

Op visite bij Thierry

Langs bij een droomcollectie voor SM-liefhebbers



Nieuwe clubvoorzitter
benoemd op algemene
ledenvergadering



Citro-Classica: einde-
lijk weer een nationaal
Citroën-evenement



In gesprek met
illustrator en cartoonist
Koen de Vreeze

Citroën SM Club Nederland



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

Bestuur

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

SublieM

Redactie: Sietse Beckers (sietsebeckers@outlook.com)
Nico Schakel (nico@nicoschakel.nl)
Henk Middelkoop (h.middelkoop@klikSAFE.nl)
Robin Visser (robin@mr-robinvisser.nl)
Vormgeving: Tony Vos (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.





96

juli 2022

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Jan van Ekris	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Première Project S.....	8
Door Marc Hopmans	
Salut Membres.....	10
Door Robin Visser	
Das Zylinderhaus.....	13
Door Rob Kruijff	
Droomcollectie voor SM-liefhebbers.....	17
Door Jan van Ekris	
Fotoverslag Citro-Classica.....	26
Door de redactie	
Soul Mates – Iso Rivolta en Alfa Romeo 2600 Sprint Bertone.....	30
Door Robin Visser	
Eenmaal andermaal.....	44
Door Sietse Beckers	
SM-art: Koen de Vreeze.....	52
Door Henk Middelkoop	
ALV 2022.....	58
Door de redactie	

Coverfoto door Jeroen van Tongeren, foto achterblad door Robin Visser

Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



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



**CYRIL SARS
CITROËN
CARS**

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

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

Beste clubleden,

Op 3 april jl. ben ik op de ALV formeel gekozen tot uw voorzitter. Dat beschouw ik als een hele eer en ik zal alles doen wat in mijn vermogen ligt om onze geweldige club zo goed mogelijk te leiden. Gelukkig heb ik de afgelopen twee jaar reeds als medebestuurder de nodige ervaring op mogen doen.

Ik kan het uiteraard niet alleen en weet mij gesteund door een enthousiast en kundig bestuur, bestaande uit Sietse Beckers, Hans Wortman, Peter van Geest, Peter Derks, Jan-Paul Klijntunte en Nico Schakel. Nico was de afgelopen twee jaar onze voorzitter en heeft dit, ondanks alle coronaperikelen, uitstekend gedaan. Sinds 2014 is Nico aan onze club verbonden als bestuurslid en hij heeft er al die jaren een waardevolle bijdrage aan geleverd. En dat zal hij blijven doen. Nico: bedankt voor alles wat je tot nu toe voor onze club hebt gedaan en nog zal gaan doen!

Voor wie mij niet kent: ik ben 62 jaar, getrouwd met Helga en wij hebben 2 fantastische zoons van 23 en 26 jaar. Van beroep ben ik landelijk opererend vastgoedadviseur in winkelpanden. De SM gaat als een rode draad door mijn leven. In 1975 kocht mijn vader een SM uit 1972 welke sinds 1983 (bijna 40 jaar dus) mijn eigendom is. Iedere keer als ik erin rijd, tovert zij een lach van oor naar oor op mijn gezicht. Een SM is van een buitencategorie. Wat een geweldige auto! Terwijl ik dit schrijf, schijnt er een vrolijk voorjaarszonnetje in mijn kantoor naar binnen. Alle bomen, planten en bloemen lopen uit en eindelijk kunnen we na een te lange koude en natte periode weer volop genieten van onze Diva's. We gaan van 2022 weer een mooi en gezellig clubjaar maken met veel en gevarieerde meetings. Dat begon bij de ALV en werd gevolgd door het evenement Citro Classica op 30 april en 1 mei op het Vliegveld Twente, waar wij als club een stand hadden. Op 7 mei volgde een bezoek aan de adembenemend mooie collectie van gepassioneerd clublid Thierry Dehaeck in Ieper/België. Onderdeel van zijn omvangrijke, fraaie

Van de voorzitter



klassieke- en sportwagencollectie is de bijzondere collectie SM's. Die bestaat uit de SM 'Mylord' (cabriolet), 'Opera' (SM 4-deurs), 'Espace' (SM targa) en 'The Rig' (race-SM met trailer en SM tow truck). Naast de collectie van Thierry is recent het gespecialiseerde Maserati-restauratiebedrijf Mistral Classics van Patrick Hanssen gevestigd. Ook dat hebben wij dezelfde dag bezocht. Van 3 tot en met 6 juni organiseerde onze Belgische zusterclub het jaarlijkse internationale evenement. Hier namen 15 personen uit onze club aan deel met 9 auto's. Op 18 juni volgde een toerit met bezoek aan een mooie privé-autocollectie. De dag begon en eindigde op het Kasteel Waardenburg en werd afgesloten op het terrein van het kasteel met een barbecue.

De organisatie van de clubstand op Citro Classica en de toerit met BBQ op 18 juni was in de goede en vertrouwde handen van ons aller Robin Visser. Robin: bedankt voor jouw tomeloze inzet en enthousiasme voor onze club!

Ik hoop van harte jullie te mogen begroeten op één of meerdere evenementen die dit jaar nog volgen!

À bientôt
Jan van Ekris

Twee keer sable métallisé in 1:12

Na een versie in bleu de bregançon en een in vert argenté, lanceerde Ottomobile begin dit jaar voor de derde keer een gelimiteerde uitgave van de Citroën SM in schaal 1:12. In totaal 999 stuks in de kleur sable métallisé. En net als bij de eerdere twee versies duurde het niet lang voordat alle exemplaren à 149,90 euro vergeven waren. Eén is er in ieder geval

bij oud-voorzitter Nico terecht gekomen, zie verderop in deze SublieM.

Heb je de lancering gemist en wil je toch graag zo'n mooie 1:12 in sable métallisé op de mantel? Niet getreurd, er zijn namelijk twee oplossingen! De eerste is voor de hand liggend en heet internet. Op bijvoorbeeld Marktplaats en leboncoin zijn nog genoeg exemplaren te vinden, nieuw in doos. Mits je bereid bent iets meer dan de originele vraagprijs

te betalen. Vergeleken met de prijzen die soms voor de blauwe en de groene Ottomobile worden gevraagd, valt het echter nog mee met de waardestijging.



Optie twee is wachten tot het najaar. Dan komt Norev namelijk óók met een 1:12 in sable métallisé. Over die auto is verder nog weinig bekend, behalve dat het een metalen model betreft, in tegenstelling tot het kunststof model van Ottomobile. De richtprijs is waarschijnlijk ongeveer gelijk.

Lastig te vinden

‘onderdeel’: kofferset

Sommige onderdelen van de SM zijn lastig te vinden. Originele raamschakelaars bijvoorbeeld of een Continental Edison. Maar als je het jezelf écht moeilijk wilt

Citro boutique

Living the Citroën life

maken, ga je voor die ene vrijwel onvindbare optie: de bijpassende set van vijf koffers die precies achterin de kofferbak past. Inclusief reservewiel!



De set komt zelden voorbij, dus als de koffers een keer opduiken, is dat het vermelden waard. Zoals laatst op Ebay, waar 1400 euro voor een set werd gevraagd. Normaal gesproken helemaal geen verkeerde prijs, integendeel, maar helaas: niet alleen was de staat matig, er ontbrak een van de vijf koffers. Desondanks bijzonder en alsnog verkocht voor een onbekend bedrag.

Evenementen

Belangrijke data 2022

3-7 augustus:	ICCCR in Torun, Polen
4 september:	Sluitingsdatum kopij Subliem 97
5 november:	Technisch evenement bij Renard Automobiles
20 november:	Sluitingsdatum kopij Subliem 98

Meer weten over onze evenementen? Bekijk dan de agenda op de website 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.



Citroën SM in The Grand Tour terugkijken

Autoprogramma The Grand Tour (het vroegere Top Gear) kwam eind vorig jaar met een special over Franse auto's, waarbij een mooie rol was weggelegd voor de Citroën SM. Zelfs Jeremy Clarkson en Richard Hammond, normaal gesproken niet de grootste fans van Franse

auto's, zijn het er roerend over eens dat de SM een speciale verschijning is. Helaas zit The Grand Tour zoals zoveel series tegenwoordig achter een betaalmuur. Alleen als je lid bent van Amazon Prima, kan je het hele programma bekijken. Gelukkig is het fragment met de SM ook los terug te bekijken op Youtube. Scan de QR-code hiernaast en geniet.



Herinnering contributie 2022!

Heb je de contributie voor 2022 (à 80 euro) nog niet voldaan? Maak deze dan over naar rekeningnummer NL86INGB0000533621 t.n.v. Citroën SM Club Nederland. Gebruik de vermelding 'contributie 2022 (naam)' om het onze penningmeester makkelijk te maken.



De langverwachte première!

Na bijna twee jaar wachten was het dan zover. Op 28 november vorig jaar kon eindelijk de première plaatsvinden van de film 'Project S' over, uiteraard, de Citroën SM.

door Marc Hopmans

Locatie: Filmtheater Fanfare, gevestigd in het Markland College in Oudenbosch (gemeente Halderberge). Omdat ik vrijwilliger ben in dit theater kreeg ik snel de medewerking van de directeur van het Theater, Ad Uijtdewiligen. Die zorgde samen met zijn vrouw Dian ook voor een hapje en een drankje na afloop van de film.

Fotosessie

Voordat de film vertoond ging

worden, hadden we een afspraak met de burgemeester van Halderberge, Bernd Roks. Ooit ook

een gelukkige bezitter van een Citroën SM. Hij was meteen bereid om een openingspraatje te houden voor de aanvang van de film. Maar eerst moesten er foto's gemaakt worden van een van de kenmerkende plekken van Oudenbosch: de kapel van Saint Louis, een voormalige jongens-



kostschool. Samen met de basiliek van Oudenbosch is deze kapel een markante verschijning aan de skyline van Oudenbosch.

Stipt om 13.00 uur verscheen de burgemeester in een zwarte Citroën CX. Geen SM, maar een CX is ook iconisch. Nu was het wachten op Nico Schakel, die zijn auto ter beschikking had gesteld voor de fotosessie. Helaas had



Nico enige vertraging, waardoor we noodgedwongen waren om mijn minder fraaie exemplaar te gebruiken voor de foto's. Eerst wat foto's van de auto met de kapel op de achtergrond. Daarna was de burgemeester bereid om naast de auto te poseren.

Ontvangst

Na de fotosessie gingen we met spoed naar het filmtheater, om de eerste gasten te verwelkomen. Na een kopje koffie in de foyer was het tijd voor de film. Een korte verwelkoming door Ad Uijtdewiligen, directeur van Filmtheater Fanfare, en daarna nam Nico Schakel het woord voor een vragenronde met de makers van de film, Dirk Besteman en Davied Eliasar. Vervolgens kwam de burgemeester aan het woord, die het begin van de film aankondigde.

De film

En toen werd de film gestart. Wie een technisch verhaal had

Samen met de basiliek van Oudenbosch is deze kapel een markante verschijning aan de skyline van Oudenbosch

verwacht, kwam bedrogen uit. Het gaat in de film meer om wat voor gevoelens de auto opwekt bij de gebruikers, maar ook bij de ontwerper.

(bezitter van een bijzondere SM, namelijk de Breznev-SM), Jay Leno en Jerry en Sylvia Hathaway. Jerry en Sylvia braken in de jaren 80 het wereldsnelheidsrecord voor voorwiel aangedreven auto's (Sylvia heeft het snelheidsrecord voor vrouwen nog steeds). Dat de makers net op tijd waren met hun documentaire blijkt uit het feit dat zowel Robert Opron als Jerry Hathaway ons inmiddels ontvallen zijn.

Indruk

Na ruim drie kwartier ging het zaallicht weer aan en kon er in de foyer nagepraat worden over de indrukken die de film gemaakt had. Ook de burgemeester had alle tijd om de verhalen over de Citroën aan te horen. Om 17.00 uur ging iedereen weer huiswaarts, nog onder de indruk van een mooie documentaire over onze auto.



Salut Membres

De meeste aanmeldingen voor ons clubje komen binnen via het contactformulier op de website. Als dat wordt ingevuld, komt er automatisch een melding binnen op het clubmailadres suzannemirable@gmail.com. De naam Suzanne Mirable komt uit de verhalen van Peter Pijlman, ooit veelschrijver in SublieM en ook van een paar boeken over de Citroën SM. Suzanne Mirable werd zo de logische naam voor een virtuele clubsecretaresse. Na mijn voorzitterschap ben ik de communicatie via de website blijven doen. Het verwerken van de informatie op de ledenlijst en het maken van de rubriek 'Salut Membres' gaat dan in één moeite door. Sinds de vorige SublieM zijn er zes nieuwe leden te verwelkomen, Hans Paalvast en Kees van der Donk stellen zich voor.

door Robin Visser

Hans Paalvast (61)

Ik ben 61 jaar en woon in Hoofddorp. Getrouwd en nog steeds verliefd. We hebben een zoon van 22 en een dochter van 20. Van beroep ben ik interim-manager. Naast de autohobby ben ik liefhebber van moderne kunst (1880 – 1920). Op automobiel gebied heb ik nog een paar leukerds. Ik ben al 40 jaar in het bezit van een origineel Nederlandse Renault Floride uit 1960. Ik heb er alleen bijna nog nooit mee gereden. Verder heb ik nog onder andere een Rover P6 en een Jaguar Series II. Maar ik ben ook een groot liefhebber van de Peugeot 504 coupé en cabriolet, met name de zescilinder. Daar heb ik er een paar van.

In mijn oneindig grote garage met geldboom in de achtertuin, je moet tenslotte kunnen dromen, staan een SM Espace (met targa-dak), een Aston Martin AR1, een Iso Grifo, een Aston Martin DB4 Zagato en ook nog iets heel anders: een Lamborghini Veneno spider. Echt 'out of this world'! Ik ben gevallen voor de Citroën SM omdat het natuurlijk

een fascinerend rijdend kunstobject is. Daarbij vind ik het een uitdaging om de auto helemaal te leren kennen en vakkundig te restaureren. En als ik nu niet aan zo'n auto begin, komt het er nooit meer van. Ik kan best heel veel zelf als het op sleutelen aankomt, maar ik breng mijn auto's ook wel regelmatig naar de garage. Ik heb nu eenmaal niet altijd overal zin in en soms ook de tijd niet. Bovendien wil ik na al die jaren wel eens dat mijn auto's rijden.

