

Internationaal evenement

Bonte verzameling SM's vindt elkaar in Antwerpen



Uniek: de enige in Nederland geregistreerde SM diesel



Genieten van een zonovergoten zomertoer rond de Linge



Een diva als bron van leermomenten: project Sandman

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 (France)
Lid worden: aanmelden via het contactformulier op de site
Lidmaatschap: 80,00 euro per jaar

Bestuur

Jan van Ekris: voorzitter (jan@ekriswinkels.nl)
Nico Schakel: bestuurslid (nico@nicoschakel.nl)
Hans Wortman: secretaris (hans.wortman@online.nl)
Jan Paul Klijntunte: penningmeester (penningmeester@smclub.conscribo.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.





97

oktober 2022

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Jan van Ekris	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Zomertoer.....	8
Door de redactie	
Salut Membres.....	10
Door Robin Visser	
Nederlands enige geregistreerde SM diesel	17
Door Peter van Kouteren	
Internationaal evenement.....	22
Door de redactie	
Soortgelijke Magie.....	26
Door Robin Visser	
Eenmaal andermaal.....	38
Door Sietse Beckers	
SM-art: Karel Suyling.....	46
Door Henk Middelkoop	
De SM als leermeesteres.....	54
Door Michiel Rautenberg	

Coverfoto en foto achterblad door Martijn van Well

Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



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



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

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

Beste clubleden,

Het najaar heeft zonder aankondiging vroeg zijn intrede gedaan. Het is koud en nat. Dat zijn we niet gewend na een prachtig voorjaar en zomer met hoge temperaturen en een lange periode van droogte. Het gevolg van klimaatverandering? Geen idee. Ik heb er in ieder geval van genoten en hoop u ook.

Onze clubevenementen waren allemaal omlijst met een vrolijk schijnende zon. Citro-Classica, hetwelk plaatsvond op 30 mei en 1 juni als opvolger van Citro-Mobile, was goed bezocht en zo ook onze clubstand. Eindelijk weer een nationaal Citroën-evenement met vrijwel alle modellen en typen van dit illustere merk vertegenwoordigd. Dat hebben we 3 jaar moeten missen!

Op 7 mei ging onze club, gezamenlijk met leden van de Nederlandse en Belgische Maserati-club, zuidwaarts richting het Belgische Ieper. Het in Maserati gespecialiseerde restauratiebedrijf Mistral Classics en de fantastische autocollectie van clublid Thierry Dehaeck met de meest bijzondere SM-typen als de Espace, Opera, Mylord en de 'RIG', alsmede de fantastische barbecue waren de lange rit meer dan waard. U heeft er reeds over kunnen lezen in de vorige editie van SublieM. Voor wie dit gemist heeft: bij voldoende belangstelling gaan we hier volgend voorjaar nogmaals naartoe. Geef uw interesse alvast maar aan mij door (zie mijn e-mailadres in de colofon).

Het internationale evenement in België van 3 t/m 6 juni was zeer geslaagd. Onze club was met een negental auto's vertegenwoordigd. U vindt een uitgebreid fotoverslag in deze uitgave. De clubdag op 18 juni, met een bezoek aan het Frans georiënteerde privé-automobielmuseum van Henk Visscher, de rondleiding door het vestingstadje Buren en de afsluitende barbecue bij het Kasteel Waardenburg, stond garant voor een heerlijke dag met een dertigtal leden plus aanhang. Ook hiervan vindt u de foto's in deze editie.

Van de voorzitter



De geplande toerit door het Drentse landschap deze maand gaat helaas om organisatorische redenen niet door. Niet getreurd: in het voorjaar van 2023 staat ie wel op de agenda! Op 5 november aanstaande zijn we te gast bij SM-wizard Nard van der Meer van Garage Renard. Deze technische meeting belooft zeer interessant te worden. De techniek van onze Diva's is voor velen van ons ondoorgrondelijk. Zo niet voor Nard, zoals die dag zal blijken.

In december gaan we het jaar afsluiten met een gezellige stamtafel in ons 'clubhuis' Tapperij de Zwijger in Houten. Nadere details volgen. Goed om elkaar dan nog een keer te zien en het glas te heffen op het nieuwe jaar. 2023 wordt een bijzonder lustrum: onze club bestaat dan 30 jaar. Reden voor een feestje! Zet zaterdag 22 april maar alvast in uw agenda.

Ik wens u veel leesplezier met deze weer fraaie editie van SublieM. Graag tot ziens op een van de resterende bijeenkomsten van dit jaar en geniet nog even van een paar mooie najaarsdagen met uw Diva. Want: 'een dag niet gezweefd is een dag niet geleefd!'

À bientôt
Jan van Ekris

In memoriam:

Jacques Hackenberg

Aan Jacques Hackenberg, helaas in augustus jl. overleden, heb ik zeer goede herinneringen. Hem sprak ik voor het laatst tijdens Citro-Classica op Vliegveld Twente eind april, begin mei. Hij was toen gezeten in een rolstoel maar op dat moment 'bij de pinken', en we spraken onder meer over ons gezamenlijk Citroën SM-verleden, toen ik voorzitter was van onze

Citroen SM Club Nederland en Jacques een verdienstelijk clublid. Ik vertelde hem bijvoorbeeld over mijn warme herinneringen aan de meetings in de jaren 2000 in de Franse woonplaats van Jacques en Marguerite, dichtbij Rossiere-Lussan in de Gard. Nog steeds gebruik ik met veel plezier het keukenschort dat de deelnemers aan de meeting in september 2006 uitgereikt kregen.

We werden daar herhaaldelijk door Jacques en Marguerite ge-

fêteerd, qua warme gastvrijheid door onderdak en spijs en drank, en ook door de aanblik van de Citroëns die Jacques daar had en gebruikte, onder meer gestald in de grote open schuur bij die vroegere Magnanerie (zijdeteeltboerderij).

Jacques vertelde zonder poeha over al die auto's en bij eventuele panne van een SM van een deelnemer stond hij direct klaar om mee te denken en mee te helpen.

Jacques was geen praatjesmaker maar een kundige en zakelijke en warme man.

En tijdens de jaarlijkse CitroMobiles in het verleden, trof ik hem derhalve altijd met groot genoegen. Naast ons plezierig bijpraten, interesseerde hij mij telkens ook voor de mooie aangeboden voitures op de stand van schoonzoon David, want het commerciële gevoel had hem niet verlaten. Ik zal hem echt missen.

Peter Snoeker, Amsterdam, 23 september 2022

Website opgefrist

Onze website, citroensmclub.nl, heeft onlangs een flinke opfrisbeurt gehad. Met dank aan clublid Henk Middelkoop, die flink de bezem heeft gehaald door de voorkant en de achterkant van de site. De code is opgeschoond,



Citro boutique



Living the Citroën life



de indeling is aangepast, beelden zijn vervangen, teksten rechtgetrokken, kortom: Henk heeft er flink wat werk aan gehad. Maar het resultaat mag er zijn, de website ziet er weer helemaal bij de tijd uit.



