Club and asked for experts to dig in and help me push this build."

Die hulp vond hij bij Nathan Bovington van Paragon in Northampton. Een restauratie volgde, maar Mike zelf bleek na de voltooiing te weinig tijd te hebben om ook daadwerkelijk te rijden. En dus mocht de diva naar een nieuwe liefhebber. Zoals we gewend zijn van Mike ging dit gepaard met een ronkend verkooppraatje: concours-spuutwerk, onderdelen ingevlogen vanuit



alle hoeken van de wereld en showwinnaar. We nemen het voor waar aan, maar tegelijkertijd valt ook op dat aan het interieur weinig aandacht is besteed. Het leer lijkt zijn beste tijd te hebben gehad en het geheel oogt wat morsig. Maar goed, Wheeler Dealers draaide ook nooit om het afleveren van auto's in concoursstaat, ze moesten vooral weer goed rijden. In het geval van de Mike-SM kunnen we binnenkort zien of dat geslaagd is wanneer ze schittert in The Grand Tour (zie Snelle Mededelingen). Ook leuk om te kijken voor de nieuwe eigenaar, die 41.063 pond (49.000 euro) betaalde voor de SM. Ik ben benieuwd of daar ook de beroemde handdruk van Mike bij inbegrepen zat.

**Datum: 15 november 2021**  
**Plaats: Toronto, Canada**  
**Veilinghuis: Bring a Trailer**  
**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 01SB0102, motor no. 250.386**  
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, automaat, moderne airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 70649 mijlen.  
 Een SM die in SublieM 94 ook voorbij kwam en dat was niet de eerste keer. Deze diva heeft op zijn zachtst gezegd een roemrucht veilingverleden. In 2018 geveild voor 75.000 euro, amper een jaar



later afgehamerd op 30.000 (!) euro, in augustus dit jaar verkocht voor 21.000 euro en nu weer van de hand gedaan, ditmaal voor ruim 31.000 euro. Dat roept toch een hoop vragen op. Een ding is in ieder geval zeker en dat is dat enkele van de vroegere eigenaren flink hun wonden hebben moeten likken. Meer over de auto in SublieM 94, 89 en 86.

**Datum: 19 november 2021**  
**Plaats: Hasselt, België**  
**Veilinghuis: BVA Auctions**  
**Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB0851**



Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand:

07613 kilometers. Soms zijn het de details die een SM aantrekkelijk maken. Neem deze Franse diva, een van de vroegere exemplaren. Prachtig te zien aan de hebbertig makende bumper zonder stootstrip. Ook hebbertig maakt de originele Continental Edison tussen de voorstoelen. Volgens BVA Auctions komt deze SM zelfs met heuse centrale vergrendeling. Dat is twijfelachtig, maar zeker niet ondenkbaar. Zelfs binnen onze eigen club hebben we leden die daar aan werken, zie de rubriek van Han Geisler in de vorige Su-

blieM. Los van de details lijkt er ook gewoon een nette SM te staan met mooi leer en keurig ogende koets. Over de techniek is niks bekend behalve dat de motor loopt. Al met al een auto die aardig op waarde lijkt te zijn geschat met een winnend bod van 35.500 euro.

**Datum: 21 november 2021**  
**Plaats: Kirkland, Verenigde Staten**  
**Veilinghuis: Bring a Trailer**  
**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4961**  
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, rood met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 97710 mijlen.  
 Driemaal is scheepsrecht: nog een SM die ergens gedurende haar





leven een rode jas aangetrokken kreeg. Naar verluidt zo'n 30 jaar geleden en afgaande op de binnenschermen was de auto daarvoor bruin. Een kleurwissel willen de puristen onder ons misschien nog door de vingers zien, maar daar is het niet bij gebleven. Zo vallen een aantal zaken op, waaronder 2 dubbele einddempers (Ansa?), een aangepaste pookknop en dubbele zwarte strepen op de motorkap. Geen SM voor liefhebbers van originaliteit dus. Wel een auto voor de hobbyïst, want zowel in- en exterieur als de motor kunnen werk gebruiken. De verkopende dealer leek weinig te weten van de geschiedenis van de auto, maar vermeldde wel een rokende motor bij het starten. Oppassen geblazen dus. Toch schrokken de foto's en de woorden van de dealer de kopers niet echt af en ging

het bieden door tot 27.000 dollar (24.000 euro).

**Datum: 22 november 2021**

**Plaats: Online**

**Veilinghuis: Artcurial**

**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8850**

Bijzonderheden: carburateur, handgeschakeld, airco, originele radio, wit met zwart leren interieur, afgelezen tellerstand: 47634 kilometers.