Van de club verwacht ik vooral gezelligheid: over auto's en andere leuke dingen kletsen. Af en toe een leuk reisje, dat zou ook fijn zijn. Met mijn andere auto's heb ik dat eigenlijk nooit gedaan. Wat ik kan betekenen voor de club, dat is het delen van mijn hulpvaardigheid en mijn kennis. Tijd om nog actiever te worden en bijvoorbeeld in het bestuur plaats te nemen, heb ik niet. Wel ben ik van plan naar clubbijeenkomsten te komen. Als het even kan met mijn SM, maar dat kan nog wel een jaartje duren. Ik kan natuurlijk ook met een andere leuke oude bak komen.





Kees van der Donk (56)

Mijn leeftijd is 56 jaar en ik woon in Vreeland met mijn vrouw. We hebben drie kids in de leeftijd van 22, 24 en 26 jaar. Ik ben directeur-eigenaar van een kunststofproductiebedrijf. Behalve de hobby van auto's ben ik een fervent roeier.

Qua automobiele leukerds heb ik onder andere al gehad: de Saabs 99, 900 en 9000, een Chevrolet Caprice, een stel DS-en, een stuk of wat CX-en, een Visa, een Rover 3500 SD1, een Rover P6, een Talbot Samba Cabrio, een Alfa Spider, een Peugeot 304, een Peugeot 604, een Fiat Ritmo, wat Renault 4-tjes, een Renault A110, een Austin Cambridge en een Austin Glider. Best wel een uitgebreid en divers scala dus, ook doordat ik dagelijks altijd in oude auto's rijd. Wat ik nog wel eens zou willen hebben, is een



Bristol 410, een Lancia Astura en een Maserati 3500.

De Citroën SM spreekt me aan omdat het een mooie combi is van flair, looks, comfort, eigenzinnigheid en snelheid. Vroeger veel gesleuteld, nu beperk ik mij tot kleine zaken aan de auto. Het

echte sleutelwerk doet de garage. Van de club verwacht ik dat we samen verre tochten kunnen maken langs haarspeldbochten en over de Autostrada kunnen stuiven. Op dit moment ben ik nog secretaris van de Citroën DS-club. Daar heb ik nog even mijn handjes vol aan. Maar meedoen aan tochten als hiervoor benoemd, dat zou ik zeker doen! Ook op de wat gewonere tochtjes zullen jullie me wel eens aantreffen.



CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60
7336 AG Apeldoorn
telefoon: 055 - 542 18 07
www.minkehilgenberg.nl

Harry Martens Limmen



www.ds-vitesse.com



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





Das Zylinderhaus

Nee, dit is niet een Duitse versie van ons magazine. Op Facebook kwam ik dit museum tegen -een enthousiaste man schreef er over- en met een paar foto's was mijn interesse ook gewekt.

door Rob Kruijff

Ik ben gaan googlen en vond dit museum, met op de site veel foto's en enthousiaste reacties van bezoekers. Vanuit Den Haag is het ongeveer 400 kilometer rijden



naar Bernkastel-Kues, een mooi plaatsje aan de Moezel. Omdat ik met Arjo de Jong en Jan Pols al meerdere malen gesproken had over een leuke tocht met de SM's, liet ik ze de foto's zien en ook zij werden enthousiast om er naartoe te gaan. Ook Agnes, de partner van Arjo, wilde mee. Heel gezellig.

Weekendje

We besloten om er een leuk weekendje van te maken. Vertrek op vrijdag, zaterdag het museum

bezoeken en zondag na het ontbijt weer richting Den Haag. Een leuk hotel vinden is in deze plaats geen probleem. Aangezien het toeristenseizoen nog niet begonnen was, waren nog wel veel winkels en restaurants gesloten. Maar we hadden toch redelijk snel twee restaurants gevonden, waar we zowel vrijdagavond als zaterdagavond lekker gegeten hebben.

Onderweg

Zo gezegd, zo gedaan. Dus vertrokken we op vrijdagmorgen in de sneeuw met drie SM's naar Bernkastel-Kues. De reis van 400 kilometer was natuurlijk voor onze SM's geen probleem. Wat rijdt de auto op de lange afstand toch lekker. Het lijkt wel of hij



gekregen. Maar mijn angst was in het museum snel voorbij, we waren allemaal erg onder de indruk. Het Zylinderhaus is vergelijkbaar met het Louwman Museum in Wassenaar. Alleen staan hier slechts Duitse auto's, maar dat mag de pret niet drukken. Net als in het Louwman Museum verder ook 'winkeltjes' uit het verleden. En ook brommers en (motor)fietsen hebben er een mooi plaatsje gevonden. Een aantal klassieke televisies is omgebouwd

en daarop zijn verschillende presentaties te zien. Arjo was er bijna niet vandaan te krijgen. Maar ook de anderen genoten ervan. In het naastgelegen restaurant hebben we wat gegeten en gedronken. En weer terug naar het museum. De twee dames bij de ingang van het museum waren

alsmaar lekkerder gaat rijden als je een lange trip maakt. Aangekomen in Bernkastel-Kues hebben we de SM's aan de kade van de Moezel geparkeerd en aldaar trokken ze veel aandacht. Toen we later op de middag wat uit de auto's moesten halen, zagen we vanaf een afstandje meerdere mensen kijken naar de SM's.

Museum

Op zaterdag dus naar het museum. Ik was best wel een beetje gespannen, want ik had in mijn enthousiasme drie mensen mee-



ook zeer vriendelijk, na het restaurant mochten we weer zonder probleem het museum in. Het klinkt logisch, maar de vriendelijkheid van deze twee dames was hartverwarmend. Met een goed



gevoel verlieten we uiteindelijk het museum.

Vloeistoffen

Aangezien onze auto's overdekt stonden, was het een goed moment om de motorkappen te openen en de vloeistoffen te contro-



Het lijkt wel of hij alsmaar lekkerder gaat rijden als je een lange trip maakt

leren. Het was een mooi gezicht en al snel kwamen er ook andere bezoekers meekijken naar onze mooie auto's en de daarin zittende Maserati-motoren. Al met al een zeer geslaagde dag, die we afgesloten hebben met een ritje langs de Moezel en een bezoekje aan een restaurant waar we nog wat gedronken hebben. Weer teruggekomen in Bernkastel-Kues, nog een wandeling gemaakt en na een restaurantbezoek terug naar

het hotel.

De volgende dag na het ontbijt de koffers gepakt en de terugreis gestart. Ook deze verliep weer probleemloos, voor de Nederlandse grens nog even de auto's volgegooid met super 98 E5. Wel in de wasstraat ook de onderzijde van de auto laten reinigen in verband met de pekels op de wegen.

Agnes, Arjo en Jan, bedankt voor het leuke weekend.





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 en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP



Droomcollectie voor SM-liefhebbers

Op zaterdag 7 mei was onze club, gezamenlijk met de Maserati Club Holland en Maserati Flaminghi (Belgische Maserati-club) te gast bij Mistral Classics van Patrick Hanssens en Cady Cars van Thierry Dehaeck.

door Jan van Ekris, foto's Jan van Ekris, Jeroen van Tongeren en Henk Middelhoop

Met 57 personen was er een mooie opkomst, waarbij er 21 deelnemers van onze club afkomstig waren. Dat was best nog een goed aantal, gelet op de lange rit voor velen van ons naar het Zuid-Belgische Ieper (nabij de Franse





grens). Uiteraard is het geen straf om deze afstanden in een SM te mogen afleggen. Gelukkig bleef het die dag droog en zonnig, ondanks dat een regenbuitje voor-speld was.

Mistral Classics

De ontvangst van de deelnemers bij Mistral Classics was hartelijk met koffie en koek. Het nieuwe onderkomen van Mistral Classics is een state-of-the-art werkomge-

Ook de kleur wordt aangepast, naar blauw metallic omdat dit de favoriete kleur van mevrouw Heuliez is!

hoogst haalbare voor een klassieke Maserati, maar ook meteen een waardevol document. Een totale restauratie kost al snel 200.000 à 250.000 euro. Dan wil je graag de

digend. Menig museum zou er jaloers op worden! Uiteraard kan de SM-eigenaar/liefhebber er ook terecht voor onderhoud of restauratie. Er is veel ervaring opgedaan



door het werken aan de Merak (zelfde motor als de SM), maar ook aan de Bora, Indy en Kham-sin. Deze modellen zijn, net als een SM, in meer of mindere mate voorzien van Citroën-hydraulica.



zekerheid hebben dat het werk vakkundig is uitgevoerd.

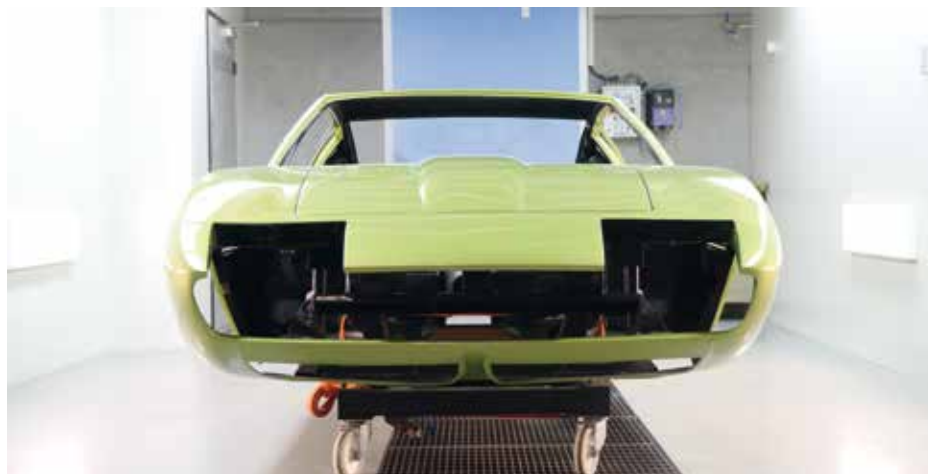
De hoeveelheid aanwezige Maserati's -voor onderhoud, restauratie of verkoop- was overwel-

ving. Hier worden voornamelijk klassieke Maserati's op een zeer hoog (concours)niveau geres-taureerd. Mistral Classics is een 'Classische Master' restauratiebe-drijf, gecertificeerd door de Ma-serati-fabriek. Na een restauratie kan een auto aangeboden worden aan de fabriek in Modena, waar specialisten grondig onderzoek doen naar de authenticiteit van de auto en de uitvoering van de restauratie. Daarna volgt een certificering door de fabriek. Het

SM-collectie

Thierry Dehaeck is een voormalig bakkerij-industrieel met een pas-sie voor auto's in het algemeen en de Citroën SM en DS cabriolet in het bijzonder.

Naast een fraaie collectie van zo'n





50 waardevolle klassiekers van onder meer de merken Bentley, Rolls Royce, Ferrari, Maserati, Jaguar, Mercedes, Cadillac, Chevrolet, Ford (Shelby), alsmede een authentieke kermiscarroussel uit de jaren 50 met prachtige metalen voertuigen, staat hier de mooiste collectie bijzondere Citroën

SM's ter wereld. Deze collectie SM's bestaat allereerst uit een SM 'Mylord', één van de vijf origineel door Chapron gebouwde exemplaren. Bijzonder is dat deze cabriolet nimmer gerestaureerd is, ook het lakwerk niet, en daardoor de meest authentieke van de vijf is.



De 4-deurs 'Opera' is een klasse apart. Alhoewel een SM als coupé is ontworpen, is Chapron er in geslaagd om een chique sedan van de SM te maken. Deze Opera is één van de zeven door Chapron gebouwde exemplaren en heeft een bijzondere kleur. De eerste eigenaar was ook Rolls Royce-rijder en had bij de aanschaf van zijn Rolls gekozen voor de kleur 'Garet', een diep wijnrode/aubergine kleur. Hij wilde zijn Opera ook in deze kleur. Een zeer goede keuze: met het beige lederen interieur is het een statige en stijlvolle auto geworden. Er gaat



een verhaal dat de SM Opera een inspiratie voor Citroën is geweest om de Prestige, een verlengde CX, te gaan produceren. De riante beenruimte voor de passagiers op de achterbank van de Opera is te vergelijken met die van de Prestige.

ESPACE

In 1971 wordt op de Salon van Parijs door carrosseriebouwer Heuliez een bijzondere SM getoond: de 'Espace'. Een coupé met een targadakconstructie, bestaande uit over elkaar heen schuivende lamellen. Heuliez wilde deze constructie gaan toepassen op meer gewone productiewagens, maar er bleek noch in Europa, noch in Amerika veel animo te zijn voor

zijn ideeën. Het bleef bij slechts twee gebouwde exemplaren van de Espace.

Als extra blikvanger voor de lamellen-targadakconstructie, laat Heuliez de SM uitvoeren in een zeer fraaie aubergine kleur en voorzien van een futuristisch tweekleurig alcantara interieur. Verder zijn er een lederen dakhemel met console voor dakbediening, louvre-afdekking op de achterraut, dichte, chromen wieldeksels en vierkante uitlaatstukken.

Herrijzenis

Na geëxposeerd te zijn in Parijs, wordt de Espace al snel omgebouwd naar standaard fabriekspecificaties. De reden: het wordt

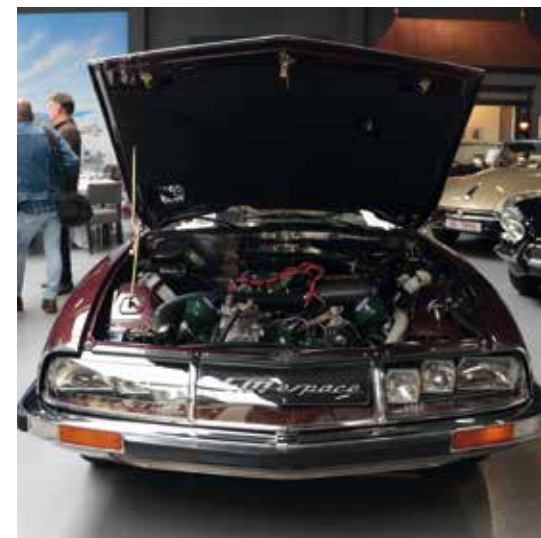
de privéauto van de heer Heuliez zelf. Ook de kleur wordt aangepast, naar blauw metallic omdat dit de favoriete kleur van mevrouw Heuliez is!