En het werk is nog niet klaar. Henk heeft al een hoop extra nummers van SublieM digitaal

De Queen in een SM

Bij Elizabeth II denk je al snel aan Rolls-Royce, Bentley, Jaguar of ieder ander Engels automerk. Maar de Queen zat ook een paar keer in een SM. En ook nog eens in een van de meest bijzondere, namelijk de Présidentielle. Tijdens meerdere staatsbezoeken nam ze plaats achterin de open voiture. Het internet levert daar nog mooie beelden van, alsmede

een zot verhaal. Er gaat namelijk een artikel rond dat Elizabeth ooit een Opéra aanschafte. We kunnen het helaas niet meer bij haar navragen, maar neem gerust aan dat dit utter nonsense is.



Belangrijke data 2022/2023

5 november:	Technisch evenement bij Renard Automobiles
20 november:	Sluitingsdatum kopij SublieM 98
22 april 2023:	Jubileumevent Citroën SM Club 30 jaar
28-30 april 2023:	Citro-Classica
2-5 juni 2023:	Citroën SM International Weekend 2023

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. Wil je een steentje bijdragen, neem dan contact op met een van de leden van het bestuur (zie colofon) of stuur een mail naar suzannemirable@gmail.com.

Evenementen

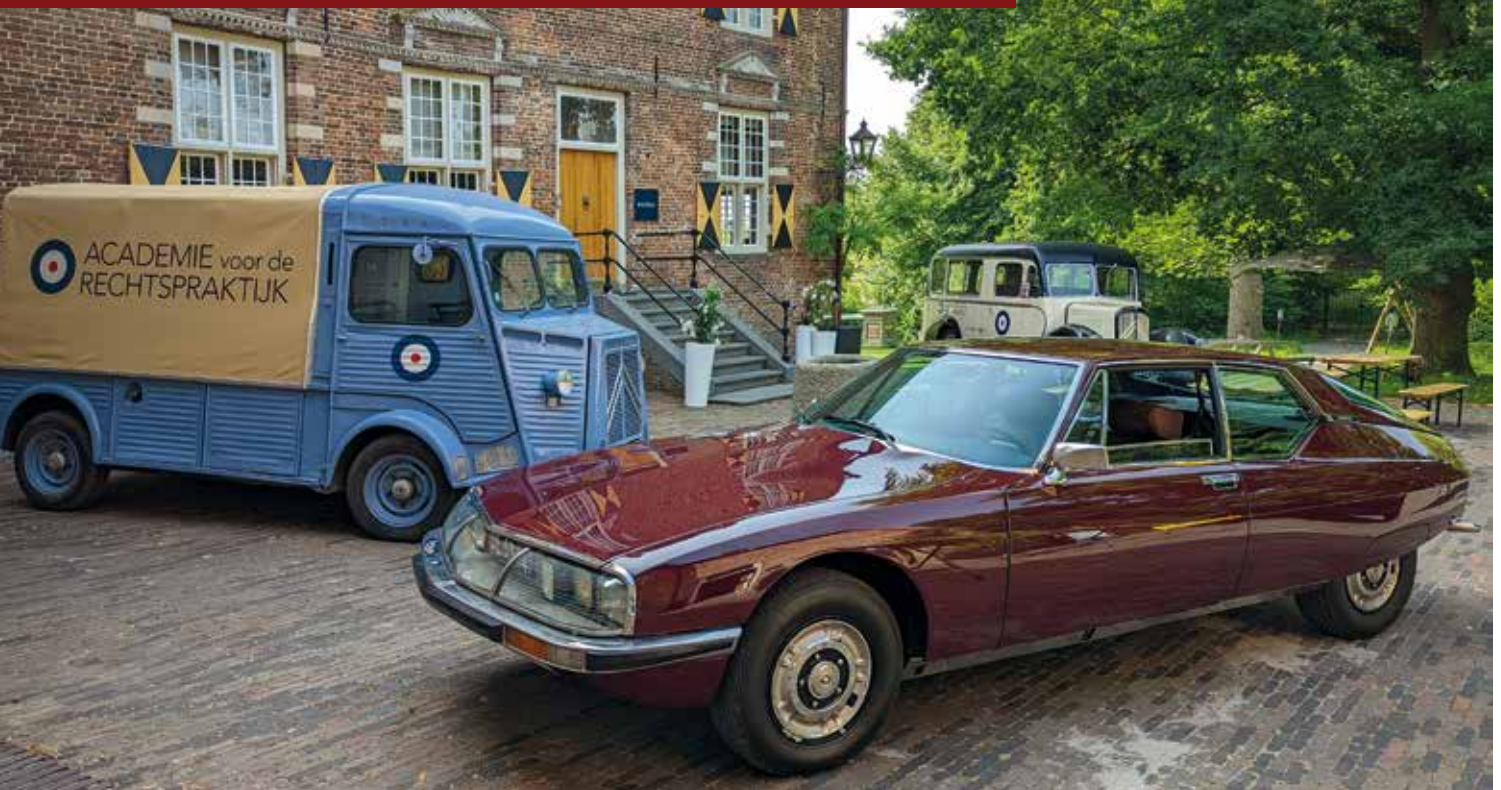
beschikbaar gemaakt en ook de rest gaat volgen. Binnenkort kan je dus alle edities van SublieM digitaal teruglezen. Verder krijgt ook de pagina met fabriekskleuren een nieuwe lik verf. Geen overbodige luxe, want dit is een van de meest bezochte pagina's.

Van alle kleuren komen foto's van SM's waarop de kleur waarheidsgetrouw naar voren komt. Een eerste fotosessie heeft inmiddels plaatsgevonden, waarbij clublid en fotograaf Marius Hille Ris Lambers de kleuren Blue de Bregançon, Blue Delta en Feuille



Dorée prachtig heeft weten te vangen. Heb je zelf nog mooie foto's die een kleur goed weergeven, stuur ze dan vooral naar suzannemirable@gmail.com. En wie weet staat binnenkort jouw SM ook op de website.





Zomertoer 2022: langs de Linge

De jaarlijkse toerit inclusief barbecue bracht ons dit jaar bij kasteel Waardenburg en in het pittoreske Buren.

Foto's: Marius Hille Ris Lambers en Marc Hopmans

Twee prachtige locaties voor een gezellig samenkomen en omgeven door een schilderachtig decor om onze diva's de sporen te geven. En als kers op de taart mochten we ons verlecteren aan de indrukwekkende collectie automobielen van Visscher Clas-sique, waar ons een warm onthaal

ten deel viel door clublid Henk Visscher en zijn vrouw Christa. Een dag om met een voldaan gevoel op terug te kijken. Met speciale dank voor het organiseren aan Henk en Christa, aan Etienne van Bladel, Abdul, Ramon en het team van kasteel Waardenburg en aan Robin Visser.