Veilinghuis Artcurial bracht onder de naam 'A French Collection' een groot aantal Franse klassiekers onder de hamer. CX'en, DS'en, BX'en en nog veel meer iconen gingen voor soms pittige

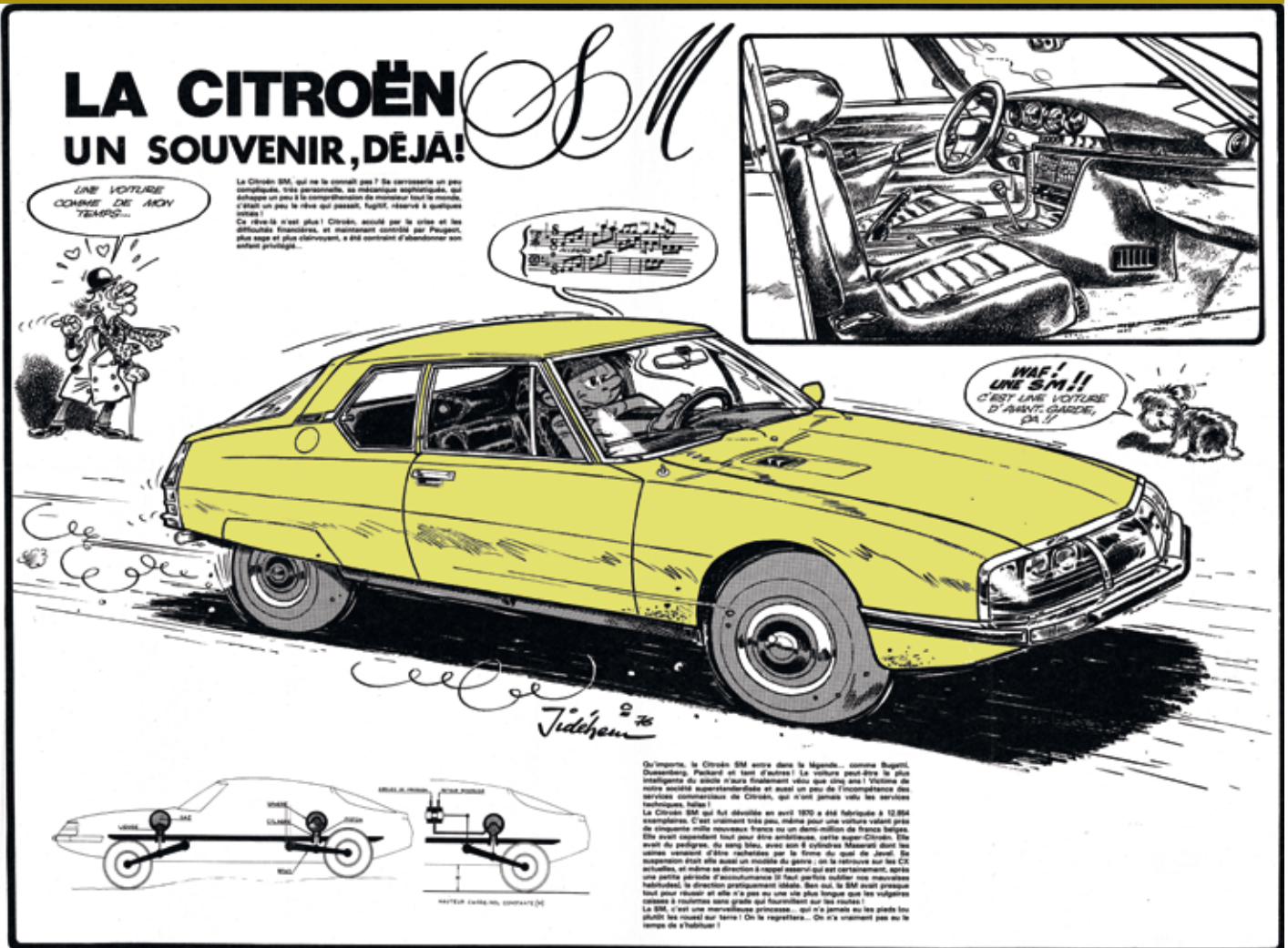
bedragen van de hand. Op zo'n feestje nodig je natuurlijk ook een diva uit. In dit geval eentje die op 72 mei 1972 voor het eerst werd geregistreerd en door het leven gaat in introductietrim: wit met zwart leer. Over haar verleden laat ze niet veel los, behalve dan dat ze weinig eigenaren heeft gehad en dat er de laatste jaren wat regulier onderhoud en klein cosmetisch werk heeft plaatsgevonden. Beoordelen we haar op haar uiterlijk, dan staat er vooral een origineel ogende dame die de aandacht weet te trekken. Dat lukte haar dan ook en voor 44.640 euro ging ze zoals verwacht met een nieuwe eigenaar naar huis.