Als Thierry Dehaeck de Espace koopt, heeft hij een droom: de Espace moet weer in de originele uitvoering gebracht worden zoals deze getoond was in 1971 op de Salon in Parijs! Dat is echter een enorme opgave. Van de originele interieur- en exterieuronderdelen is niets meer bewaard gebleven. Alles moest opnieuw ontworpen en gemaakt worden. Met tomeloze inzet is de Espace exact teruggebracht zoals deze oorspronkelijk was. Een prestatie van formaat van Thierry en zijn team van mecaniciens.

The Rig

De 'Rig' -bestaande uit de 'Race-SM', 'Towtruck-SM' en 'Port-SM' (4-wielige aanhanger met hydraulische vering en remsysteem van de SM), is de creatie van de vorig jaar helaas overleden Jerry Hathaway. Jerry heeft vanaf 1976 een Citroën SM en DS-garage in Californië gehad.

Een van zijn klanten was Jon McKibben, een racefanaat die meerdere snelheidsrecords op de zoutvlakte van Bonneville in de staat Utah heeft behaald. Hij was een SM-rijdende klant van









Jerry en merkte op dat een SM vanwege de uitstekende stroomlijn, zeer stabiele wegligging en hydraulica een goede kandidaat zou zijn voor het behalen van snelheidsrecords. Aldus vestigde Jerry in 1985 in Bonneville een wereldsnelheidsrecord (snelste voorwielaangedreven auto) met de race-SM van exact 200 mijl per uur ofwel 320 kilometer per uur. In 1987 gooide zijn vrouw Sylvia er nog een schepje bovenop: zij

behaalde een snelheid van maar liefst 323,7 kilometer per uur!

Belevenis

Naast drie 'standaard' SM's, waaronder een nooit gerestaureerd exemplaar van de eerste eigenaar, omvat de collectie nog een Ligier JS2 (met V6-Maserati-motor) en een Maserati Quattroporte II, voorzien van een 3.0 liter SM-motor op het verlengde platform van een SM en derhalve ook



met dezelfde Citroën-hydraulica! Te midden van al deze prachtige SM's hebben wij genoten van een zeer smakvolle lunch omlijst met mooie wijnen. Een lunch is doorgaans in Nederland een broodje bal of kaas. Zo niet hier: de barbecue was een culinaire be-



Deze Opera is één van de zeven door Chapron gebouwde exemplaren en heeft een bijzondere kleur

levenis. Dat kun je wel aan onze zuiderburen over laten! Zeer voldaan na het zien van al dit moois en proeven wat het goede van het leven te bieden heeft, is iedereen weer zwevend (en nee, niet van de wijn) huiswaarts gekeerd,

Het was een fantastische dag!
Bedankt Thierry & Patrick!



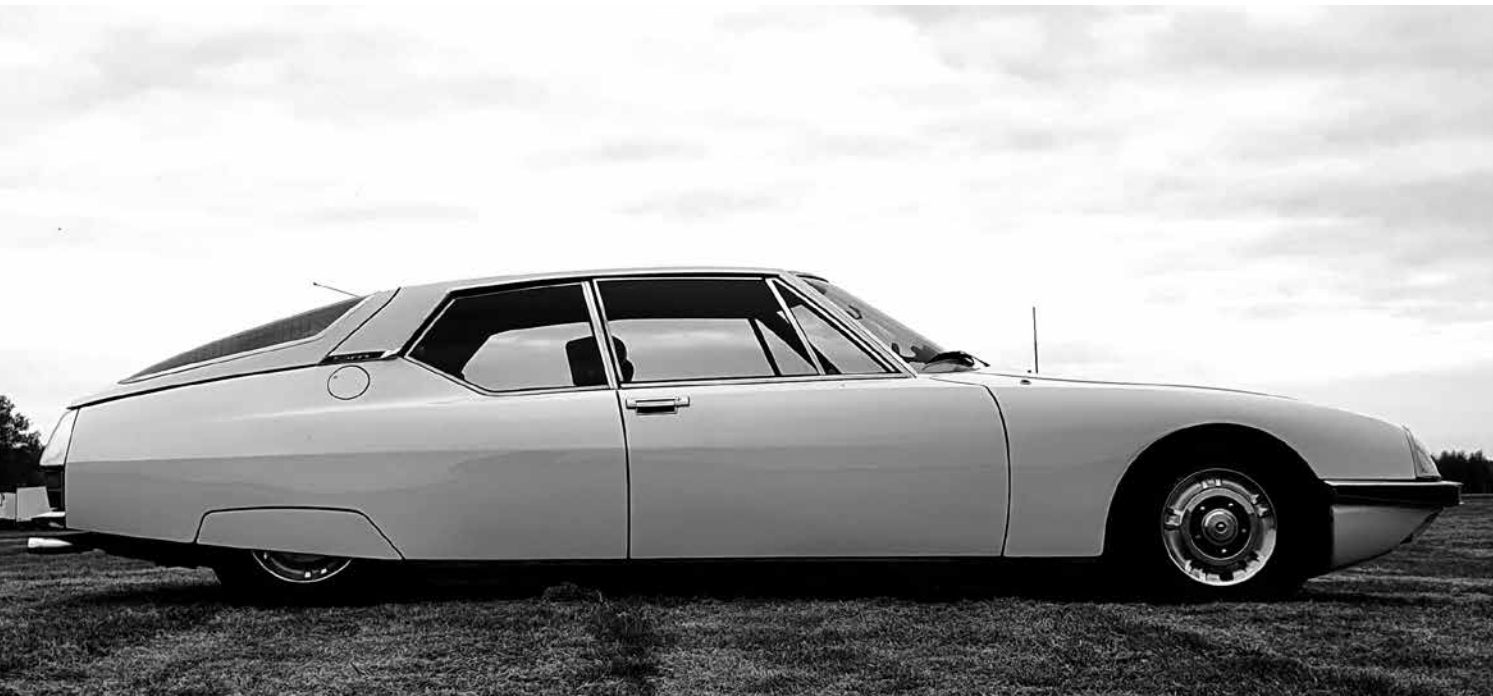


Citro-Classica 2022

De afgelopen paar jaar hebben we het zonder groot nationaal Citroën-evenement moeten doen. Niet alleen vanwege corona, maar ook omdat er na de editie van 2019 een definitief einde kwam aan CitroMobile. Gelukkig is dat gat snel weer opgevuld en konden we eind april, begin mei genieten van de allereerste editie van Citro-Classica op Vliegveld Twenthe.

Foto's: Henk Middelkoop en Marc Hopmans







Soortgelijke Magie



Een ontmoeting met niet één, maar twee Bertones. Da's 'ns wat anders in deze GT-rubriek. Het geeft ook de gelegenheid overeenkomsten aan te stippen tussen meer GT's van één ontwerper, wederom Giugiarro.

door Robin Visser

Al enige jaren liep ik met het idee in SublieM andere GT's te belichten. Ik had mijn hoop gevestigd op bestaande artikelen uit autobladen. Dat idee leverde geen werkbaar model op. Op een zeker moment viel het kwartje, ik moest zelf wat organiseren. Dan zou ook het concept nóg leuker worden voor mezelf, namelijk samen met de eigenaar van een andere GT een ritje en een kletsje maken. Ik ben nu even onderweg met de rubriek. Ik hoor positieve geluiden en ik vind het zelf een leuke rubriek om te maken. Tot nog toe heeft het bijzondere ontmoetingen opgeleverd met leuke mensen die eenzelfde tik hebben als ik, zij het met één of meer andere auto's. Wat we delen, dat is de liefde voor het concept GT: een auto die je comfortabel op hoge snelheid over de snelweg vervoert. Het liefst naar een tot de verbeelding sprekende bestemming.

Titel

Schrijven over GT's in SublieM bracht ook de verplichting dat er een titel moest komen. Al sparend met Sietse over een pakkende titel kwam ik op 'Soul Mates'. Weliswaar komt daarmee een verwantschap tot uitdrukking, in dit geval dat het om soortgelijke auto's gaat, maar ik was niet echt tevreden met de titel. Ik vond de titel wat gezocht en niet zo tot de verbeelding spreken. Gezien de overlevering van ons clubblad, teruggaand tot veelschrijver en fantasierijk man eerste klas Peter Pijlman, is een titel met 'S' en 'M' erin een verplichting. Dat keurslijf heeft soms ook tot in mijn ogen minder aansprekende titels geleid. Soul Mates sluit daarop naadloos aan. Wat mij betreft doet de titel tekort aan het uitzonderlijke karakter van het type auto en de inspanningen van diverse fabrikanten om wat prachtigs van hun GT's te maken. Iets magisch zelfs.

Magie

Daarbij herinner ik mij de magie van het krijgen van een paar gulden van m'n oma om in het winkeltje om de hoek in Amsterdam-Noord een Matchboxje te kopen voor aanvulling van de Matchbox-koffer. De gele Jaguar XKE en groene Aston Martin DBS van een ander merk, de lichtblauwe Iso Griffo,



de donkerblauwe Iso Griffo en de Brun de Roquebrune SM van Matchbox, dat waren mijn favorieten. Zowel in de koffer als nu nog op de weg hebben ze iets magisch.

De titel van de rubriek moest het woord 'magie' gaan bevatten. Een bezoekje aan Wikipedia onderschreef dat: "Een techniek die de mens in staat stelt gebeurtenissen te beïnvloeden in de subjectieve

Ik keek mijn ogen uit toen ik de garage van Henk binnenkwam, als Charly in de chocoladefabriek

en/of objectieve werkelijkheid door middel van wilskracht en bovenzintuiglijke krachten in zowel het individu als de kosmos. Verdere verfijning van wat magie precies inhoudt hangt van de tijd en de plaats af. Men rekent er bepaalde praktijken en denkbeelden toe." Stuivend over de snelweg in je SM of een andere GT uit vervlogen tijden, het is alsof je de tijd even stil zet. De verbeelding neemt het over van de realiteit. Flitsmeister doet de rest. Je waant je in de jaren 60 en begin 70, toen het nog kon: je snel en comfortabel verplaatsen naar een tot de verbeelding sprekende bestemming. Naar het Rome van Sofia Loren en Marcello Mastroanni rondom het Colosseum op het scootertje, naar de zinderende zon van de Méditerranée ergens in de buurt van Saint-Tropez. Magisch gewoon! Hou dat gevoel vast!



ontwerper Giorgetta Giugiaro. De auto's delen dat ze wat langgerekte tweedeurs auto's zijn met kofferbak en een tamelijk lui aflopende achterraut. In dit artikel belicht ik de Iso Rivolta en de Alfa Romeo 2600 Sprint Bertone. Voor de Alfa Romeo is de toevoeging 'Bertone' nodig. Er is namelijk ook een Alfa Romeo 2600 Sprint van Zagato. Die houden jullie nog tegoed. Onze clubgenoot en GT-verzamelaar Henk de Vries heeft die namelijk ook, maar die was nog in restauratie. Met hetzelfde lijnenidee als de 2600 Sprint Bertone en de Rivolta waren onder meer de 1959 Ferrari 250 GT Berlinetta SWB, de Fiat 130 coupé, de Rolls Royce Camarque en de Lancia Gamma coupé getekend. De lijn was destijds typisch voor Giorgetto Giugiaro.

Verzameling

Toen ik aan deze rubriek begon, heb ik drie clubgenoten benaderd van wie ik wist dat ze auto's van mijn GT-lijstje hebben. Henk antwoordde me vrij snel en er viel mij een verrassing ten deel. Ik kreeg nog meer vinkjes op de lijst terug dan ik had durven dromen. Henk bleek niet alleen de auto's te hebben die we ooit bespraken tijdens onze autokletspraatjes. Hij bleek er meer te hebben, veel meer. Henk is verzamelaar van GT's, alleen maar GT's.

Twee snoepjes

Zoals gezegd bespreek ik ditmaal twee Italiaanse schone, gewoon omdat het kan. Twee Bertones van de hand van

Toen ik als GT-liefhebber een lijstje maakte welke auto's naast de SM moesten worden gezet, hoopte ik dat het zou lukken sommige uiterst zeldzame GT's te vinden en de eigenaar te interesseren voor de rubriek. Dat bleek makkelijker



dan gedacht. Ik keek mijn ogen uit toen ik de garage van Henk binnenkwam, als Charly in de chocoldefabriek. Al die zeldzame GT's waar je als jongetje met een Matchbox-koffer van droomde, ze staan er bijna allemaal! En dan ook nog 'ns een enthousiast onthaal van de gastheer van de dag, wat een feest!

Keuzes

Eigenlijk was het de bedoeling om mijn favoriete GT-ontwerp onder de loep te nemen deze aflevering, de Lancia Flaminia Supersport Zagato. Die had echter een klein benzinelekje bij de brandstofpomp. Op mijn aandringen bleef die toch maar beter in het GT-Walhalla voor een volgende keer. Daarbij had ik weer 'ns een kleine schade gemaakt en was mijn auto nog niet terug van de spuijer. Mijn gesprekspartner van de dag heeft ook een SM en dus kon de afspraak gewoon doorgaan. Een geluk bij een ongeluk, mijn Bleu de Brégançon SM leent zich beter voor een fotoshoot met de brandweerrode Lancia Flaminia Zagato dan de Feuille Dorée SM van Henk.

Naast de Lancia Flaminia Zagato zouden we een Maserati Khamsin tot onderwerp van gesprek en onderzoek maken, een Maserati met wat Citroëntechniek. Maar bij het verplaatsen van de Flaminia en tijdens de koffie raakte Henk niet uitgepraat over de Iso Rivolta. Hij suggereerde dat die in plaats van de Lancia tegen de SM kon worden afgezet. Bijkomend voordeel, de kleuren van zijn SM en die van de Iso Rivolta



De Khamsin, hoewel zeldzamer, die kon wachten

zouden samen naar verwachting bijzonder fotogeniek zijn. En dat klopte! Het zou sowieso een goed plan zijn de Iso Rivolta erbij te betrekken. Die is namelijk bijzonder zeldzaam en dus was het de kans grijpen als die zich voordoet. Je weet namelijk maar nooit of de auto eeuwig in de verzameling blijft of weer mag vertrekken. Henk had al eens een auto verkocht die we zouden beproeven. En dus binnen is binnen.