Salut Membres

Het ledenaantal van onze mooie club zit nog steeds in de lift, een goed teken! Vijf van onze nieuwe leden stellen zich graag voor.

door Robin Visser

George In der Maur (85)

Mijn naam is George In der Maur en ik ben 85 jaar. Ja ja, je bent nooit te oud om aan een Citroën SM te beginnen en om droompjes uit te laten komen. Ik woon in het prachtige landelijke Oosterstreek. Dat is een buurtschap in de gemeente Westlingwerf in de provincie Friesland. Voor de Citroën SM heeft mijn woonplaats een groot voordeel. Het is niet zo druk hier in het Noorden. Je kunt er lekker doorrijden zonder je te hoeven bekommeren om files. Van beroep was ik projectengineer bij het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). De man-vrouwliefde heb ik achter me moeten laten. Daar heb ik overigens wel een zoon en een dochter aan overgehouden. Mijn dochter is 50 en mijn steun en toeverlaat in huis. Mijn zoon, ook George geheten, is 52 is mijn steun en toeverlaat wat betreft het technische onderhoud aan de SM. We sleutelen zelf aan de SM voor zover het probleem dat toelaat.

Mijn andere hobby's zijn modelvliegen met vliegtuigen en helikopters en piano spelen. Maar de SM heeft een streepje voor, vanwege de techniek ben ik daarop wel een beetje verliefd. Vanuit de liefde voor de techniek van de DS is het altijd blijven kriebelen met de SM, toch de ultieme uitvoering van de techniek die beide auto's delen. In jongere jaren heb ik drie Citroëns ID/DS, een Alfa Giulia Super GTV 1600 en een Citroën CX Prestige gehad. De Citroën ID/DS blijft naast de SM wel echt favoriet. In mijn oneindig grote garage en met geldboom in de tuin zou toch weer een ID/DS naast de SM staan.

Van de club verwacht ik dat er leuke bijeenkomsten zijn om met andere liefhebbers te kletsen en te leren over de techniek van de SM. Verder een kopje koffie met een lekkernij. Niks meer aan doen. Ik denk dat ik met mijn 85 jaar genoeg mooie verhalen en technische kennis heb opgedaan om iets te kunnen bieden.





Hidde van der Wal (61)

Mijn naam is Hidde van der Wal, ik ben 61 jaar en woon samen met mijn echtgenote Nicolet Bogtstra in Lisse. Ons zeer gelukkige huwelijkse samen-zijn begon met een Citroën DS 21 Cabriolet als trouwauto en DS-en berline als volgagens. Wij hebben twee jongens van 25 en 23 jaar. Ze hebben beiden net als hun vader stoere Friese voornamen: Wytse en Folkert. Van beroep ben ik algemeen directeur bij Barentz BV, een internationaal opererend bedrijf in grondstoffen voor de pharma en voeding. Werken is één van de hobby's. Indien je werk een soort hobby is, is ook het leuk om ook andere hobby's te hebben zoals fietsen, koken met m'n kookclub, wijn en spijs met mijn wijnclub. Verdere interesses zijn klassieke auto's en reizen. Qua leuk dat ik al heb gehad, wordt gedoeld op de auto's. Toch noem ik als eerste dat ik in goede gezondheid verkeer en een heel leuk

gezin heb. Verder koester ik veel mooie 'autoplezierenmomenten' zoals op vakantie met de Citroën, rally's en/of wijn- entoertochten. Een zeer happy life tot nu toe.

Als geld geen rol speelt en de garage een oneindig aantal auto's kan herbergen, gaat het wat mij betreft toch om de kunst om van iets, iets echt moois te maken. Ooit, in 1978 (toen geld zeker een rol speelde), kocht ik mijn eerste DS Pallas voor 250 gulden op de sloop. Van deze auto heb ik oneindig veel genoten. Opgeknapt, mee op vakantie geweest, naar voormalig Joegoslavië geweest, noem het maar op. Vanuit mijn DS-historie heb ik de stap gemaakt naar het voor mij minder bekende terrein van de Citroën SM. Een Mylord komt zelden of nooit te koop. Dus een droom waarmaken was niet zo eenvoudig. Via een alternatieve route kon die wel worden gerealiseerd. Van Noëlle Chapron hebben wij de originele werktekeningen gekregen. Dit heeft ons in staat ge-

steld een nieuwe 'originele' Mylord te laten bouwen. Dit proces heeft maar liefst 6 jaar geduurd. Het resultaat was daarnaar, echt zeer goed gelukt. Bart Kocken Restauratie en Richard Hoekstra hebben hier een heldenrol in gespeeld en het onmogelijke mogelijk gemaakt. Mijn interesse in de Citroën SM gaat ver terug. In 1973 fietste ik op weg naar school dagelijks door de Stationsstraat in Sneek. Daar stond, of beter gezegd lag, altijd een Citroën SM. Elke doordeweekse dag mocht ik een glimp opvangen van deze schoonheid. Het aangezicht leverde elke keer weer een prachtig mooie plaat op. De blik erop veranderde steeds met het weer mee, soms zelfs verscholen in de ochtenddouw. Die auto was in die tijd een wonder en ik denk dat daar het zaadje is geplant. Voorheen sleutelde ik deels zelf aan mijn auto's, maar dat doe ik al een hele tijd niet meer. Daarbij, bij de garage kunnen ze het veel beter. Bij voorkeur ga ik naar Bart Kocken in het hoge Noorden, in Stiens. Verder kom ik ook erg graag bij Johan Oldenhage in Nieuw-Vennep.

Van de club verwacht ik een reflectie van wat er leeft en gebeurt in de Citroën SM-wereld. Eigenlijk is dat wat speelt in heel klassiekerland, cultureel erfgoed vasthouden met de daarbij behorende geschiedenis en om te leren van de gemeenschappelijke expertise om zo de toekomst van het rollend erfgoed te verzekeren. De club kan van mij verwachten dat ik een geïnteresseerd lid zal zijn en een genietter van klassiekers. Ik zal zeker naar bijeenkomsten komen, maar dat zal ook wel zoeken worden naar de mogelijkheden in verband met mijn eerste hobby.



Robert Franken (61)

Mijn naam is Robert Franken. Ik ben 61 jaar en woon in Bena-havis, Malaga, Spanje. Ik ben gescheiden en heb twee volwas-sen kinderen, zoon Jordan van 26 jaar en dochter Alexandra van 28 jaar. Ik ben inmiddels weer samen met een 'nieuwe' vriendin. Zij heeft vier volwas-sen kinderen. Van beroep ben ik verzekeringsmakelaar. Ik richt mij op de Nederlanders die in Spanje verblijven. Ik heb te bieden dat ik zowel Nederlands als Spaans spreek en dat ik goed op de hoogte ben van de plaat-selijke verzekeringen en alles daar omheen. Mensen weten mij daarom te vinden en voor mij zit erin dat ik in de zon kan leven en er een prima boterham aan verdienen. Dit jaar vier ik mijn dertigjarig jubileum!

Auto's zijn wel echt een hobby van me. Ik heb bijvoorbeeld ook twee Alfa Romeo's GTV 6 2.5, één van 1981 en één van 1983.