## Car-toons van kunstzinnige tekenaars: Jidéhem

De afgelopen jaren heeft Jeroen van Tongeren zijn uitgebreide verzameling SM-documentatie met ons gedeeld in de rubriek *Oud papier*, waarvoor dank! Nu zijn collectie langzaam is uitgeput, neemt Henk Middelkoop het stokje over met een nieuwe rubriek: *SM-art*, de SM via pen en papier.

door Henk Middelkoop

Er waren tijden dat kranteninkt duur was en foto's veel drukinkt vroegen. Dat waren de hoogtijdagen voor illustrators. Allerlei dag- en weekbladen werden volgetekend met cartoons en strips. Uitstekend te drukken en zeer gewaardeerd bij het lezerspubliek.

Destijds een vak of ambacht waar je gewoon je brood mee kon verdienen. Met het verstrijken van de jaren neemt de waardering voor deze kunstvorm steeds meer toe. Originale en zeldzame stripnummers zijn inmiddels een waar verzamelobject. Met prijzen waar je

soms wel een SM van kunt kopen.

### Jidéhem

We openen deze nieuwe rubriek in *SublieM* met een bekende. Enkele nummers geleden plaatste de redactie een SM-poster uit Spiro n°2037 op de middenpagina van



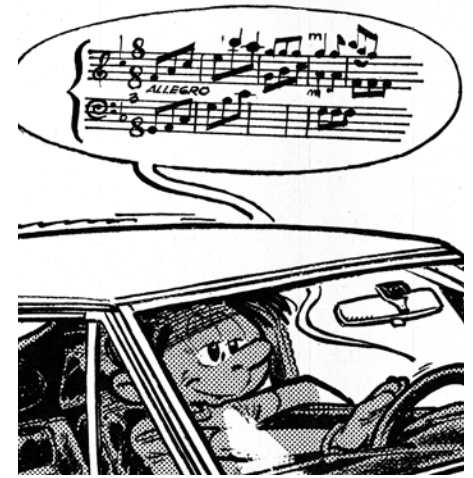


kaalgesleten SM-Dinke Toys op de rieten vloermatten. En daar startte voor de meesten van ons een levenslange fascinatie. Jean de Mesmaeker deelde die fascinatie. Hij was een autoliefhebber en Citrofiel. Die voorliefde deelde hij met zijn chef en leermeester André Franquin, die zich het liefst voortbewoog in een DS. Van hem is de legendarische gewoonte bekend "om zijn DS te parkeren met z'n handschoenen zodanig op het stuur dat het er veel op leek dat de onzichtbare man in was gestapt." Gebaseerd op de Guust-scène waarin Kwabbernoot in een op afstand bestuurde ID wordt ontvoerd. Heerlijk idee eigenlijk: rijden met handschoenen...