Al kletsend vroeg Henk zich hardop af of we wel met de Khamsin op pad moes-





in de oorspronkelijke zin van het woord, ontworpen voor lange en gedenkwaardige reizen. Het was de eerste luxe auto van het bedrijf dat zich voorheen specialiseerde in betaalbare motorvoertuigen. Iso was daarvoor een bekende

elegante stijl. Er werd niet bepaald bezuinigd op de productie. Dat is terug te zien aan allerhande details. Bekijk de foto's bij dit artikel en je snapt het. De motor is een Chevrolet 327 V8-motor, een 5.4 liter small block afkomstig uit



ten gaan of dat we zijn pas verworven Alfa Romeo 2600 sprint aan de tand zouden gaan voelen. Als scribent van deze rubriek mocht ik uiteraard kiezen. Daarbij had ik al eens een 'no-show' gehad met deze auto en was maar al te blij dat ik er één had. De Khamzin, hoewel zeldzamer, die kon wachten. Ik besloot dat het thema van de dag 'Bertone' zou worden. Of beter gezegd, Giorgetto Giugiaro die in zijn jonge jaren in dienst was van Bertone. Hij is hier een oude bekende van de Fiat 130 coupé, een exponent van zijn hoekige designs. Bij Bertone waren de lijnen ook al wel strak en zonder tierelantijnen, maar niet zo scherp en streng als zijn ontwerpen uit de jaren 70 en 80.

De Iso

De Iso Rivolta bestaat in twee uitvoeringen, de IR 300 en vanaf 1964 de krachtigere IR 340-variant. De fabrikant was Iso Automotoveicoli SpA van Renzo Rivolta en Giotto Bizzarrini, een voormalig Ferrari-ingenieur. Ze zagen de Rivolta als een Gran Turismo

fabrikant van motorfietsen en de Isetta-bubbelauto, een micro-auto.

Begin jaren 60 besloot Renzo Rivolta de lucratieve markt voor luxe auto's te betreden. Het idee was een auto te bouwen die elke dag bruikbaar was. De prijs moest tussen die van een Jaguar en een Ferrari in liggen. De ontwikkeling van de mechaniek werd toevertrouwd aan Giotto Bizzarrini. Bizzarrini heeft zelf ook een paar prachtige GT's op z'n naam staan. Wie weet komen die hier ook nog 'ns aan bod.

De Iso Rivolta IR 300 werd op de Torino Motor Show 1962 aan het publiek gepresenteerd. Er zijn er 797 van gebouwd. De IR 300 zou in 1964 worden vergezeld door een krachtige IR 340-variant. Daar zijn er 167 van gebouwd. In 1970 stopte de productie.

Techniek

Iso wilde dat de Rivolta bekend zou staan om zijn krachtige motor, hoogwaardige constructie en

de Corvette. Die produceerde een vermogen van 340 pk. Aanvankelijk had de auto een handgeschakelde vierbak van BorgWarner. Later in de productiecycclus zou hij ook worden aangeboden met een handgeschakelde vijfversnellingsbak of een automatische transmissie met drie versnellingen. Het exemplaar van Henk is een IR-340, uitgevoerd met een vierbak.

Voor de Rivolta ontwikkelde Bizzarrini een chassis van geperst plaatstaal. Dat was stijf en kosteneffectief om te produceren. De auto kreeg een De Dion-achterwielophanging en een voorwielophanging met dubbele draagarmen van ongelijke lengte. Deze De Dion-as beschikt over parallelle radiusarmen met een transversale Watt-koppeling en een Salisbury-sperddifferentieel. Verder beschikt de auto over bekrachtigde Dunlop-schijfremmen rondom. Schijfremmen waren destijds de norm in het luxesegment. Verder beschikt de auto

over schroefveren en telescopische hydraulische schokdempers op alle vier de wielen.

Marktsegment

De Iso Rivolta heeft een wielbasis van 270 cm. Anders dan bij de SM met de grotere wielbasis van 295 cm, biedt de auto wel comfortabel plaats aan vier volwassenen. Drie kinderen op de achterbank ging ook riant. Als optie werd het interieur voorzien van leren stoelen. Naar verluidt was de Rivolta in eerste instantie bedoeld als concurrent van de Fiat 2300 Coupé. De hoge productiekosten leidden er echter toe dat de auto in een hoger marktsegment in de markt moest worden gezet.

Het typische van een marktsegment is dat die grotendeels afhangt van het merk waaruit een auto is ontsproten. De Fiat 2300



Coupé, hoewel zeer bijzonder, heeft z'n wortels in een volume-merk. Dat sprak wellicht bij het koperspubliek wat minder tot de verbeelding. Nu in ieder geval wel. De marktwaarde van de Fiat is ongeveer een vijfde van de Iso, terwijl daar wat mij betreft geen objectieve rechtvaardiging in de auto voor is. Ook de Fiat is namelijk een echte topper.

De Alfa

De Alfa Romeo 2600 was het vlaggenschip van Alfa Romeo. De auto werd geïntroduceerd op de Autosalon van Genève in 1962 en bleef tot 1968 in productie. De auto was beschikbaar als berline, coupé en cabriolet, in Italië



aangeduid als spider. De spider was van Carrozzeria Touring. De coupé was er, zoals in het begin van het artikel vermeld, in twee uitvoeringen: die van Zagato en die van Bertone. De berline werd bij Alfa Romeo zelf in de eigen fabriek gebouwd. Vanaf 1965 was er ook nog een De Luxe berline beschikbaar met een carrosserie van OSI (Officine Stampaggi Industriali). De totale productie voor de Berlina was 2038 auto's, voor de Sprint Bertone was dat 6999 auto's en voor de Spider was

het 2255 auto's. Van de 2600 De Luxe zijn er 54 auto's gebouwd en van de Sprint Zagato 105 exemplaren.

Motor

Alle Alfa Romeo 2600's hebben een zes-in-lijn motor met twee bovenliggende nokkenassen. Hoewel deze motor speciaal voor de 2600 werd ontwikkeld, was het concept wel volgens de traditionele Alfa Romeo-motorconfiguratie sinds de jaren 20. Vanaf 1950 kwam er een trendbreuk. Het





bedrijf ging zich steeds meer richten op de productie van zuinigere in massa geproduceerde auto's. Daar paste een viercilinder motor bij. De traditionele zescilinder motor moest toen het veld ruimen. De 2600-motor was een stuiptrekking van het verleden. Pas jaren later met de introductie van de Busso-motor kreeg Alfa Romeo weer de beschikking over een zescilinder, zij het een V-blok.

De motor van de 2600 Berline werd voorzien van twee carburateurs waarmee de auto 130

pk leverde. De Sprint en Spider werden voorzien van drie carburateurs. Daarmee leverde de motor 145 pk. De 2600 Berline van OSI De Luxe was verkrijgbaar met twee of drie carburateurs. De Sprint Zagato had drie carburateurs en was wat krachtiger. Die had namelijk 165 pk.

Berline

De 2600 Berline was geen verkoopsucces. Dat was te wijten aan de hoge prijzen en het wat verouderde concept ten opzichte van andere auto's, waaronder die

van Alfa Romeo zelf. De beperkte ontwikkelingsmiddelen werden voornamelijk ingezet op de middelgrote Giulia, die rond dezelfde tijd werd geïntroduceerd. Daarbij waren de 2600-modellen in wezen slechts een variant van de 2000-modellen uit 1958, zij het met een nieuwe motor. Dat was overigens wel een heel goede ontwikkeling. Het was een uitstekend blok. De Alfa Romeo 2000 was op zijn beurt een restyling van de 1900 uit 1950. Bij de introductie had de 2600 dus eigenlijk een onderstel van bijna vijftien





jaar oud.

De zescilindermotor voegde gewicht en lengte toe aan de voorkant. Dat kwam de wegligging volgens de verhalen op internet in ieder geval bij de Berline niet ten goede. Omdat dit het vlaggenschip van Alfa Romeo was, waren de verwachtingen hooggespannen. Zowel de autojournalisten als de klanten zagen de tekortkomingen echter al snel. De 165-400 radiaalbanden die op de 2600 zaten, waren bijvoorbeeld slechts 10 mm breder dan de banden van de veel lichtere Giulietta.

Sprint

De 2600 Sprint maakte een betere indruk dan de Berline. Het was een grote GT die net als de Iso Rivolta comfortabel plaats bood

aan vier volwassenen. In de doelstelling van de auto, meer gericht op snel toeren dan op sportief rijden, waren de wendbaarheid en de wegligging op bochtige wegen minder van belang. De stabiliteit rechtuit door de zwaardere motor en het grotere koppel van de zescilinder kwamen in de Sprint beter tot hun recht dan in de Berline. Net als de Berline was ook de Sprint een doorontwikkeling van het 2000-model. De scherpe, moderne styling van

deze voorganger heeft er zeker toe bijgedragen dat dit de bestseller uit de 2600-reeks was.

Niet voor niets had het snelle interventieteam van de carabinieri zijn oog laten vallen op de 2600 Sprint. Ze kregen speciale uitrusting en aanpassingen om te worden gebruikt als politiepatrouillewagens. Die kregen de bijnaam 'Pantera' (panter), naar het embleem van het snelle interventieteam. De auto's waren zeer

Anders dan bij de SM met de grotere wielbasis van 295 cm, biedt de auto wel comfortabel plaats aan vier volwassenen



geschikt voor snelle achtervolgingen om gewapende overvallen door gemotoriseerde bendes in het Italië van de jaren 60 tegen te gaan. De 2600 Sprint Bertone is daarom te zien in nogal wat genrefilms uit die tijd.

Familiebedrijf

Het leukste van de ontmoeting was dat het niet enkel over auto's ging. Henk is mede-eigenaar van een familiebedrijf en daar ging



het gesprek aan de koffietafel het meeste over. Ik was benieuwd hoe de uitdaging van het overdragen van generatie op generatie heeft plaatsgevonden terwijl het bedrijf nog steeds floreert. Ik heb zelf van dichtbij gezien met mijn vader en zijn zwager, mijn (aangetroouwde) oom, hoe het ook mis kan lopen.

Naar aanleiding van de vraag schoof Henk me het boekwerkje over het bedrijf toe. Prachtig. Het is het verhaal van een plaatselijke botenbouwer tot het hedendaagse Feadship. Vanwege een Amerikaan die het zo uitsprak, is de naam van het bedrijf uit te spreken als 'Fedship' en niet als 'Feetship'. De volgende generatie wordt ook al klaargestoomd zonder overigens dat er voor iedereen die wil, plaats is. Geschiktheid is een issue.

Op pad

Nadat we het tweede kopje koffie hadden verorberd zei ik: "Zullen we aan de slag gaan?" Henk vond dat een goed plan. Eerst moest en zou ik zijn SM beproeven. Henk was heel benieuwd hoe ik als meervoudig ervaringsdeskundige de auto zou vinden. Welnu, het is een fijn exemplaar. Daar hebben de heren van CitroSars hun best op gedaan. Lekker vlotte motor, lekker schakelende bak en goed sturend. Daarbij deugt de combi van het grijsblauwe interieur met de Feuille Dorée koets als geen ander. Nou ja, Bleu de Brégançon met bruin leer mag er ook zijn. Maar die was nog effe bij de spuitser.

Met de SM terug op het nest moest de Iso Rivolta eraan geloven. Henk bracht de gorgelende Chevrolet-motor tot leven. Be-

kend met het manoeuvreren in de garage had ik ondanks het aanbod direct achter het stuur plaats te nemen, de eer aan Henk gelaten om de auto naar buiten te sturen. Liever een beetje ruimte rondom de auto om kennis te maken met een 'nieuwe' exoot uit vervlogen tijden. De auto startte 'à quart de tour'. Een week eerder was namelijk uitgerekend de Iso Rivolta nog verkozen uit de line-up van zo'n vijftien begerenswaardige GT's. Dat is denk ik niet voor niks. Het is naar mijn inschatting een favorietje van Henk. Hij had me al attent gemaakt op de fraaie brul bij de beantwoording van mijn vragenlijstje. En fraai was die! Overtuig jezelf en kijk even op onze Facebookpagina. Daar staat de volledige fotoreportage van het bezoek op. Ergens tussen de foto's staat ook een filmpje van het starten van de

Iso Rivolta.

Bereikbaar

Bijzonder aan de Rivolta is dat die relatief bereikbaar is. Henk meldt dat als echte 'asset'. De auto is ondergewaardeerd ten opzichte van de Grifo. Een goeie Rivolta moet ongeveer net zoveel kosten als een perfecte SM. En

Bij de introductie had de 2600 dus eigenlijk een onderstel van bijna vijftien jaar oud

en behoorlijk koersvast is. De vele omwentelingen zijn het gevolg van een lichtere overbrenging in het stuurmechanisme, waarmee het sturen zonder stuurbeke-

ging wat lichter werd gemaakt.

Aankoop

De interesse in het merk was gewekt toen Henk enige jaren



dan heb je veel auto met makkelijke en onverwoestbare techniek uit de Verenigde Staten. Henk omschrijft de Iso Rivolta samenvattend als stoer, met moeiteloze power, fraaie brul en een fenomenaal onderstel van Bizzarrini. Het sturen is tegenovergesteld aan dat van de SM. Er zijn veel omwentelingen nodig om de volledige stuuruitslag te maken. Dat neemt overigens niet weg dat de Iso Rivolta toch tamelijk precies stuurt





geleden in Duitsland een heel goede Iso Grifo kocht. Daarna heeft hij jaren naar een mooie Rivolta gezocht. Een Gordon-Keeble mocht het ook worden. Net als de Rivolta is deze auto getekend door Giorgetto Giugiaro en ze hebben beide een Corvette V8-blok. Van de Gordon-Keeble had Henk er al verschillende bekeken en gereden. De Iso Rivolta kwam hij tegen bij de vriendelijke Belg Koen Heuts van Speed 8 Classics. Daar komt Henk al jaren.