Ze zijn compleet maar nog in te restaureren staat. Die van 1981 wordt omgebouwd naar elek-trisch. Verder heb ik een in per-fecte staat verkerende BMW 750i (E38) van 2000, het faceliftmodel. Het topstuk van het wagenpark is een Mercedes SL 55 AMG van 2007 (230) in absolute nieuwstaat met slechts 73.000 kilometer. Sinds kort heb ik een Citroën SM. Als 10-jarig jochie zag ik JC, later plaatselijk bekend als 'El Salava-dor', ermee door Laren rijden. Ik was er meteen weg van en dat is nooit meer over gegaan. De auto is van mei 1973, compleet en rijdend, maar voor de zekerheid en het mooie wordt de auto eerst gerestaureerd voordat ik ermee ga rijden. Qua hobby ben ik verder van de motoren en de gym. Sleutelen doe ik ook graag. Als ik geen tijd heb, ga ik naar de garage. Uiteraard zijn er ook klussen die beter bij de garage worden gedaan.

In mijn oneindig grote garage met geldboom ernaast in de tuin staan

in ieder geval een Citroen DS 23 Pallas Injection Electronique met zwart leer en fabrieksairco, een Alfa Romeo Montreal, een Porsche 928 GTS, een BMW 850 CSI, een Renault Dauphine, een Mercedes 560 SEC van '92, een Ferrari 355 Spider, een Jaguar XJC 5.3, een Lamborghini Espada en niet te vergeten de Amerikanen: Cadillac El Dorado met vleugels, Chevrolet Impala van 1967, en een Chevrolet C1. Waarschijnlijk zie ik er wel een stuk of wat over het hoofd.

Van de club verwacht ik gelijk-gestemden te treffen, info uit te wisselen, hulp bij zoeken naar onderdelen, advies, leuke mee-tings, etc. Ik ben ook wel van plan naar meetings te komen, hoewel dat best moeilijk zal zijn door de afstand tot mijn woonplaats. Wel-licht valt er een keer een meeting samen met een trip naar Neder-land. Van mij valt van alles te verwachten waar ik de club mee kan helpen.



Frank Ottink (58)

Mijn naam is Frank Ottink, 58 jaar, verloofd geweest, al lang geleden getrouwd, nog steeds verliefd en dat alles steeds beleefd met Maureen. We wonen in Amsterdam en hebben drie kinderen: Sacha van 18, Miles van 17 en Laura van 15. Van beroep ben ik organisatieadviseur lean bij Six Sigma. Mijn andere hobby's zijn Formule 1, design en voetbal vanwege mijn zoon. Die is nogal fanatiek bezig bij AFC. Qua relevante automobiele geschiedenis was het een 2CV en een CX, nu is het een DS 23 IE Pallas halfautomaat die ik al 25 jaar heb alsmede een Ferrari Mondial QV. En er zal nog een Citroën SM komen.

Als geld en ruimte geen rol zouden spelen, dan zou ik ook

wel een Ferrari Dino 246 GT, een Mehari, een DS cabriolet en een Lancia Stratos willen hebben. De Citroën SM ambieer ik vanwege de unieke combinatie van Citroën-stijl, comfort, ingenieursiteit en het Italiaanse geroffel en gebrul bij respectievelijk het optrekken en het doortrekken. En natuurlijk het interieur. Daar zou Stanley Kubrick trots op zijn.

Van de club verwacht ik het delen van de passie en informatie alsmede het verkrijgen van adviezen. Verder verwacht ik wel deel te gaan nemen aan clubactiviteiten. Ik hoop dat het er niet te serieus aan toe gaat en dat het vooral gezellig is. De club mag van mij verwachten dat ik zal deelnemen aan activiteiten, later wellicht wat zal organiseren en af en toe wat schrijven.



CITROËN SPECIALIST

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

Harry Martens Limmen



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



Er is geen enkele andere auto die me zo blijft boeien als een SM. Vanaf de eerste keer dat ik als kind een witte SM zag rijden in Bergen of bij Citroën Stadionplein twee SM's op de bruggen zag staan, tot aan de meest recente ontmoeting tijdens de kleuren-fotoshoot voor de website, ik krijg er nooit genoeg van. Zelf sleutelen of naar de garage, dat is een vraag waar ik me nog niet mee bezig hoeft te houden. Aangezien de 1:1-versie bij mij nog ontbreekt, en ik alleen maar een stuk of 130 SM's heb in alle andere schalen die er zijn, van 1:112 tot 1:12, hebben mijn SM's weinig tot geen onderhoud nodig.

Van de club verwacht ik vooral gezelligheid, een gedeelde autopassie, leuke evenementen en een mooi clubblad. Jullie gaan me zeker zien op bijeenkomsten, waar jullie van mij ook gezelligheid mogen verwachten en vooral ook foto's, foto's en nog meer foto's.



Marius Hille Ris Lambers (55)

Ik ben Marius (mijn voornaam) Hille Ris Lambers (mijn achternaam), 55 jaar oud en ik woon in Bussum. Ben verliefd en samenwonend met Berber en ik heb twee kinderen: zoon Luca, 3 jaar, en dochter Indi, 1 jaar. Van beroep ben ik accountmanager en fotograaf. In mijn vrije tijd houd ik me bezig met alles wat rijdt, vliegt en vaart, fotografie, architectuur, natuur, wandelen en muziek (onder andere klassiek, female singer/songwriters).

Mijn eerste auto was een Austin Mini 850, die ik kocht voor 300 gulden. Op de terugrit van mijn eerste ritje, van Bergen aan Zee naar Bergen NH, stopte de motor met lopen. Er spoot benzine over de motor heen! Vervolgens kon ik zelf lopen en heb de Mini

over de hele Eeuwigelaan teruggeduwd naar Bergen. De reparatiekosten van 300 gulden heeft de verkoper betaald, dus ik ben er nog goed vanaf gekomen. Mijn tweede auto was en is nog steeds een Porsche Boxster. Daarnaast heb ik diverse leaseauto's gereden, de een wat leuker dan de ander.

Wat zou ik doen met een geldboom in de tuin? Gelukkig is mijn droomgarage oneindig groot: Citroën SM's in meerdere kleuren (waaronder een Opéra), Renault 16 TX, Toyota 2000 GT, Rolls-Royce Silver Cloud III Mulliner Park Ward Drop Head Coupe, Jensen Interceptor III, Porsche Carrera GT, Monteverdi 375L HighSpeed, Maserati Khamsin, Lamborghini Countach en een paar Ferrari's: 250 GT/E, 512 BB, 288 GTO, F40, 599 GTB en F355 Spider.



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



Nederlands enige geregistreerde SM diesel

Op donderdag 3 december 2021 kreeg ik een WhatsApp van Annalies of ik alsjeblieft mijn voormalige Citroën SM met dieselmotor terug wilde kopen wegens het plotseling overlijden van haar broer. Ik had de SM aan haar broer verkocht in augustus 2016.