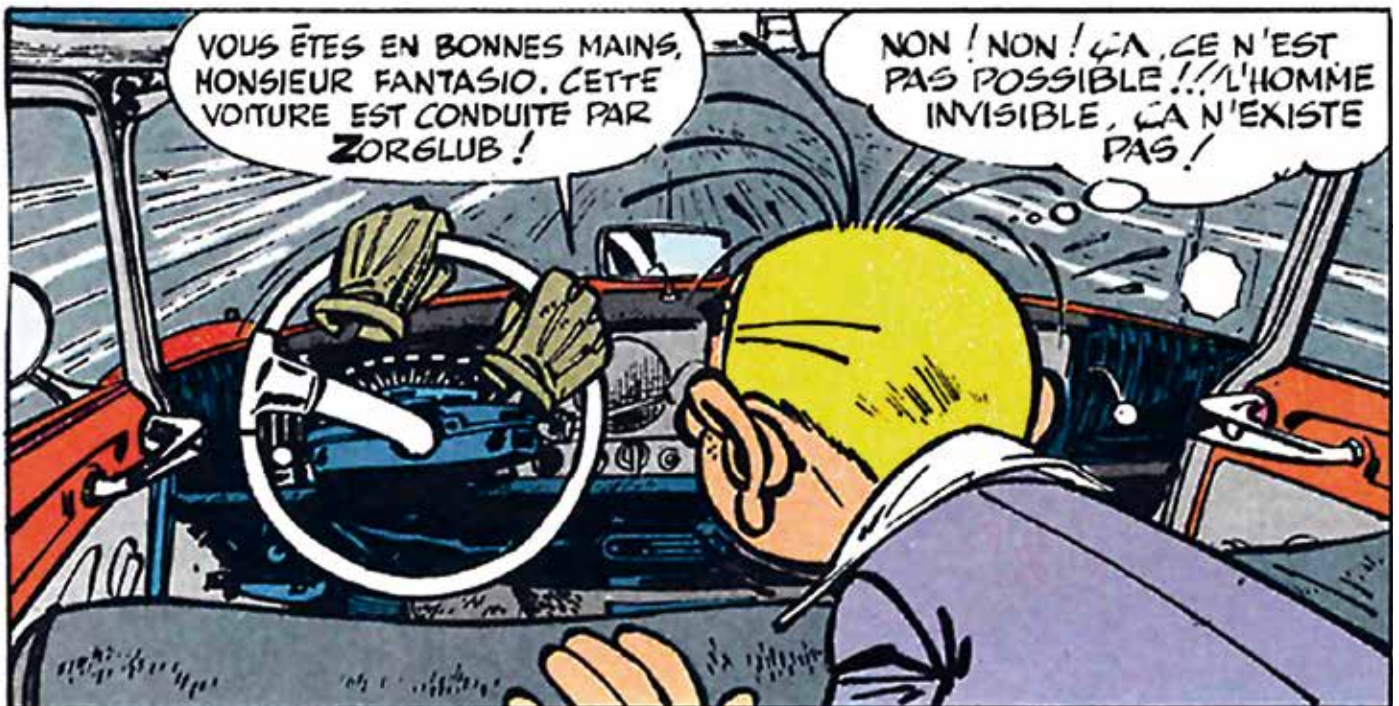
ons gewaardeerde lijfblad. Van niemand minder dan illustrator Jidéhem, de artistieke pseudoniem voor Jean De Mesmaeker. Heel bekend als de tekenaar achter de autorubriek Starter in het blad Spirou of Robbedoes. Een stripblad dat vroeger stukgelezen op onze slaapkamers rondslingerde. Gebroederlijk naast een

### Starter

Jean was lange tijd de assistent van Franquin en maakte zich nuttig door auto's in de scènes van zijn chef te illustreren. Zijn vaardigheid daarin bleef niet onopgemerkt en al snel mocht hij het tekenwerk voor de rubriek Starter verzorgen. Een wekelijkse Spirou-autorubriek waarvan de



tekst door Jean Wauters werd verzorgd. In die reeks zijn prachtige dubbelpagina's volgetekend. 'La Citroën, un souvenir déjà' is daarvan voor ons het bekendste voorbeeld. Met uiteraard personage Starter in de hoofdrol. Heel treffend getekend: ietwat loom en vergenoegd kijkend, een hand losjes aan het stuur, arm uit het raam. Savoir vivre: wat wil een mens nog meer? Het deuntje dat hij lijkt te fluiten heb ik persoonlijk achter de piano proberen na te spelen. Zonder veel succes overigens, maar dat





kan zomaar aan mijn muzikale vaardigheden liggen. Ook een poging om een app de melodie te laten naspelen of herkennen, leidde tot niets. Dus we zullen het er maar op houden dat Jean ons als een echte cartoontekenaar in de maling neemt en bij het tekenen van de nergens-op-slaand-notenreeks in 1976 al grinnikte bij de gedachte dat mensen bijna 50 jaar later nog steeds zouden proberen een melodie te destilleren uit het onsamenhangende muziekschrift. Allegro: vrolijk, opgewekt, levendig....

### Personages

Naast Starter zijn er in de plaat nog 2 personages opgenomen. Een typisch Frans ouder heertje die een cris-de-coeur slaakt bij het zien van de SM: "Une voiture comme de mon temps" / "Een echte auto van mijn tijd." Daar kunnen we helemaal mee instemmen: nog steeds is de SM helemaal bij-de-tijd qua prestaties. Wel speciaal dat Jean de Mesmaeker een personage dat duidelijk

achterloopt op zijn tijd, deze rake verzuchting laat slaken.