Bij Speed 8 Classics staan altijd bijzondere Isos, Monteverdis en Bizzarrinis. De meeste van deze auto's hebben de 300 pk Corvette V8. Slechts enkele zijn uitgerust met de 340 pk sterke variant, net als de Rivolta van Henk. Het technische aspect dat eruit springt bij de Iso Rivolta is het prachtige idee achter de toen nog innovatieve 'monocoque'. Volgens Henk onderscheidt de Iso Rivolta zich in de collectie vanwege de Bertone-elegantie en

de mooie historie die is vervlochten met die van Gordon-Keeble. Daarbij is de auto zeldzaam, onbekend, heeft het een fantastisch onderstel en een geweldige 5,3 liter V8. In één woord: "Mooi." En dan ook nog 'ns relatief bereikbaar. Bij de aankoop liet Henk zich niet afschrikken door een matig verlopen proefrit in België. Daarbij viel spontaan een portier open in een bocht met een paaltje.

Rijden

Het rijden in de Rivolta vond ik een feestje. Hoewel de Rivolta natuurlijk voor geen meter lijkt op de SM, delen ze een eigenschap. Ze beschikken beide over een verfijnde vormgeving en hebben beide allerhande leuke details in die vormgeving. Waar de Rivolta en de SM echt uit elkaar lopen, dat is de motor. Vergeleken met de SM is de Rivolta bruut. Echt bruut! Maar wel heel leuk! De versnellingen van de vierbak zijn wat langer dan die van de vijfbak. Met het enorme koppel dat de motor ontwikkelt, is dat geen enkel probleem.

Bij één van de stoplichten bleek de Rivolta in z'n element te zijn. Ik kwam er aanrijden, veel verkeer op de rechterrijstrook maar een lege linkerrijstrook. Er stond ook een bordje dat de rijstroken na 100 meter zouden samenvoegen. Henk dirigeerde me beslist naar de lege linker rijstrook: "Dat moet wel lukken hoor, als je een beetje gas geeft!" Bij mij is dat soort teksten nooit aan dovemans oren gericht. Ik kreeg ook de herhaalde opdracht wat langer door te trekken in de versnellingen. Restte mij om feilloos te schakelen. Vanwege de eerdere ervaringen met de Maserati Ghibli had ik een zorg ontwikkeld over mijn kunde op dat vlak. Het viel mee. De instructie was om juist wat lui te schakelen, net als bij de SM. Eerst uit de versnelling en dan in

de volgende versnelling, beslist niet in één ruk. Nadat ik fluks de rij auto's op de rechterstrook achter me had gelaten, compli-

binnen was gemanoevreerd, opperde ik dat we met de Alfa een terrasje zouden opzoeken voor een kleine lunch onder de



menteerde Henk me met het schakelen. Ik heb blijkbaar niet met elke oude versnellingsbak ruzie. Gelukkig maar, als schrijver van deze rubriek zou dat wel heel slecht uitkomen.

Lunchpauze

Bij de garage aangekomen sloeg ik het aanbod af om de Rivolta naar binnen te rijden. Ik was blij met het in mij gestelde vertrouwen, maar was toch wel bang om schade aan te richten met een auto waarmee ik nog niet honderd procent vertrouwd was. Daarbij moesten er wat foto's worden gemaakt. In combinatie met de SM had ik namelijk nog niks en met twee auto's naar een fotogenieke locatie rijden, daar ontbrak de tijd voor. De Alfa Romeo 2600 stond immers ook nog te trappelen om te worden uitgelaten.

Nadat de Rivolta achteruit naar

zon. We vonden een plek aan het water van de Westeinderplassen. Henk kwam nog even terug op de roots van het familiebedrijf. Zijn overgrootvader bouwde voor de Amsterdamse goeude burgerij

bootjes voor op de plassen. Zijn grootvader zou dat ook gaan doen. Ze waren gereformeerd. Overgrootvader en grootvader hadden discussie. Op zondag mocht er beslist niet worden gedepanneerd voor de Amsterdamse heidenen. Grootvader had er wat op verzonnen. Als er dubbel tarief werd gerekend en de helft aan de kerk werd geschonken, dan kon de Almachtige daar ongetwijfeld vrede mee hebben. Opportunistische gereformeerdheid volgens Henk en daar is weinig mis mee.

En verder

Na de lunch moest de Alfa verder aan de tand worden gevoeld en op de plaat worden vastgelegd. De motor snorde er als een geliede naaimachine lustig op los, zoals alleen een 6-in-lijn dat doet. De Alfa is elegant en vlot, minder ruig dan de SM-V6. Ook de Alfa beschikt over mooie details aan de carrosserie. Verder vielen mij de elektrisch bedienbare ramen op. Voor ons SM-ers is dat wellicht een gevalletje 'duhhuh'. Maar bedenk dat de Alfa Romeo 2600 van 1962 is. Toen was deze optie beslist geen vanzelfsprekendheid. Zelfs in de jaren 70 ten





tijde van de SM was deze optie nog geen gemeengoed.

Henk heeft een voorliefde voor Alfa Romeo. Hij heeft er veel gehad, alle vier-cilinder '105'-modellen en vanaf 1999 de 1600 Giulia super, de 1300 junior, de 1750 GTV en de 1600 Giulia Veloce spider. In 2016 heeft hij de zeldzame 2600 SZ gekocht. Die auto ondergaat op dit moment een totaalrestauratie.

Gezwicht

Op zoek naar een slechte Sprint Bertone voor onderdelen ten behoeve van de zeldzamere 2600

SZ, liep Henk per ongeluk tegen een prachtig exemplaar aan. Hij zwichtte voor de auto en de leuke handelaar van Carrosso bij de Weerribben. Een 2600 Sprint kost volgens Henk ongeveer hetzelfde als een Giulia Sprint, maar is zoveel fraaier. En dan komt die heerlijke zescilinder-in-lijn er nog bij, volgens Henk het eruit springende aspect van deze auto. Kortom, het is de veel betere deal ten opzichte van de Giulia Sprint. De 2600 Sprint Bertone dus maar aan de verzameling GT's toegevoegd.

Volgens mij zou de verzame-



ling overigens niet compleet zijn zonder deze auto. Deze recente acquisitie was een mazzeltje voor mij. Ik had al eens bot gevangen bij degene naar wie ik werd doorverwezen door de Alfa Romeo-club.

Indruk

Er zijn nog nauwelijks herinneringen met de 2600 Sprint Bertone opgebouwd. De auto heeft al wel indruk gemaakt. Na het inbouwen van elektrische bekrachtiging bij EZ Electric Power Steering, volgde een moeiteloze rit van de Weerribben naar Amsterdam. Die rit had al gezorgd voor het eerste echte hupje met de prachtige Alfa Romeo 2600 Sprint Bertone. Inderdaad stuurde de auto prima.

Rest mij te zeggen: dankjewel Henk voor een fantastische dag! Ik kijk uit naar onze volgende GT-meeting. Ook daarbuiten is het natuurlijk leuk je snel weer te zien.



Energieweg 18
6658 AD Beneden Leeuwen

Telefoon 0487 591604
E-mail: info@renard.nl
www.renard.nl



Citroën SM CX DS specialist

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





SM's onder de hamer (22)



De afgelopen maanden verschenen er een aantal interessante SM's bij de veilinghuizen, waaronder (wederom) een RHD en een heus 'prototype'. Helaas werden precies die twee auto's op het laatste moment teruggetrokken. Maar niet getreurd, er bleef nog genoeg leuks over. De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.

door Sietse Beckers

Datum: 29 november 2021
Plaats: Trenton, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0460

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, wit met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 68886 mijlen.

Een trouwe dame, deze in New York geleverde SM. Slechts eenmaal wisselde ze van eigenaar, in het najaar van 2005. Vlak voor die wissel werd ze opnieuw gespoten, maar inmiddels vraagt het koetswerk opnieuw om aandacht. Her en der zijn blazen en roest te

ontwren en ook technisch valt er wel wat aan te merken. Zo meldt de verkoper dat de sloten en het contactslot niet (goed) functioneren, heeft de Ansa-uitlaat zijn beste tijd gehad en zijn de banden en de nodige rubbers aan vervanging toe. Daar tegenover staat een elektronische ontsteking, moderne airco en in 2014 gereviseerde carburateurs. De bijgeleverde facturen geven een beeld van wat kleinere reparaties, maar reken sowieso op extra werk. Tel daar de redelijke cosmetische staat bij op en dan lijkt het hoogste bod van 21.000 dollar (19.900 euro) niet eens zo heel verkeerd. Voor de eigenaar was het echter on-



Tijdens de coronaperiode verving David Hume van Excelsior Motors de motor door een gereviseerd 2.7-literexemplaar met koppen van een 3.0-literblok. En na een aanrijding vond er noodgedwongen ook flink wat werk plaats aan de rechterachterkant. Op het eerste oog staat er na al die inspanningen een leuke SM met een net interieur waar je zo in wegrijdt. En misschien nog wel belangrijker: je weet precies wat je krijgt. Al het werk is beschreven en de verkoper is open over wat er nog moet gebeuren. In dat licht bezien een eerlijke deal voor 35.000 dollar (33.200 euro).



originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 59732 mijlen. Het is altijd fijn als je bij de aanschaf van een SM weet wat ze de afgelopen jaren heeft meegeemaakt. Soms zijn er nog facturen of foto's en als je echt geluk hebt, tref je een enthousiasteling zoals de verkoper van deze diva. In 11 uitgebreide blogs hield hij al het werk bij dat hij sinds de aanschaf uitvoerde. Scan de QR-code, leuk leesvoer! Dat er werk nodig was, was op voorhand geen geheim. Daar was in oktober 2019 de prijs ook naar: 13.500 euro (zie SublieM 90).

Datum: 13 januari 2022
Plaats: Hampstead, Canada
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0853
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, moderne airco, beige met bruin lederen interieur, opgegeven tellerstand: 56000 mijlen. Nog een Amerikaanse uit 1973 en eentje die nog trouwer is dan de eerste. Sinds de aanschaf bleef deze SM in het bezit van dezelfde familie, hoewel ze de afgelopen twee decennia niet meer werd uitgelaten. De foto's tonen ook precies wat je verwacht van een



voldoende om de dame te laten gaan. Veel scheelde het overigens niet, want vlak voor het ter perse gaan van deze SublieM stond de auto weer op Bring a Trailer en bleek een bod van 24.500 dollar (23.200 euro) wél voldoende voor een verkoop.

Datum: 5 januari 2022
Plaats: Portland, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD01302
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, moderne airco,





auto die al 20 jaar stilstaat. Het toont allemaal zeker niet hopeloos, maar hier zit werk in. De verkopende dealer had alleen al een volledige werkweek nodig om het brandstoftraject op orde te brengen en de motor weer lopend te krijgen. Misschien dat daarom, en omdat er verder helaas weinig over de auto bekend is, de interesse wat achterbleef. Bij 16.000 dollar (15.100 euro) stakte het bieden, onvoldoende voor een verkoop.

Datum: 25 januari 2022

Plaats: Todì, Italië

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC2097, motor no. 303.689

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, wit met blauw stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 28192 kilometers.

Blauw stof in een witte SM, dat zien we niet vaak. Jammer eigenlijk, want deze Italiaanse bella kan het uitstekend hebben. Het blauw is in de loop der jaren misschien wat vaal geworden, maar de stof kan nog prima een tijd mee. Net als de rest van de auto overigens. Volledig origineel volgens de verkoper en 'waarschijnlijk' echt

nog maar 28.000 kilometer gereden. Dat nemen we weer met een schep mediterrane zeezout, maar er staat inderdaad een knappe SM. Alles werkt naar verluidt en het onderhoud vond plaats bij een Citroën-specialist in Perugia. Los van wat kleine cosmetische punten en een zwetend carter, lijkt alles pico bello. Voor een winnend bedrag van 32.500 euro waarschijnlijk geen slechte deal.

Datum: 26 januari 2022

Plaats: Rhinau, Frankrijk

Veilinghuis: Osenat

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB4058

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, wit met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 52536 kilometers.

Vorig jaar door mij beschreven als

een SM die hebbertig maakt. De geschatte opbrengst van 40.000–60.000 euro bleek destijds te hoog, reden voor Osenat om ditmaal in te zetten op 35.000–50.000 euro. Ook dat werd niet gehaald, maar het uiteindelijke bod van 30.500 euro was toch voldoende om de reserve te halen. Als de foto's het werkelijke verhaal vertellen een koopje. Meer informatie in *Sублиem* 94.



Datum: 26 januari 2022

Plaats: Rhinau, Frankrijk

Veilinghuis: Osenat

Kavel: Citroën SM 1970, chassis no. 00SB0547

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, beige met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 71581 kilometers.

Traanplaten in het interieur, een dashboard bekleed met suède/alcantara, speakers in de deurpanelen: hier is iemand aan het personaliseren geslagen. Dat maakt nieuwsgierig naar de techniek, maar daar is geen beeld van en enige achtergrondinformatie ontbreekt. Er valt niet eens met zekerheid te zeggen dat er nog een volledige en lopende Maserati-V6 onder de kap ligt. Wat weten we dan wel? De koets lijkt op de foto's in orde, los van het ontbreken van de keienvanger. En het interieur is zoals gezegd aangepast en kan in zijn algemeenheid wel een opfrisbeurt gebruiken. Een project dus, maar daar was de prijs uiteindelijk ook naar. Verkocht voor 18.200 euro, aardig in de buurt van de verwachting.

Datum: 27 januari 2022

Plaats: Scottsdale, Verenigde Staten



Veilinghuis: Bonhams

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB0019, motor no. 250.230

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, groen met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 29513 mijlen.

Als Jane Fonda in de rol van Barbarella haar dagelijkse woonwerkverkeer naar haar vliegende schotel moest afleggen, waarin zou ze dat dan doen? In een SM natuurlijk! Bonhams trekt in haar beschrijvingen alles uit de kast om een auto aan de man te brengen, dat moet je ze nageven. Niet dat deze SM een mooi verhaal nodig heeft. De staat alleen spreekt

al tot de verbeelding. Een strakke groene koets, deftig interieur inclusief Continental Edison, droge motorruimte; alles ziet er goed verzorgd uit. Na ruim 10 jaar in een privéverzameling mocht de diva voor 44.800 dollar (42.500 euro) inclusief veilingkosten naar een nieuwe eigenaar. En nou maar hopen dat hij of zij ergens ook een vliegende schotel heeft staan.