Door Peter van Kouteren

Bij het ophalen van de SM in Almelo vertelde Annalies dat ze de kist met het stoffelijke overschot van haar broer bij de begrafenisondernemer in de SM opgehaald en naar het crematorium gereden had. Dit laatste heb ik als aanleiding gezien om de Nederlandse

historie van deze auto vast te leggen.

Doro

Het begon allemaal op de Citro-Mobile 2006 in Utrecht, waar ik kennismakte met de Fa. Doro. Aan het einde van dat jaar was

ik op zoek naar een SM zonder motor en had contact opgenomen met David van de Fa Doro. De eerste vraag van David was: "Wat ga je daar mee doen?" Tja, ik had een complete viercilinderaandrijving (met een ID19-motor uit een DS) geërfd uit een Citroën SM van wijlen Rob van Ekris (De broer van Jan van Ekris, de huidige voorzitter van de Citroën SM club Nederland) en het is voor mij zo dat als je iets erft, het niet de bedoeling is om dit af te voeren richting oud ijzer. David vertelde me dat in Zuid-

En ja hoor, een heuse Citroën SM met alles erop en aan en een dieselmotor uit een C35 Camion.

Frankrijk bij zijn schoonvader een goudkleurige SM, bouwjaar 1975 (schuurvondst), stond met een dieselmotor erin. Mijn eerste reactie was: "Met een Regembeautomotor?" "Nee helaas," zei David. "Mag ik het adres van je? Dan ga ik de auto in Zuid-Frankrijk bezichtigen." "Dat hoeft niet," reageerde David. "Want ik haal de auto met een paar maanden naar Nederland." Waarop ik gelijk vroeg: "Mag ik dan het recht van eerste koop?" En zo is het begonnen.

Aanschaf

Zo kreeg ik begin 2007 een telefoontje van David. "Hij staat op de hefbrug en ik heb na montage van een nieuwe waterpomp de motor draaiende." Nou kan ik mij best voorstellen dat na 20 jaar stilstand de waterpomp vastgeroest zit. De volgende dag met kloppend hart naar Utrecht en ja hoor, een heuse Citroën SM met alles erop en aan en een dieselmotor uit een C35 Camion. Ik bemerkte wel veel vliegroeft, maar dat krijg je er gratis bij.

De keuze was snel gemaakt en ik richtte me tot David. "Ik wil hem kopen onder vier condities," waarop David antwoordde: "Jij durft, vertel." "Ten eerste moet de prijs oké zijn. Ten tweede moet hij op Nederlands kenteken staan. Ten derde moet hij harder dan 100 km/uur rijden (want de Camions reden niet harder dan 90). En ten vierde moet hij in de APK." Antwoord van David: "Ik zorg dat de auto op Nederlands kenteken staat, de APK doe ik niet, snelheid weet ik niet en over de prijs worden we het wel eens".

APK

De prijs was lager dan ik verwachtte dus dat was een enorme meevaller. Met de APK kon ik een deal maken met David: "Ik doe bij jou op de brug het werk met alles wat nodig is om de auto APK-waardig te maken. Als de auto harder dan 100 km/uur rijdt, betaal ik de APK-onderdelen. En als de auto niet harder dan 100 rijdt, neem ik de auto niet en ben mijn APK-uren kwijt." "Dat is een prima deal," was de reactie van David.

Na een paar weken kwam er een mooi kentekenummer in de post bij David, de 40-YB-80. Ik was inmiddels klaar met de APK-werkzaamheden. Kentekenplaten laten maken en erop gemonteerd, groene handelaarsplaten bij buurman Ben geleend en een proefrit gemaakt. Wauw, de auto reed sneller dan 100 km/uur, dus was ik eigenaar van een heuse SM. En zo werd de auto rond juli 2007 op mijn naam gezet. De APK op 31-07-2007 was nog even spannend omdat er een rolgordel niet goed werkte, maar die was gelukkig in

het magazijn van David voorhanden.

"Wat ga je ermee doen?", vroeg David. "Ik ga mijn kinderen morgen ophalen in Frankrijk uit de jachthaven van Le Havre. Want na drie weken zeilen met hun moeder zijn ze het zat om nog langer op hun zeilboot te blijven." David schudde zijn hoofd en sprak zijn bezorgdheid uit: dat het onverantwoord was, zo'n grote afstand met een auto die heel lang stilgestaan heeft. "Als je maar niet meer 3000 toeren per minuut maakt." En onder die voorwaarde ben ik heen en weer gereden. Tot grote verrassing van mijn kinderen dat hun vader ze kwam halen met een SM.

Smaak

Mijn persoonlijke smaak is wat anders dan normaal. Ik heb de goede set bruin leer verkocht en een stoffen set erin gezet, wat in de winter wat aangener is. Dit omdat ik de auto ook in de sneeuw wilde gebruiken. Ook



heb ik de complete Europese neus verkocht en er een Amerikaanse neus ingezet (I know, smaken verschillen. Op al mijn SM's zitten andere neuzen). En omdat ik mijn contrabas niet kon vervoeren, heb ik er een rollbar in gemonteerd en een semi-stationwagen van gemaakt. Met twee klapstoelen achter om te kunnen voldoen aan de APK-eisen in verband met de op het kenteken vermelde 4 zetels.

Koeling

In 2009 was ik tijdens een hete zomer onderweg naar een barbecue bij Walter in België en had in de gaten dat er iets goed mis was met de koeling. Na lang onderzoek bleek de waterkoeling niet door de cilinderkop te gaan, maar er gelijk in en uit (het c35-blok staat normaal 180 graden gedraaid in de carrosserie van een Camion). Er was dus de verkeerde aansluiting op de cilinderkop gebruikt en niet doorgedacht door garage Luberon in Frankrijk (die de ombouw naar diesel heeft gedaan). De oplossing was een binnenwerk uit een CX diesel-cilinderkop te gebruiken, zodat het koelwater helemaal naar achter gebracht wordt.



Wat wel erg jammer is, is dat de auto bijna twee jaar op stalling en geschorst is geweest in verband met de wijziging van de oldtimer-regeling (die was niet van toepas-

sing op dieselmotoren).

Werkzaamheden

In de zeven jaar dat ik de auto bereiden heb, was er genoeg om te verbeteren of te wijzigen:



- Twee nieuwe voorbanden.
- Twee nieuwe deelbare veerbol-len voor.
- Uitlaat gemodificeerd met extra flexibel.
- Motorsteunophanging gewijzigd (Arjo de Jong-oplossing).
- Versnellingspook was in de auto afgebroken en vervangen.
- Andere versnellingsbak van Harry Martens gemonteerd (stond met pech onderweg, tanden eruit).



- Nieuwe koppelingset.
- Nieuwe gefinte voorruit.
- Inlaatluchttraject gewijzigd.
- Diesелretourleidingen gewijzigd.
- Verbeterde gloeistiften gemonteerd.
- Kofferbakbodem vervangen.
- Lekzakken allemaal vervangen.
- Xenonverlichting gemonteerd.
- Diverse lakbeschadigingen met bruine verf weggemarkeerd.
- Diverse bedrading verwijderd (ik had al gauw in de gaten dat er voorheen een injectiemotor in heeft gezeten).