Het commentaar van het schoothondje in de plaat is eveneens speciaal: "Waf! Une SM!! C'est une voiture d'avant-garde Ça!" Vrij vertaald: "Waf, een SM, dat is een avant-garde auto!" Maar waarom zou je een hondje deze praatwolk geven? En dan nog een schoothondje van het type waar de gemiddelde SM-rijder niet gelijk mee geassocieerd wil worden... We zullen het nooit weten, want we

kunnen het Jidéhem of Jean niet meer vragen. Hij heeft in 2017 zijn laatste streep getrokken en is na een zeer productief leven van ons



heengegaan.

Toch valt er wel wat te zeggen voor de twee personages die de plaat van commentaar voorzien. Het is 1976. Je moet een middenpagina vullen over de Citroën SM. De dame is uit productie genomen. De betrouwbaarheid is laag. Je houdt van het merk Citroën, maar je moet ook reëel zijn richting je lezerspubliek. Tja,

dan zijn het commentaar van een antiek heertje en dito hondje best een goede inval om het algemene gevoel rond dit historische Citroën-model onder woorden te brengen.

### Tekst

De tekst die bij de dubbelpagina geschreven is, komt zonder twijfel uit de pen van Jidéhem. Jean Wauters, de geestelijk vader van de Starter-rubriek, had het blad Spirou of Robbedoes immers al in 1965 verlaten. Dus om meer te weten te komen over de SM in 1976 kunnen we de tekst op de plaat beter wat nader bestuderen. En die tekst is verrassend, subtiel, fraai en eigenlijk zoals alleen een echte Belg het onder woorden kan brengen. Ik heb geprobeerd de tekst te vertalen. Mijn Franse leraar, professeur Brand, zal waarschijnlijk niet direct trots op mij zijn, maar allé! Daar gaan we: De Citroën SM, wie kent haar niet? Haar lichaam is een beetje ingewikkeld, heel persoonlijk, haar geavanceerde mechanica, die ontsnapt ietwat aan ieders begrip,

het was een beetje een voorbijgaande droom, vluchtig, gereserveerd voor enkele voorlopers!

Deze droom is niet meer!

Citroën, in het nauw gedreven door de crisis en financiële moeilijkheden, en nu gecontroleerd door Peugeot, wijzer en helderder, werd gedwongen zijn



bevoorrecht kind in de steek te laten...

Hoe dan ook, de Citroën SM betreedt de legende... zoals Bugatti, Duesenberg, Packard en vele anderen! Misschien wel de meest intelligente wagen van de eeuw heeft uiteindelijk maar vijf jaar geleefd! Slachtoffer van onze supergestandaardiseerde samenleving en ook een beetje van de incompetentie van de commerciële diensten van Citroën, die

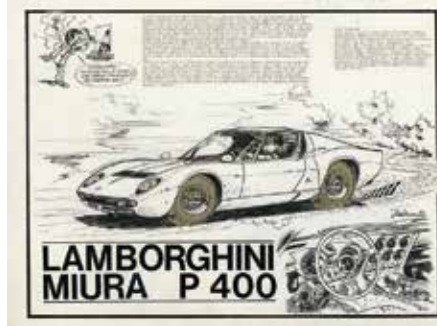


de technische service nooit op de juiste waarde geschat hebben. Helaas!

De Citroën SM die in april 1970 werd onthuld, is geproduceerd in 12,854 exemplaren. Dat is echt



heel weinig, zelfs voor een auto die bijna vijftigduizend Franse frank waard is of een half miljoen Belgische frank. Zij had echter alles in zich om ambitieus te zijn, deze super-Citroën. Zij had een stamboom, blauw bloed, met haar 6 cilinder Maserati wier fabrieken net waren gekocht door de



firma van de Quai de Javel. Haar ophanging is ook een model in zijn soort; we vinden die terug op de huidige CX. En zelfs de Diravibesturing die, zeker na een kleine periode van gewenning (soms moeten we onze slechte gewoontes vergeten), praktisch de ideale manier is.

Nou ja, de SM had bijna alles om te slagen en ze had geen langer leven dan de vulgaire rolkragen zonder stijl die zwermen over onze wegen!

De SM is een geweldige prinses... die nooit haar voeten (of liever haar wielen) aan de grond heeft weten te krijgen! We zullen er spijt van krijgen... We hadden echt niet de tijd om te winnen.



### Souvenir

Ik zou de tekst graag links en rechts van commentaar hebben voorzien. Maar vanuit het perspectief van 1976 is het al een heel compleet commentaar. Herlees gerust de vertaling. En probeer desnoods ook het Frans, de moedertaal van onze SM. Het staat er zo mooi dat er eigenlijk weinig

aan toe te voegen is. Een oprecht textueel souvenir.