Datum: 20 februari 2022

Plaats: Morongo Valley, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4950



Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 50392 mijlen. Nieuw afgeleverd bij Tempe Motor Company in Tempe, Arizona, en uiteindelijk verhuisd naar



Een diesel in een SM, dat staat voor velen van ons gelijk aan vloeken in de kerk. Toch zijn er de afgelopen jaren de nodige SM's omgebouwd tot zelfontbrander. Zelfs binnen onze eigen gelederen wordt er gedieseld. Met name Regembeau staat bekend om het bouwen van dieseldiva's en ook dit exemplaar komt van de hand van de Franse SM-specialist. In 1981 maakte het oorspronkelijke injectieblok plaats voor een 95 pk sterke 2.3 liter viercilinder diesel. Het resultaat is een jaloersmakend verbruik



bekleed. Wel aardig van de verkoper: bij de auto komt een nieuwe tapijset vers in de verpakking. Jammer genoeg heeft de zon niet kunnen voorkomen dat er rondom de nodige roest is ontstaan. Laten we duimen dat de nieuwe eigenaar deze diva de nodige California Love geeft. Geveild voor 24.500 dollar (23.200 euro).

Californië. Twee staten die allebei bekend staan om de vele zonnen. En als je dan de afgelopen 15 jaar je SM dag en nacht buiten laat staan, is dit het resultaat. Het oorspronkelijke Sable Métallisé is grotendeels afgebladderd, het dashboard is gescheurd en alles dat ooit soepel was oogt nu uitgedroogd. Los van de voorstoelen, maar die zijn recentelijk opnieuw

Datum: 21 februari 2022
Plaats: Heidenau, Duitsland
Veilinghuis: Kickdown
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SC0402

Bijzonderheden: diesel viercilinder, 2.3 liter, handgeschakeld, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 41310 kilometers.



van 1 op 12,5. Kom daar maar eens aan met een standaard SM. Overigens valt de uiteindelijke totale besparing wel mee, want in 40 jaar tijd werd er slechts 80.000 kilometer op de teller bijgezet. In 2010 voerde Regembeau een revisie uit en ook in 2016 vond groot onderhoud plaats. Dat er goed voor de auto is gezorgd, blijkt verder uit de smetteloze staat van het in- en exterieur. En alle documentatie sinds 1981 is aanwezig. Normaal gesproken zou een SM in deze staat hoge ogen gooien op een veiling, maar het gebrek aan Maserati-power doet de dagwaarde geen goed. Het bieden stopte bij een magere 24.044 euro, ver onder de ruim





60.000 euro waarvoor de verkoper de auto momenteel adverteert.

Datum: 27 februari 2022

Plaats: Alabaster, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8690

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, airco, originele radio, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 41634 mijlen.

Met een hoogste bieding van 20.250 dollar (19.200 euro) slaagde ook de derde poging van de eigenaar om deze SM een nieuw huis te geven niet. Net als in 2018 en 2020 kreeg de diva weinig respons, ondanks het vele werk dat ze al onderging. Meer over de auto zelf in SublieM 91.

Datum: 6 maart 2022

Plaats: Seminole, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. 00SD1798, motor no. 350.229

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, airco, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 78167 mijlen.

Zeker geen grijze muis, deze dame in Gris Largentière. Op

16 november 1973 kwam ze in handen van de consul-generaal van Costa Rica in Zwitserland. Na 16 jaar op neutraal grondgebied maakte ze op uitnodiging van de heer Claude Imhoof de oversteek naar Amerika, waar ze in 2018 voor het laatst verhuisde naar een nieuwe eigenaar. Die liet David Hume onder meer de

kettingen, spanners en brandstofpomp aanpakken. Ook kwamen er 4 nieuwe XWX-banden om de velgen te liggen en werd de ontsteking vervangen door een exemplaar van John Titus. Grotendeels gedocumenteerde historie en aantoonbare aandacht van gerenommeerde SM-experts, dat is bijna altijd een garantie dat een





diva is gekoesterd en in dit geval is dat niet anders. Dat hadden ook de bidders door, waardoor de prijs werd opgedreven naar een mooi eindbedrag van 56.500 dollar (53.700 euro).

Datum: 18 maart 2022

Plaats: Parijs

Veilinghuis: Artcurial

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5674, motor no. 105.811

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, moderne airco, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 24743 kilometers.

Van een dame met internationale ambities naar een echte Française. Hoewel ze sinds 1971 drie keer van eigenaar wisselde, bleef ze altijd geregistreerd in het departement Gironde. In de jaren 90 tekende Regembeau voor een volledige motorrevisie, waarna in 2007 nog een keer de koppen werden gedaan. Als kers op de taart volgde in 2017 een volledige restauratie van het koetswerk, met als resultaat een zeer fraaie SM om zo de weg mee op te

gaan. Goed, bij de stoelen staan een paar naden open, maar een kniesoor die daar op let gezien de verder algehele staat van het nog originele interieur. Artcurial had hoge verwachtingen van deze SM en zette in op een opbrengst van 60.000–80.000 euro, zonder reserve. Dat bleek iets te optimistisch, de nieuwe eigenaar betaalde 'slechts' 47.680 euro inclusief toeslagen. De grote vraag blijft of er na 51 jaar eindelijk een ander departement of land op de registratiekaart komt te staan.

Datum: 22 maart 2022

Plaats: Pontevico, Italië

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6349

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, goud met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 31554 kilometers.

Volgens de beschrijving een SM met slechts één voorgaande eigenaar. Die lijkt in eerste instantie goed voor de auto te hebben gezorgd. Het plaatwerk ziet er

netjes uit en het interieur is voorzien van nieuw stof. Ook is er het nodige technische werk gedaan, onder meer aan de remmerij en hydrauliek. Reden genoeg voor Catawiki om in te zetten op een opbrengst tussen de 42.000 en 46.500 euro. Een prijsklasse waarin je met een beetje goed zoeken hele knappe SM's kunt vinden. Nader bestuderen van de foto's leert echter dat deze Italiaanse toch wel wat aandachtspuntjes heeft. Met name onder de auto en in de kofferbak ziet het er allemaal wat minder fris uit. Wellicht dat er daarom uiteindelijk geen koper werd gevonden. Interesse was er wel, maar met een uiterst bod van 33.000 euro werd de reserve niet gehaald.





Datum: 23 maart 2022
Plaats: Los Angeles, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6610

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 1825 mijlen.

Nog een Amerikaanse die van Arizona naar Californië verhuisde. En helaas heeft ook deze dame te lijden gehad van de zon, getuige het gescheurde dashboard en leer. Kijken we naar het plaatwerk, dan valt meteen het kleurverschil op tussen de voor- en achterpanelen. Het jammerlijke gevolg van matig spuitwerk na een aanrijding. Interieur en exterieur stemmen dus niet heel enthousiast, maar uit de facturen blijkt al snel waar de eigenaar de afgelopen 3 jaar dan wel druk mee is geweest. Alles bij elkaar spendeerde hij bij verschillende bedrijven een slordige 25.000 dollar aan de techniek. Motor, stuurhuis, hydrauliek; aan alles werd gewerkt. In het verleden zou de auto bovendien zijn onderhouden door Jerry Hathaway. Is al dat werk goed uitgevoerd, dan zou dit zomaar een leuk rijdend project kunnen zijn. De bidders durfden die gok helaas niet aan voor het gewenste minimum bedrag.

Niet verkocht bij een hoogste bod van 23.998 dollar (22.800 euro).

Datum: 2 april 2022
Plaats: Muiderberg
Veilinghuis: Catawiki

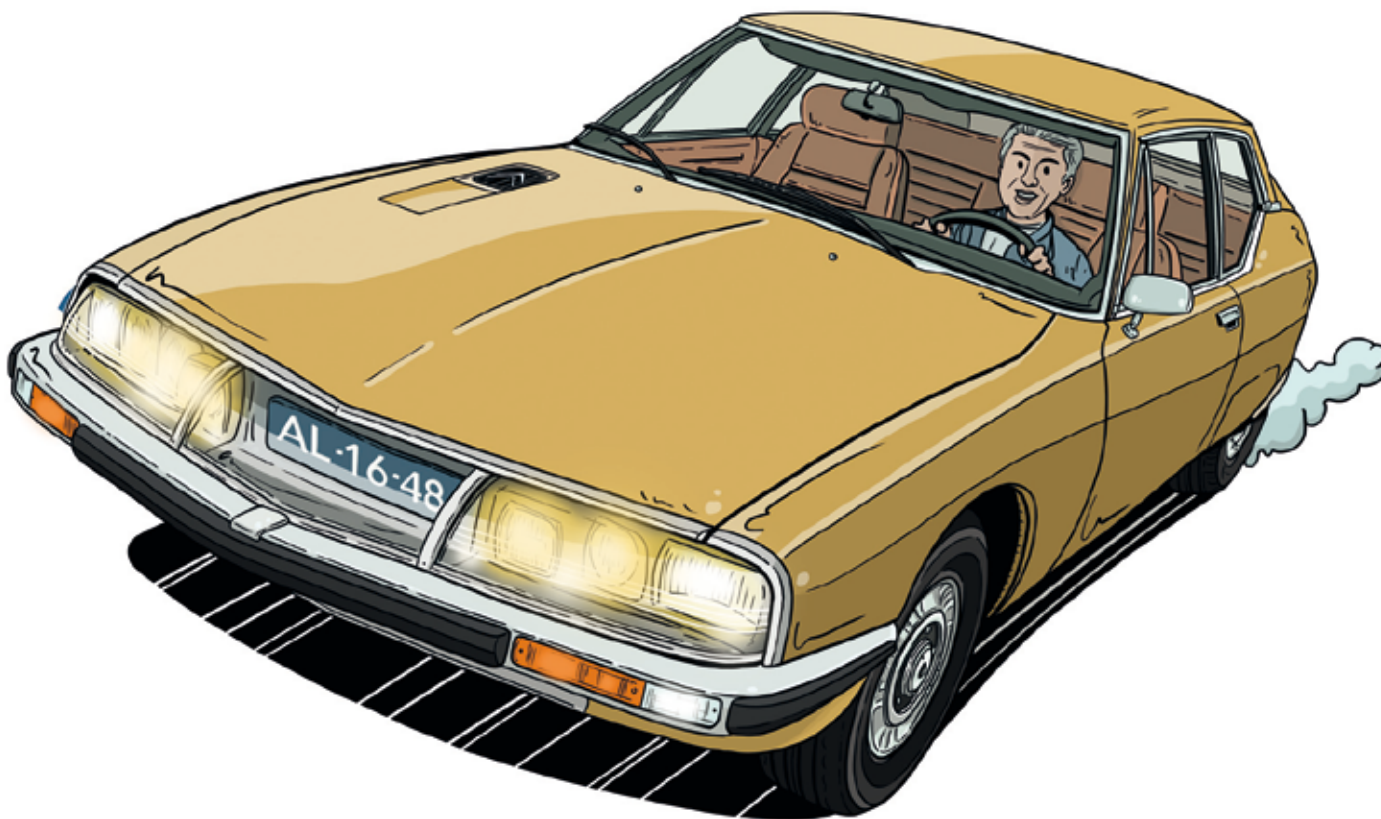
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0852, motor no. 450.645
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, airco, wit met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 50754 mijlen.

Op de valreep toch nog een Nederlandse veiling, hoewel dit geen origineel Nederlandse auto betreft. De neus verradt het al, ook deze diva komt uit Amerika. Vers geïmporteerd uit Georgia. Hoewel iets vochtiger dan Arizona en Californië, schijnt ook daar de zon uitbundig met alle gevolgen van dien. Catawiki noemt het interieur 'in redelijke staat, weliswaar door de zon wat verkleurd.' Ik zeg: dit interieur heeft zijn beste tijd echt gehad. En Catawiki gaat nog even door: 'De lak heeft een zeer mooie diepe en volledige glans. Op de foto's is afgebeeld



waar de auto een minimaal plekje heeft.' Bij twintig ben ik gestopt met het tellen van die 'minimale plekjes'. De beschrijving leest als of deze SM met wat klein werk de weg weer op kan, maar hier staat gewoon een restauratie-object. Het zou een veilinghuis sieren als dit ook zo wordt benoemd. Afijn, de wervende tekst wist uiteindelijk niemand om de tuin te leiden. Het bieden ging door tot 12.500 euro, waarmee de reserve niet werd gehaald.





Alles van voor de SM-art-phone is mooi

Dankzij slimme software en een keur aan filters kan bijna iedereen tegenwoordig het 'perfecte' beeld creëren. Betekent dat het einde van de imperfectie? Integendeel! Een interview met illustrator en cartoonist Koen de Vreeze.

door Henk Middelkoop

“Ik teken alleen wat ik leuk vind en zelfs dan is het leven te kort om al mijn ideeën uit te werken.” Dat is het motto van Koen de Vreeze van Fabriekshuys.nl: tekenaar, illustrator en vooral kunstenaar met potlood, pen en papier. Het artistiek en humoristisch vastleggen van het bekende, het gewone en het alledaagse is zijn drijfveer. Maar dan precies zo dat het past in onze herinnering

van hoe het gisteren was. Of beter gezegd: had kunnen zijn. Want juist die imperfecte vervorming maakt een tekening authentiek, herkenbaar en daardoor echt en perfect.

Cartoonist

In de gezellige Finse familiewoning, gelegen tussen de bossen en vennen van het Brabantse landschap, filosoferen we gezellig met

een van de laatste cartoonisten van Nederland. Vroeger, toen illustratoren nog het leeuwendeel van het drukwerk vulden, werden redacties bevolkt door mensen die leefden van hun penstreken. Tegenwoordig is het een ambacht dat bijna uitgestorven lijkt te zijn. Het lukt nog maar een enkeling van de tekenpen te leven. Koen is er daar een van. En met succes. Hij werkt op bestel-

ling en dankzij de social media van tegenwoordig, verstuurt hij zijn creaties heel de wereld over.