Familieberaad

Ik had indertijd het idee om al mijn drie zonen om toerbeurt SM te laten rijden, dus was ik eigenaar van vier stuks SM (een met DS23-motor, een met ID19-motor, een met originele motor en een met de dieselmotor). Dit met het idee dat ik later met een SM bij het verzorgingstehuis opgehaald zou kunnen worden. Tijdens familieberaad kwam naar voren dat mijn zonen liever in een moderne auto rijden en niet de citrofielkoorts hebben zoals ik. En dus besloten we om twee SM's (met de DS23- en de dieselmotor) te verkopen.

Taxatie

En zo heb ik de SM diesel in 2016 na 9 jaar trouwe dienst verkocht. Met alle plaatwerk en interieurdelen om de auto eventueel weer naar normale uitvoering om te bouwen is de auto naar Almelo gegaan. De drang om de auto terug te kopen en weer als dagelijkse auto te gaan gebruiken was erg aanwezig. Er is wat laswerk nodig en alle veerbollen zijn een drama. En de buitenkant is gedeeltelijk met een spuitbus door de vorige eigenaar gedaan. Kortom, genoeg te doen om de auto weer in mijn oude conditie te brengen. Het basisidee is om van de auto een rijdend project te maken.

Met het idee de auto zo snel mogelijk te laten taxeren, heb ik een aantal punten gelijk beetgepakt:

- Het plaatwerk achter de bovenste bumper en de opstaande rand van de kofferbakafdichting was zwaar beschadigd door roestvorming. Dit opgelost door het beschadigde plaatwerk te vervangen en twee keer af te lakken met

een industriële antiroestverf.

- De bovenste bumper is kras- en deukvrij gerenoveerd en is nu in nieuwstaat.
- Beide defecte achterlichten zijn gerenoveerd en met moderne ledlampen uitgevoerd.
- De buitenkant in Or de Simiane gespoten.
- Van de beide achterste binnenschermen zijn de doorgeroeste plekken vervangen en gelast en is





al de loszittende fabriekascoating verwijderd. Ook deze zijn twee keer in een industriële antiroestverf gezet.

- Rechter uitlaatpot vervangen, deze was doorgeroest. Ook een extra bevestigingspunt opgelast voor het sierstuk wegens trillingen door de hele uitlaat van de dieselmotor.
- Andere gebruikte velgen met achterbanden gemonteerd, de achterbanden waren versleten.
- Linker achterwiellager had spel, opnieuw afgesteld.
- Drie deelbare bollen geplaatst in plaats van gelaste bollen. Alle veerbollen zijn gecontroleerd en zo nodig bijgevuld.
- Alle binnenbekleding aan de achterzijde is gefatsoeneerd en

er is een nieuwe kokosmat op de achternvloer gemonteerd.

- Van beide ornamenten op de C-stijl nieuwe bevestiging gemaakt, oude uitgeboord en nieuwe intrekmoeren gemonteerd.

Met de auto ben ik naar de Fa. Doro in Utrecht gereden en heb ik een taxatie laten uitvoeren. Daar merkte de taxateur op: "Meneer Van Kouteren, wilt u mij beloven de auto niet om te bouwen naar de standaard zescilinder? Dit is de enige geregistreerde Citroën SM in heel Nederland die gemonteerd staat met een dieselmotor en dat is erg uniek".

Meer werkzaamheden

Tijdens deze rit bemerkte ik dat

de auto niet genoeg remvermogen had. De voorste remklauwen zijn nu gereviseerd en met nieuwe remvoeringen uitgerust. Verder zijn de motorolie, motoroliefilter, luchtfilter en versnellingsbakolie vervangen. Ook heb ik een andere aanzuigslang tussen het groene oliereservoir en de hydraulische pomp en een nieuwe waterpomp en waterthermostaat gemonteerd. De achterklep die ik 6 jaar geleden had meegeleverd is verder roestvrij gemaakt. Deze is in Orde de Simiane gespoten en verder klaar gemaakt om ruit en lijsten om te zetten. De oude klep heb ik opgeknapt. Hier heb ik een dichte uitvoering van gemaakt en meegevoerd in de nieuwe kleuren. Andere werkzaamheden die ik verder heb uitgevoerd:

- De USA-voorneus is geheel gereviseerd.
- Andere gepolijste voorbumpers.
- Andere opgeknapt keienbak.
- USA-lamphouders laten stralen en alles in de lak gespoten.
- Van beide voorschermen zijn de onderkanten vervangen, gestraald, in de epoxy primer en de binnenkant in de lak gezet.
- Bijna al het kleine plaatwerk onder de motorkap is opnieuw gestraald en eerst in de epoxy primer gezet.
- De voorste onderste aanslagrubbers zijn beide vervangen en alle doorsmeerpunten zijn met vet doorgespoten.
- Moderne zekeringhouders met ledindicatie gemonteerd.
- Schade aan de bodem door verkeerd geplaatste krik is gerepareerd.

Veel is al gedaan, maar zoals gezegd is dit een rijdend project. De komende tijd heb ik nog het nodige op mijn lijstje staan. In een volgende SublieM vertel ik daar meer over.





Internationaal evenement in Antwerpen

Het internationale evenement was dit jaar om de hoek. Toch wel fijn na de lange (maar prachtige) rit naar Noorwegen vorig jaar. Met Antwerpen als decor kwamen we weer met SM-rijders uit heel Europa bij elkaar. Wat fijn dat dit allemaal weer kan. In het kort: het was geweldig. De beelden spreken voor zich.

Foto's: Martijn van Well en Marc Hopmans







De aartsvader: Lancia Aurelia B20 coupé GT



In Soortgelijke Magie staat deze aflevering de Lancia Aurelia B20 coupé in de schijnwerpers, een serie 4 om precies te zijn.

door Robin Visser

Eigenlijk past de Lancia Aurelia B20 helemaal niet in het concept van deze rubriek, een vergelijk met GT's uit ongeveer dezelfde periode als de SM. De auto werd namelijk gebouwd van 1951 tot en met 1958. Toch wilde ik de serie over het vergelijk met andere GT's oorspronkelijk aftrappen met deze auto. De Lancia Aurelia B20 wordt namelijk gezien als de eerste echte GT. En geen serie over GT's zonder de aartsvader! Zoals met zoveel dingen, corona gooidt roet in het eten.

Concept

Ik durf overigens een kleine kanttekening te plaatsen bij de stelling dat de Lancia Aurelia B20 de eerste auto naar het GT-concept is. Ik haal dat concept nog 'ns aan, een tweedeurs auto met een potente motor die snel en comfortabel met bagage een lange afstand kan overbruggen. Naar mijn mening voldeden bijvoorbeeld de Alfa Romeo 6C 2300 en zeker de opvolgende 6C 2500 nog vóór de Lancia Aurelia B20 al aan deze criteria.