### Posters

Ook de andere Starter-posters waarin Citroëns voorkomen, zijn de moeite waard. De serie heeft jaren geduurd, maar enkel de DS19 en de 2CV hebben het tot een eigen poster weten te brengen. En als we de rest van de serie bekijken, dan lijkt de conclusie voor de hand te liggen dat Jidéhem vooral een serie bijzondere wagens wil belichten. Niet direct



de meest succesvolle, maar juist voitures die het verdienen om aandacht te blijven krijgen. Zoals de laatste Panhard, de Lambourghini Miura P400 of de Bugatti Royale 41.

Uiteindelijk zijn er zelfs verschillende boekjes gepubliceerd, waarin al het materiaal van de Starter-rubriek in is opgenomen. Die gaan we later nog eens voor het voetlicht brengen. Want Jean de Mesmaeker verdient alle lof voor de Starter-serie en speciaal de SM-poster. Prachtig getekend, treffend becommentarieerd en involend verwoord. Echt SM-ARTistique.

In de volgende rubriek gaan we kennismaken met een levende car-toonist: Koen de Vreeze, illustrator bij Fabriekshuys.nl en eveneens liefhebber van zwevende Citroëns en andere rollende wagens!



## De charme van een oude Franse bak

“Ben je met die oude Franse bak?”, werpt een kennis me tijdens een verjaardag toe. In slechts zeven woorden wordt mijn trots gedegradeerd tot een stuk schroot. Zelf staat hij glunderend naast zijn gloednieuwe Seat Ateca, die hoog uittorent boven de inmiddels neergedaalde SM die ik zo koester. Ik lach plichtmatig en stort me op een nadere inspectie van de Duitse Spanjaard. Stoelverwarming, virtual cockpit, DCC, ACC, DSG: het lijstje is indrukwekkend. “Zit er bij jou allemaal niet op, hè?”, klinkt het lachend naast me. Ik stap gauw weer uit en doe nog een dappere poging. “Nee, maar ze heeft wel charme.” De woorden missen hun doel en de kennis stuurt voldaan zijn full led-verlichting het donker in.

Vriendinlief kijkt me, leunend tegen de diva, meewarig aan. Het woord ‘charme’ staat voor haar synoniem aan ‘even met de ANWB bellen’. In de 5 jaar dat ik mijn SM inmiddels bezit, reed ze slechts

2 keer eerder een rondje mee, stellig overtuigd dat de boel ieder moment kon ontploffen. Onterecht overigens, want de oude dame is in al die tijd enorm trouw gebleken. Op een geknapte dynamoriem na, maar dat is charme. En twee gescheurde lezzakken, ook charme. Airco? Doet het niet, charme. En goed, er was die keer dat alle benzine de garage inspoort dankzij een gesprongen brandstofslang. Maar dat is... nou ja, vul maar in.

Ik open de passagiersdeur en met frisse tegenzin laat mijn wederhelft zich in de fauteuil zakken. Het is inmiddels 4 uur 's nachts (mooi, want lege wegen) en flink afgekoeld (dubbel mooi, want lekkere koude lucht voor de motor). Al snel vult de warmte van de V6 de cabine en zweven we op hoogst illegale snelheid over een verlaten A44. De uitlaten zingen, de hydropneumatische vering deint, het leer kraakt zachtjes en naast me hoor ik nog net voor het wegdommelen: “Zit toch wel lekker, zo’n oude Citroën.” Twee diva’s in hun element en geen moderne optie die ik mis.

Terwijl de SM nog staat na te knisperen en langzaam weer richting de grond gaat, krijg ik een bemoedigend schouderklopje van diva 2. “Ik begrijp het hoor, ze rijdt heerlijk.” De zeven woorden die eerder nog de avond ontsierden, zijn in één klap vergeten. Trots kijk ik nog eens achterom, het verse straaltje LHM dat langzaam onder de auto vandaan loopt neger ik. Dat is charme.

*Sietse Beckers*





# AVELINGEN

- RESTORATIONS -



## Avelingen Restorations

Wij zijn gespecialiseerd in het restaureren van oldtimers. Door de jarenlange ervaring is er een brede kennis opgebouwd en is de vakmanschap van een hoog niveau.

- Advies
- Restauraties
- Plaatwerk
- Richtwerk
- Taxaties

Avelingen-Oost 6 | 4202 MN Gorinchem | T 0183 63 41 49

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