Kampioen

We kennen Koen al langer dan we denken. Zeker als we ANWB-lid zijn. Toch niet onlogisch gezien onze diepe behoefte om bij nacht en ontij in binnen- en buitenland afgesleept te worden naar een plek waar onze Diva bij kan komen van haar kunsten. Een bijkomend voordeel van het lidmaatschap van een van de oudste clubs van Nederland is het bekende lijfblad de Kampioen. Koen vulde vele pagina's met zijn creaties en tekende bijvoorbeeld de cover van het decembernummer van 2016.

'Pech langs de weg' werd ook regelmatig voorzien van een cartoon, met name vanwege het feit dat de voorliefde van Koen voor onze rollende 'oudjes' en de rubriek 'Pech langs de weg' een logische combinatie lijkt te zijn. Het tekent twee ontwikkelingen die voor de cartoonist uit Oisterwijk een mooie link vormen: herleving van de waardering voor het oudere deel van ons wagenpark en de vernieuwde belangstelling voor het getekende beeld.

Perfekte imperfectie

We leven namelijk in de tijd van de smartphone. En die brengt een oneindige en niet te stuiten lavastroom van perfecte beelden met zich mee. Alles is mooi, alles is perfect en zo niet, dan brengen de juiste filters ons toch het gewenste resultaat.

Het zal niemand verbazen dat dit een onvrede onder de mensen veroorzaakt. En die diepgevoelde maar onbenoemde onvrede vormt een mooie voedingsbodem voor waardering van het imperfecte. En exact dat levert de cartoonist in zijn tekenwerk. Met name door het intekenen van auto's van gis-



Foto: Koen de Vreeze van Fabriekshuijs.nl, de laatste der illustratoren.

teren, wordt de kijker meegezogen naar hoe het toen was. Voor de smartphone. Toen alles nog overzichtelijk en mooi was. In de herinnering. Paradoxaal genoeg is juist dat de reden dat meer dan 10.000 mensen Koen volgen

op een social media-kanaal als Instagram. En dat aantal groeit elke week via het account [koen.de.vreeze](https://www.instagram.com/koen.de.vreeze).

Autodidact

We kennen allemaal wel kinderen

kampioen

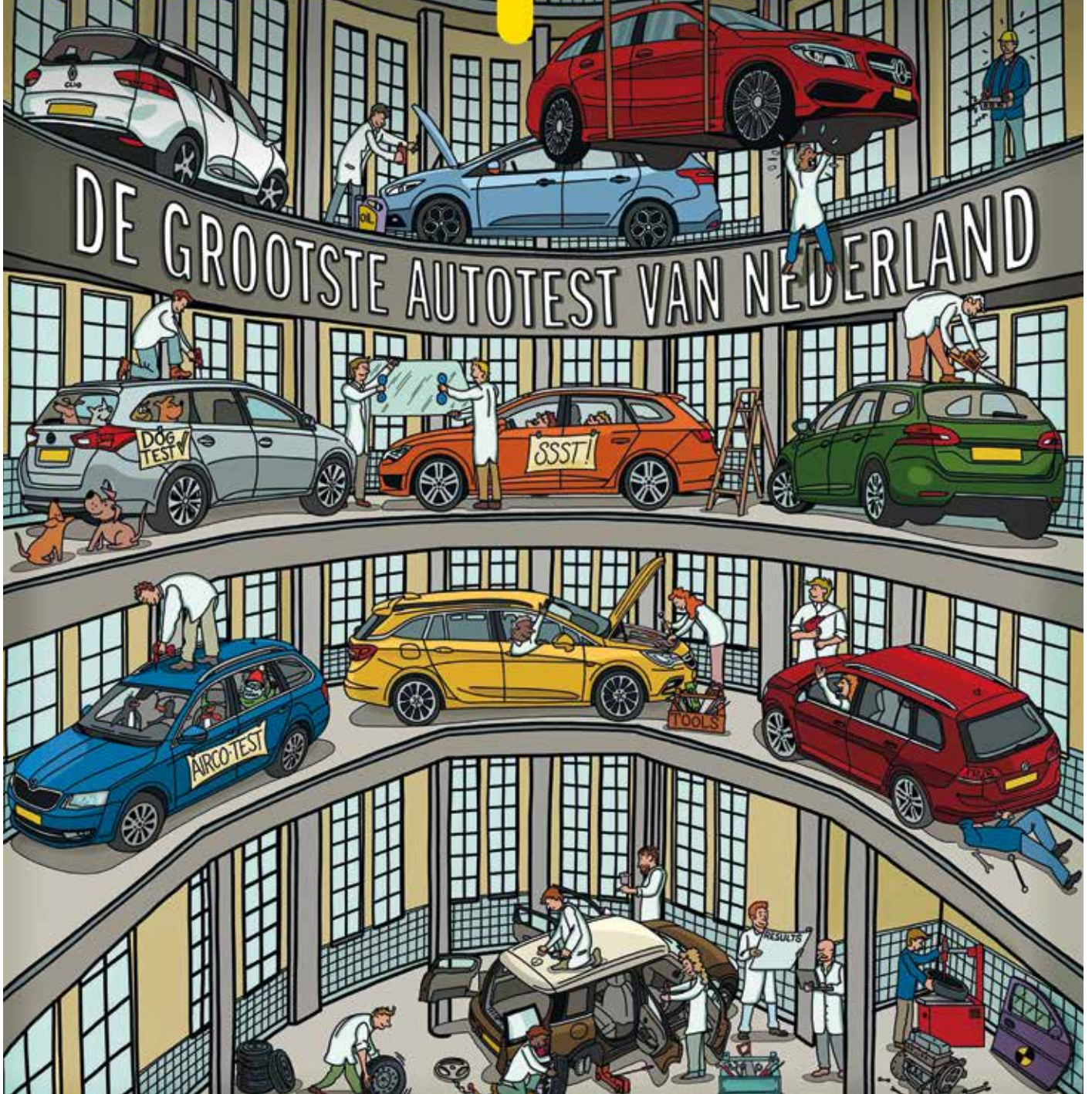


Foto: Jarenlang tekende Koen illustraties voor de ANWB, met een voorkeur voor de 'oudjes'.

“Ik teken alleen wat ik leuk vind en zelfs dan is het leven te kort om al mijn ideeën uit te werken.”

die graag tekenen. Het liefst de hele dag. Koen begon zijn carrière ook op die manier. “Ik ben in beginsel autodidact. Destijds, rond het jaar 2000, waren er in Nederland geen echte tekenoplei-

weer tussen de Franse Franquin, die we kennen van Spirou oftewel Robbedoes, en de bekende Franse slag: veel penhalen, veel drama en toch herkenbare beelden. En zijn tegenhanger Hergé, oftewel



Foto: Moeders lachend naast pa: dat persoonlijke.

dingen. België was wat dat betreft beter bedeed. Daar beginnen ze nog met ‘leren kijken’. En als je het eenmaal ziet, kun je verder. Ik begin nog altijd op papier. Eerst het standpunt bepalen, het juiste gevoel erin proberen te krijgen en dan verder werken. Zo bouw ik een tekening op.” Qua onderwijs is er veel verbeterd sinds begin 2000. Maar voor Koen kwam het te laat, hij volgde een grafische opleiding en heeft zich als autodidact zelfstandig verder ontwikkeld in het cartooneren van auto’s, straten en mensen. En dat niet zonder succes.

Inspiratie

Zijn inspiratie pendelt heen en

Georges Prosper Remi, de schepper van Kuifje en juist een liefhebber van de klare lijn. Dynamisch, tijdloos en heel stijlvol. Veel moeilijker te bereiken dan de Franse overdaad.

Vandaar dat De Vreeze nog heel veel oefent om de essentie van een beeld in zo min mogelijk lijnen te raken. En altijd eerst met potlood, een vergevingsgezind medium. Pas als de juiste vormen op papier geland zijn, komt de computer in beeld. En dan met name om de vlakken mooi in te vullen en de lijnen diep zwart neer te zetten. “Want tekenen via de computer, dat is echt 180 graden anders dan tekenen op papier. Op het scherm weet ik soms

echt niet wat ik aan het doen ben.” Dus vandaar, de creatieve start op papier.

Eigen strip

“Ik wil echt in de strips verder. Liefst zelf een eigen markt creëren, dat is de ultieme droom. We schuiven met elkaar namelijk een nieuw tijdperk binnen. De elektromotor komt eraan en die maakt alles anders, nog meer gestroomlijnd, nog meer hetzelfde. En dat maakt dat mensen voelen dat er iets wegglijdt. Daarom zijn tekeningen van oudere auto’s zo populair. Die maken alles herkenbaar. Als je een straatbeeld tekent en je zet er een oude auto in, dan is het opeens een oud straatbeeld. Dat is ook de charme van ansichtkaarten van vroeger. Een prachtig decor, maar het is er niet meer. En juist daarom is modern niet leuk, want dat kennen we al. Op social media is alles al een keer perfect langsgelopen. Mooier dan in het echt. Ik maak bewust niet alles mooier. Wielen zijn niet altijd perfect rond, het perspectief is niet zuiver. Dat is het fijne van tekenen. Op een tekening kan alles, kun je het helemaal naar je hand zetten. Ik doe dat bewust, om het persoonlijker te maken. Hoe persoonlijker, hoe beter.”

Persoonlijke cartoon

Naast de grote klussen is er regelmatig ruimte voor “tussendoorwerk”. Inspelend op de behoefte aan persoonlijke dingen, biedt De Vreeze kunstzinnige cartoons aan van je eigen wagen. Met een extraatje in de vorm van een eigen toevoeging. Dat kun je zelf zijn, of je hond, of je ouders als het hun wagen betreft. Dit slaat enorm aan en was ook de reden waardoor Koen en ondergetekende in contact zijn gekomen. Met enige regelmaat gaan er series van 10 cartoons in de verkoop en kunnen mensen er een of twee kopen en direct digitaal betalen. Heel han-

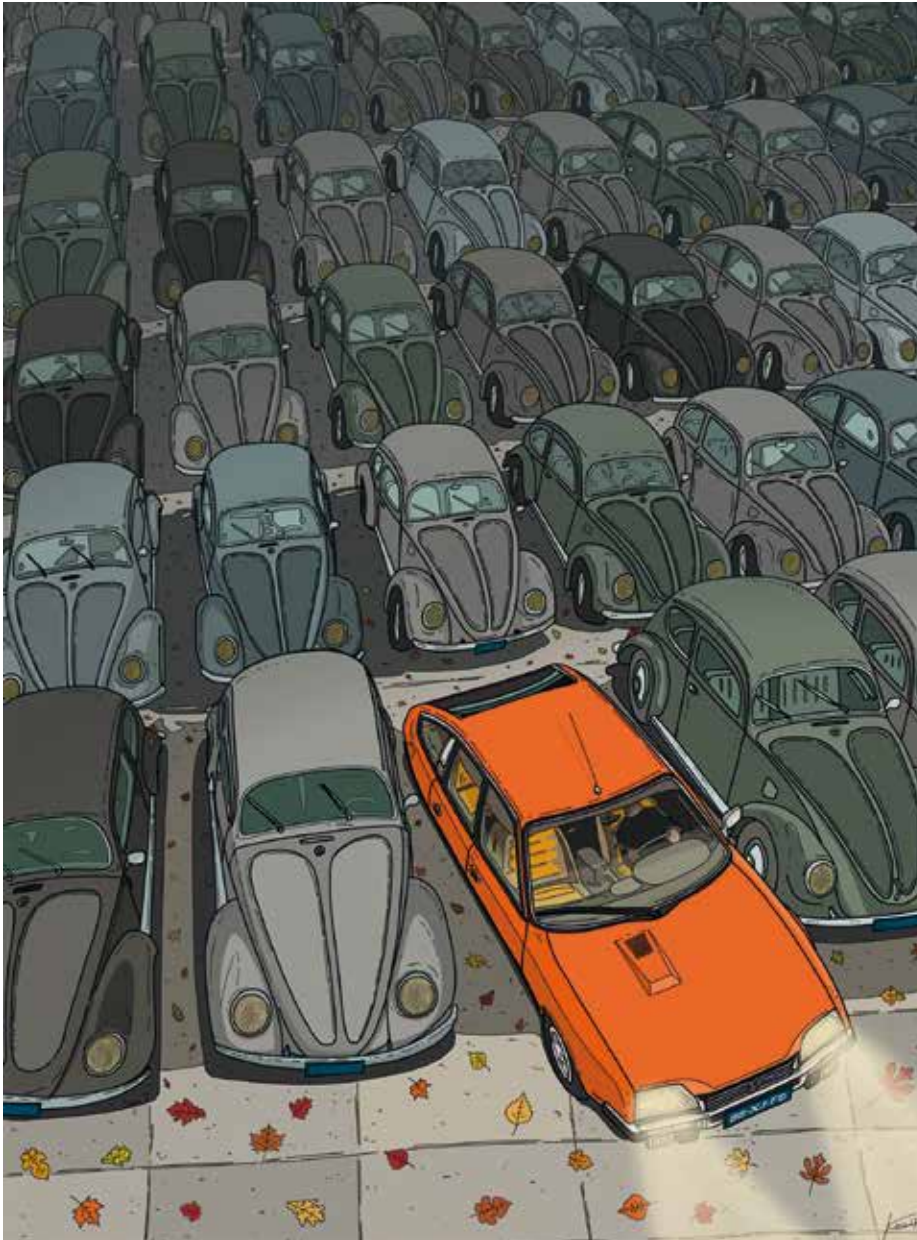


Foto: Eigenwijze Fransman tussen Duitse voorspelbaarheid.

“Onlangs tekende ik bijvoorbeeld de Fiat Tempra, misschien wel de minst inspirerende auto ooit.”

dig voor de planning en bewust enige schaarste creëren werkt commercieel erg goed, maar dat terzijde.

Vervolgens start het traject van overleg over welke wagen getekend gaat worden en wat het persoonlijke verhaal erbij is. Voor Koen bleek dit een ultieme bron van contact tijdens corona. Toen iedereen in zijn eigen cocon zat, vormden juist deze verhalen een dankbare bron van contact: “Mensen komen via social media naar me toe en brengen hun verhaal. Ze sturen echt van alles mee en voeden mij zo in het tekentrajec. Onlangs tekende ik bijvoorbeeld de Fiat Tempra, misschien wel de minst inspirerende auto ooit. Maar hij was van iemand zijn ouders geweest, dus die heb ik er ook ingetekend: moeders lachend op de bijrijdersstoel. En dan is het niet zomaar een tekening, het is jouw verhaal. Alsof je net uit een stripalbum komt gereden. Mensen zijn echt blij met het eindresultaat.”