De 6C 2300 is naar maatstaven van de ontstaansperiode van de term GT al best snel. De auto werd gemaakt in de periode 1934 – 1938 en reed 120 tot 145 kilometer per uur, afhankelijk van de uitvoering. De Alfa Romeo 6C 2500 werd gemaakt tussen 1939 en 1948 en was in de rapste variant met 170 kilometer per uur zeker al wel echt snel te noemen.

Wellicht dat ik nog eens een Alfa Romeo 6C 2500 onder de loep neem als ik mijn hele lijst heb afgevinkt en niks meer over heb. Qua vorm is er trouwens nog een auto die is aan te merken als GT, de Cisitalia 202. Qua vormgeving is dat een inspiratiebron voor veel andere auto's geweest. Een belangrijk ontwerp dus. Voor nu terug naar de Lancia Aurelia B20.

Carrosseriebouwers

De Lancia Aurelia werd gemaakt als sedan, coupé en cabriolet. Zoals te doen gebruikelijk in Italië werden de koetsen gemaakt door externe carrosseriebouwers. De B20 werd gemaakt bij Pininfarina. Mario Boano, die later zelf nog onder eigen naam een carrosseriebedrijf zou hebben, was de designer. In 1944



kocht Boano samen met Giorgio Alberti Carrozzeria Ghia in Turijn toen hun vriend Giacinto Ghia overleed. Boano en Luigi Segre stonden aan de wieg van diverse ontwerpen met een laag dak, waaronder één van de Alfa Romeo's 6C 2500, de Volkswagen Karmann Ghia, de Alfa Romeo 1900 SS en enkele Ferrari's Berlinetta. Volgens één van de geraadpleegde artikelen op internet zou niet Mario Boano, maar Giovanni Michelotti in zijn tijd bij Ghia de Aurelia B20 hebben ontworpen. Over Boano is nog vermeldenswaardig dat hij samen met zijn zoon Gian Paolo een deel van de eerste productie van de Ferrari 250 GT Coupé op zijn naam heeft staan.



in die auto een V6 te monteren maar De Virgilio overtuigde de beslissers bij Lancia de Gamma te voorzien van een potente viercilinderboxer. Maar, net als met de Alfa Romeo 6C, dat is een ander verhaal.

Irrelevant

Hoofdingenieur bij Lancia ten tijde van de ontwikkeling van de Aurelia B20 was Vittorio Jano. Hij startte zijn loopbaan bij auto- en truckproducent Società Torinese Automobili Rapid. Al op 20-jarige leeftijd verkaste hij naar zijn tweede werkgever Fiat. Voordat hij bij Lancia kwam, was hij ook nog in dienst bij Alfa Romeo. Daar was hij de drijvende kracht achter de Grand Prix-winnende Alfa Romeo P2 en P3. Na zijn Lancia-tijd werkte hij voor Ferrari. Daar was hij onder meer verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van de V6- en V8-Dino-motoren. Dino Ferrari was daaraan begonnen maar moest zijn werk staken vanwege zijn ziektebed en daarop volgende vroege dood. In de V6-variant kwam de motor niet alleen in de Fiat en Ferrari Dino terecht, maar ook in de Lancia Stratos. Zo kwam de motor van de hand van een ex-Lancia-man onder Ferrari-vlag terecht in de meest legendarische Lancia en tevens meest legendarische rally-auto.

Deze wetenswaardigheden zijn natuurlijk volstrekt irrelevant voor de Aurelia B20 en al helemaal niet voor het vergelijk met de SM. Maar toch geeft het een

Innovatie

Lancia en Citroën delen het streven naar innovatie. Anders dan bij Citroën ging dat bij Lancia ook over de motor. In dat kader moet de eerste in serie geproduceerde V6-motor worden benoemd. Het is een blok met een hoek van 60 graden, ontworpen door Francesco de Virgilio. Hij kwam in 1939 als jonge ingenieur bij Lancia. Hij werd later ook lid van de Lancia-familie toen hij trouwde met de nicht van oprichter Vincenzo Lancia. Een ander wapenfeit van hem is de ontwikkeling van de eerste motoren voor de iconische Lancia Stratos, waaronder de 2500 cc boxer motor die naderhand in onder meer de Lancia Gamma coupé kwam. Eigenlijk was het de bedoeling



leuk kijkje achter de schermen van de mensen die ertoe deden in de ontwikkeling van de auto's en de auto-industrie.

Series

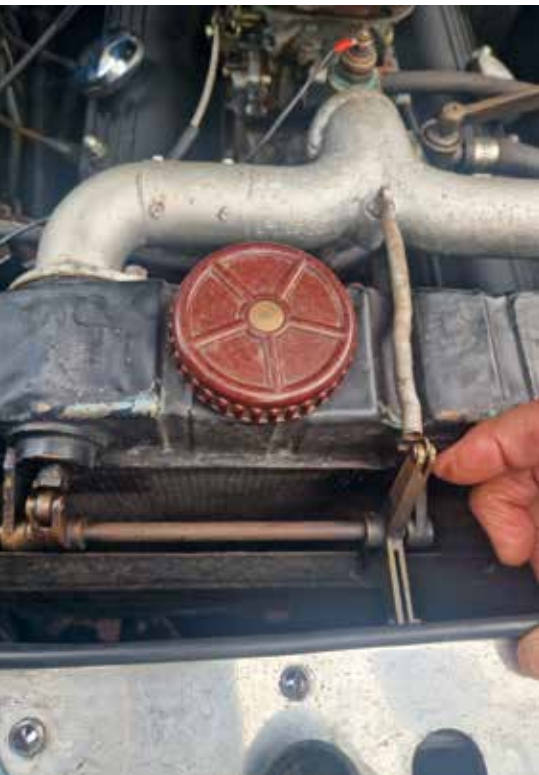
Weer verder met de Aurelia B20. Hoewel dat ten tijde van de productie nog niet zo werd benoemd, zijn er zes series B20's te onderscheiden. Bij elke serie werden er doorontwikkelingen toegepast, zowel qua techniek als qua uiterlijk. Tijdens de productieperiode van de B20 groeide de cilinderinhoud van 1,991 naar 2,451 liter. Met de tweede serie groeide het vermogen van de 1991 cc V6 tot 80 pk (60 kW) door een hogere compressieverhouding en verplaatste kleppen. Verder werd bij een aantal auto's de enkele Weber- of Solex-carburateur vervangen door dubbele carburateurs. De Lancia Aurelia B20 beschikt behalve de motor over een aantal innovatieve ontwikkelingen. De overbrenging naar de achterwielen vindt plaats via een transaxle. Dat is een behuizing die zowel de koppeling, versnellingsbak als het differentieel bevat. Bij het wiel zit noodzakelijkerwijze een kruiskoppeling om ervoor te zorgen dat de schuif van de aandrijf-as ten opzichte van het differentieel wordt overbrugd. Die is zover mogelijk naar buiten geplaatst. Dat is zichtbaar op de foto van het wiel met afgenomen wioldop. Daarbij komt nog dat de trommelremmen direct naast het differentieel zijn gemonteerd en net als de SM (met schijfremmen) dus niet bij de wielen. De voorwielophanging was een glijdend pijlersysteem en de achter-