Fotogeniek

Een paar jaar terug tekende Koen een serie covers van het CX-clubblad. Een daarvan, met de oranje CX die in een nachtelijke scene wegrijdt van een parkeerterrein met grijze Volkswagens, is zijn best verkochte plaat ever. “Terwijl een oranje CX niet eens heel mooi is, eigenlijk is oranje überhaupt een slechte kleur voor een auto.” Blijkbaar spreekt de plaat op andere vlakken aan. De sfeer, de eigenwijze Fransman tussen Duitse voorspelbaarheid, het appelleert aan diepere gevoelens. Mooi is dat.

“De Citroën CX en de DS zijn heel fotogeniek en gemakkelijk in een cartoon te vatten. Andere auto’s hebben dat niet, zoals de eerder genoemde Fiat Tempra of de Rover 214 die ik voor dezelfde familie tekende. Pas ook een jonge Audi getekend, maar dat lukt ei-



Foto: Sandman in retrospectief, met de opwaaiende blaadjes als ode aan de vorige eigenaar.

genlijk bijna niet. Zodra je een lijn iets overdrijft, lijkt het opeens een vorig of volgend type. Zoveel lijkt alles bij Audi op elkaar.”

De Diva

“Eigenlijk ben ik een generalist. Ik weet heel weinig van auto’s. Modeljaar 68 of 71, ik zou het verschil niet weten. Daarom ben ik heel erg afhankelijk van de input die ik krijg en juist dat contact maakt het tekenproces zo fijn. Maar ik begin alleen aan wat ik leuk vind. Dus de voorkant van een Amerikaanse SM tekenen doe ik niet. Te lelijk, daar krijg ik geen energie van. Terwijl de Europese neus bijzonder lastig is om vast te leggen. Glas en dan daarachter

koplampen die licht geven. Bijna niet te doen; je zou er van leren vloeken. Maar wel een mooie uitdaging. Ook de goudtinten van een SM zijn trouwens een hel. Maakt de wagen prachtig, maar digitaal heel moeilijk te benaderen.”

Treffend, dat onze Diva’s niet alleen voor ons als eigenaren nukkig en eigenzinnig zijn, maar dat zelfs cartoonisten er een pittige uitdaging aan hebben! Maar wel met hetzelfde eindresultaat: iets om van te genieten. Mocht je overwegen je SM als ‘art’ vast te laten leggen in een persoonlijke cartoon voor aan de wand, neem gerust contact op met Koen de Vreeze via info@fabriekshuys.nl.



De notulen en de beelden

Op zondag 3 april vond in Muziektheater de Plaats in Arnhem onze algemene ledenvergadering (ALV) 2022 plaats. Gevolgd door een bezoek aan het tegenover gelegen Hooper Rolls Royce Museum. Voor wie er niet bij kon zijn, hebben we altijd nog de notulen en de beelden.

door het bestuur

Aanwezig

Nico Schakel, Jan van Ekris, Jan Paul Klijntunte, Hans Wortman, Sietse Beckers, Peter van Geest, Robin Visser, Peter van Kouteren, Jeroen van Tongeren, Gijs de Jonge, Cees Eekhout, Willem Posthouwer, Corné Kwint, Rogier van der Hee, Nico Toben, Wim van Stratum, Marc Hopmans, Christof Bäumer, Bas de Theije, Cyril Sars, Dick Bolt, Harrie Brunklous, Marius Hille Ris Lambers, Peter van Bemmelen, Victor Noordberg

Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. Alle documenten, zijnde agenda,

uit de vergadering zijn er geen aanvullingen c.q. wijzigingen met betrekking tot de voorgestelde agenda. Derhalve wordt de agenda als zodanig vastgesteld. Wel worden twee punten aangedragen voor agendapunt 12, te weten Citro Classica en FICCSM. De notulen werden door de vergadering goedgekeurd. Wel

verslag ALV 26 juni 2021 alsmede de financiële verslaglegging, zijn tijdig per e-mail verstuurd. Van-



wordt terecht opgemerkt dat de naam van Willem Posthouwer verkeerd is weergegeven als zijnde Willem Postholt. Waarvan akte. Er zijn geen openstaande actiepunten.

Jaarverslag en -rekening 2021

De voorzitter geeft een toelichting op de jaarrekening, er is geen jaarverslag opgemaakt. De voorzitter, nu in zijn rol als penningmeester, geeft een toelichting op de meest opvallende afwijkingen ten opzichte van de begroting. De clubjassenactie zorgt voor een verhoging aan de inkomstenkant als gevolg van de eigen bijdrage van de clubleden. Aan de kostenkant wordt dit meer dan gecompenseerd door de bijdrage uit de clubkas. Ook is besloten dit laatste bedrag in één keer te nemen in plaats van in 2 jaar. Er zijn nog 13 jassen over, welke tegen een prijs van €85 verkocht zullen gaan worden zonder bijdrage uit de clubkas. Kort wordt nog gesproken over Filmproject S, waarover de meningen niet onverdeeld positief zijn.

Het uiteindelijke verlies komt op €4.012,66, waar een verlies gebudgetteerd was van €1.825. Hierdoor wordt verder ingeteerd op de nog steeds zeer goede reserves. Na deze vergadering zal Nico Schakel alles overdragen aan Jan Paul Klijntunte en zullen we nog maar bij één bank een rekening aanhouden. Ook zal de inschrijving bij de Kamer van Koophandel aangepast worden. Deze is inmiddels wel erg oud en de UBO-verklaring moet geregeld worden.

Kascommissie

De kascommissie, bestaande uit Willem Posthouwer en Gijs de Jonge, stelt op basis van haar bevindingen aan de ALV voor om het bestuur decharge te verlenen voor het gevoerde beleid in 2021 en heeft een en ander schriftelijk vastgelegd.

Besluit: de ALV verleent het be-

Nu is echter het moment om het voorzitterschap aan Jan over te dragen

stuur decharge voor het gevoerde beleid in 2021.

Willem Posthouwer treedt af na twee opeenvolgende jaren lid te zijn geweest, waarvoor hartelijk dank. Gijs de Jonge gaat zijn tweede jaar in en Bas de Theije verklaart zich bereid om voor

steeds penningmeester gebleven. Nu is echter het moment om het voorzitterschap aan Jan over te dragen, waarbij Nico aangeeft wel voor de vereniging actief te willen blijven.

Namens de vereniging biedt Jan Nico een prachtig Citroën SM-



twee jaar tot de kascommissie toe te treden. De ALV keurt de samenstelling van de kascommissie goed.

Bestuurswissel

In 2020, bij het na vele jaren aftreden van Robin Visser als voorzitter, heeft Nico Schakel voorgesteld om het voorzitterschap jaarlijks over te dragen. Een voorzitter zou dan door een jaar vol gas te geven, het 'zijn' jaar kunnen maken. Hijzelf zou het eerste jaar voor zijn rekening nemen, waarbij Jan van Ekris tot het bestuur zou toetreden om het na een jaar van Nico over te nemen. Echter, corona gooide alle plannen door elkaar en zodoende is Nico niet een, maar twee jaar voorzitter geweest en ook nog



model van Ottomobile aan, als blijk van waardering voor alle energie die Nico in de vereniging



heeft gestoken. Niet alleen de laatste twee jaar als voorzitter, maar al vele jaren (sinds 2014), zoals door onze oud-voorzitter Robin terecht wordt opgemerkt. Met de overdracht van het voorzitterschap van Nico aan Jan is uitvoering gegeven aan het besluit genomen tijdens de ALV van 20 september 2020, zijnde: Nico Schakel volgt Robin Visser op als voorzitter en Jan van Ekris treedt toe tot het bestuur met de intentie Nico Schakel te zijner tijd op te volgen.

Begroting

Onze nieuwe voorzitter licht de conceptbegroting 2022 toe. Er is uitgegaan van 150 betalende leden, een kleine teruggang in advertentie-inkomsten uit SublieM, een verlaagde bijdrage aan het Duitse onderdelenmagazijn, 3 SublieM's en een clubbijdrage aan een aantal van de geplande evenementen. Een verlies van circa €3000 is de uitkomst, welke ten laste komt van de nog steeds solide reserves. De ALV keurt de voorgestelde begroting goed, welke daarmee is vastgesteld.

Contributie

Aangezien alle kosten sterk stijgen en we nu een aantal jaren achtereen interen op onze reser-

ves, stelt de voorzitter voor de contributie in 2023 te verhogen van €80 naar €95. Er ontstaat eenzelfde discussie als vorig jaar, toen dit voorstel ook ter tafel kwam. Destijds werd gesteld dat de club een reserve dient aan te houden van één keer de jaaromzet, plus een reservering voor bijvoorbeeld het internationale evenement dat wij in 2026 wederom geacht worden te organiseren. Hiervoor zou een bedrag van maximaal €25.000 voldoende zijn. De huidige kaspositie is €30.253,50 en met het gebudgetteerde tekort voor 2022 blijven we nog steeds boven de grens van €25.000.

Na een levendige discussie wordt

er tweemaal gestemd:

- Willen we een op het inflatiecijfer gebaseerde verhoging in plaats van een verhoging middels een vast bedrag? De uitkomst van de stemming is 15 voor en 9 tegen. Het voorstel is daarmee aangenomen.
- Vinden we een verhoging van de contributie in 2023 noodzakelijk? Hier is de uitkomst van de stemming 10 voor en 15 tegen.

Besluit: de contributie blijft ongewijzigd voor 2023.

Evenementen

Het overzicht met alle zover geplande activiteiten wordt rondgedeeld en toegelicht door de



voorzitter. Het belooft een druk jaar te worden.

- 3 april: ALV in combinatie met het Hooper Rolls Royce Museum.
- 30 April/1 Mei: Citro Classica op Vliegveld Twente. Robin Visser coördineert onze activiteiten, wij zullen als vereniging aanwezig zijn.
- 7 mei: bezoek privécollectie Thierry DeHaeck en Mistral Classics, samen met de Maserati Club Holland en de Maserati Club België.
- 3,4,5,6 Juni: Internationale België. Is inmiddels met 75 équipes volgeboekt.
- 18 juni: Toer-/puzzelrit en aansluitend de clubbarbecue op Kasteel Waardenburg.

In juli en augustus zullen er geen activiteiten zijn. De agenda voor de tweede helft van het jaar staat al in de steigers. Hierover volgt te zijner tijd nader bericht. Ons nieuwe clublid Marius Hille Ris Lambers geeft aan fotograaf te zijn en is gaarne bereid voor onze club mooie plaatjes te schieten. Wel wordt hij graag van tevoren geïnformeerd teneinde zich goed te kunnen voorbereiden.

Technische commissie

Bestuurslid technische zaken Peter Derks is verhinderd, maar Peter van Kouteren neemt als lid van de technisch commissie de honneurs waar. Alhoewel de commissie inmiddels twee jaar bestaat, is men door corona pas een keer fysiek samengekomen bij Arjo de Jong in Den Haag en wel op 23 maart jongsleden. Men heeft afgesproken dat de focus de komende tijd zal liggen op een aantal zaken:

- Welke kunststof onderdelen niet meer verkrijgbaar zijn en waar wel behoefte aan is.
- Voorbereiden technische meetings.
- Voorstellen voorbereiden voor

Ons nieuwe clublid Marius Hille Ris Lambers is fotograaf en is gaarne bereid voor onze club mooie plaatjes te schieten



onderdelen welke in samenwerking met het Duitse onderdelenmagazijn kunnen worden gemaakt dan wel op voorraad gelegd.

Peter had ook twee prachtige uitgedeelte en gepolijste bumpers bij zich welke waren bewerkt door Brink's Bumpers bereikbaar onder fritsvdbrink@hotmail.com.

SublieM

Sietse Beckers, namens het bestuur de drijvende kracht achter

de SublieM, geeft aan dat het inmiddels steeds beter lukt om drie volle SublieM's per jaar te produceren. Er worden voldoende diverse artikelen aangeleverd en er zijn inmiddels een aantal vaste rubrieken. Met nu een nieuwe clubfotograaf kan het alleen nog maar beter worden.

Onderdelenvoorziening

Christof Bäumer, bij de Duitse club verantwoordelijk voor het onderdelenmagazijn waarin onze club financieel sinds enige jaren



participeert, geeft een toelichting op de stand van zaken. Nederlandse leden hebben in 2021 voor ruim €18.000 bruto, wat circa €13.500 netto is, aan onderdelen besteld. Droegen wij als club in het verleden meer dan €3000 per jaar bij, was dit vorig jaar al gezakt naar €1.725 en voor 2022 stelt men €1.600 voor.

Het Duitse clubblad Journal is enige tijd niet verschenen door ziekte van de drijvende kracht, wat tot lagere clubkosten heeft geleid. Christof doet een dringende oproep om met voorstellen te komen welke onderdelen ontbreken en nodig dienen te worden nagemaakt.

WVTTK

FICCSM: Cyril Sars heeft op Rétromobile de vergadering bezocht. In 2017 is er een overzicht gemaakt wie welke onderdelen maakt, maar daar is nooit een vervolg op gekomen. Dit thema is tijdens de vergadering echter weer ter tafel gekomen en de aanwezige clubs zijn gevraagd om met ideeën te komen om tot een gezamenlijke onderdelenvoorziening te komen om doublures



te voorkomen. Er lijkt wat beweging te komen, met name binnen de Franse club, want zes weken geleden heeft Cyril de Franse en Duitse clubs met elkaar in contact gebracht. Wordt vervolgd.

Citro Classica: Robin Visser heeft de ontwikkelingen rond CitroMobile en haar mogelijke opvolgers voor de vereniging gevolgd. Er waren 2 gegadigden, maar uiteindelijk lijkt Citro Classica het initiatief met de meeste onder-

steuning vanuit de verschillende Citroën-clubs. Zoals al aangegeven onder punt 8 zullen wij als club hieraan deelnemen.

Sluiting

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun komst en nodigt uit voor het bezoek aan het Hooper Rolls Royce museum.

Met dank aan Hans Wortman voor het notuleren.





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