De Lancia Aurelia B20 wordt namelijk gezien als de eerste echte GT.

vering met schroefveren en semi-draagarmen. Vanaf de vierde serie werden die vervangen door een de Dion-buis met bladveren, ook al zo'n innovatie. Verder was de Aurelia de eerste auto die standaard werd uitgerust met radiaalbanden.





gestuurd, maar linksgestuurd beschikbaar. Bedenk daarbij dat er in Italië tot medio twintiger



Manufactuur

Anders dan Citroën was Lancia een 'manufactuur'. In horlogeland betekent dit dat alles in eigen huis wordt gemaakt. Lancia had daarvoor eigen merken. Marelli was de merknaam voor alle elektriek zoals dynamo, startmotor en schakelaars. De remmen hadden als merk Sabif. Ben, de eigenaar van de Aurelia B20 uit dit artikel, heeft overigens een Lucas-spannings/stroomregelaar gemonteerd uit Engeland. Nu we toch al bij de onderdelen in het motorruim zijn aanbeland: vermeldenswaardig is nog de radiator. Met een simpel maar doeltreffend systeem blijft de luchtstroom door de radiator buiten werking zolang de koelvloeistof nog niet op temperatuur is. Zodra de motor op temperatuur is, gaat een klepje open waardoor vijf jaloezieën open gaan. Op de foto's van de radiator en het knikarmsysteem zie je goed hoe het eruit ziet.

Rechts- en linksgestuurd

Vanaf de B20's uit de vierde serie waren de auto's niet alleen rechts-

jaren zowel links als rechts werd gereden en de sturen in auto's ook zowel links als rechts werden gemonteerd. Fiat had de sturen links, Lancia en Alfa Romeo rechts. In 1923 verordonneerde Mussolini dat het verkeer gaandeweg in geheel Italië rechts moest gaan rijden. In 1926 werd dat proces afgerond. In die tijd waren de wegen in Italië vrij smal en dat bleef grotendeels zo tot de jaren zestig. De meeste bestuurders in Italië voelden zich op de smalle wegen veiliger bij het besturen van een auto met rechts stuur. Zo was het makkelijker om de rechterkant van de weg te volgen, vooral als er een ander voertuig tegemoet kwam. Daarbij waren er ook veel mensen die het niet eens waren met de veranderingen van 1923.

De voorkeur het stuur rechts te hebben en het verzet tegen de verandering leidden ertoe dat veel Italianen nog jarenlang vasthielden aan het kopen van rechtsgestuurde auto's. De pre-

mium Italiaanse automerken, wat Alfa Romeo en Lancia toen ook nog waren, bouwden zodoende tot het einde van de jaren vijftig rechtsgestuurde auto's. Dat had als voordeel dat er een goede marketingoplossing was voor de landen onder Britse invloed. Tot op de dag van vandaag rijden overigens de meeste landen rechts en hebben de meeste auto's dus ook het stuur links. In de productie hoeft er heden ten dage geen keuze meer te worden gemaakt tussen een links óf een rechts stuur. Beide zijn beschikbaar.



Race- en rallyverleden

Vermeldenswaardig is verder dat de Lancia Aurelia B20 een succesvol race- en rallyverleden heeft:

- 1951: klasse-overwinning in de 24 uur van Le Mans en tweede plaats in de Mille Miglia;
- 1952: 1, 2 en 3 in het eindklassement van de Targa Floria;
- 1953: 1ste Luik-Rome-Luik en 1, 2 en 3 in de Coppa della Toscana;
- 1954: 1ste Rally van Monte Carlo.

De successen met de B20 waren een voorbode voor de latere rallysuccessen met de Lancia Fulvia, de Lancia Stratos, de Lancia Rally 037 en de Lancia Delta S4 en Integrale.

Uitvoeringen

Verder is over de Lancia Aurelia B20 te melden dat er een (B24) Spider en Convertible van zijn gemaakt. Je zou zeggen dat spi-



der en cabrio meer van hetzelfde is. Als je zoekt op internet, zie je dat er toch een onderscheid is. De Spider onderscheidt zich met name van de Convertible door de panoramische voorruit en de voorbumper, die bestaat uit twee delen die in het midden tegen de grill oplopen. Spiders zijn zeldzaam met een productieaantal van 240 en bloedmooi. Mooier wordt het niet qua cabrio. Zelfs de Mercedes 280 SL W 113 (Pagode) kan er niet aan tippen. Door de zeldzaamheid en de schoonheid zijn ze ook peperduur. De B20 Spider werd opgevolgd door de cabrio. Ook niet te versmaden, maar geen panoramische voorruit meer en een wat minder sierlijke voorbumper. De Convertible had wel neerdraaibare zijruiten.

In totaal zijn er 3.871 Lancia's Aurelia B20 coupé en 761 Aurelia B24 Spider/Convertible gebouwd. Tezamen met de sedan zijn er 18.201 Lancia's Aurelia gebouwd. Dat was voor Lancia-begrippen zeer succesvol.

Lancia-familie

Ongeveer twee jaar na het eerste contact met Ben kon eindelijk de ontmoeting plaatsvinden. We

spraken af de dag vóór het Concours d'Elégance op Paleis Soestdijk. Dat kwam Ben goed uit want dan zou de Aurelia B20 toch vrij

worden gemaakt uit de garage om de volgende dag naar Soestdijk te gaan. We spraken rond 11.00 uur bij hem thuis af in Muiden. Het onthaal was meer dan warm met dito koffie. Rondkijkend ontwaarde ik direct dat ik te maken had met een echte Lancia-familie. De boekenkast stond vol met boeken over het merk. Er was nog een haakje voor een mooi gesprek. Ben z'n vrouw, Karin, liet zich wat ontvallen over Indonesië. Ik keek nog een keer en zag de afkomst. Het grijze haar en het zijn van tweede generatie zonder de zon van de Archipel, maakte dat ze me niet direct opviel als Indisch. Ik maakte er een opmerking over en gelijk kwam eruit dat Ben ook Indisch is. Achter de naam Elenbaas en de gespotte foto's op internet had ik nooit een Indischman gezocht. Toen ik me liet ontvallen dat mijn moeder





een verleden in de Oost heeft, ontspoon zich een mooi gesprek over Indische families. Na een uur moest ik dan toch maar 'ter zake' komen en het gesprek op de Lancia brengen. De passie voor dat onderwerp bleek niet minder groot. Alles staat bij de familie Elenbaas, vader, moeder en twee zoons, in het teken van Lancia. De ruimte voor de boekenkast wordt bijvoorbeeld ingenomen door dozen met onderdelen voor een project van één van de zoons. Moeder zei liefkozend: "Zo gaat dat en als het opbouwen begint, gaat alles weer weg." Ik hoef daar bij ons thuis niet mee aan te komen.

Koopje

Ben vertelde honderduit over zijn Aurelia B20. De liefde ontstond door de aanstekelijke werking van een neef met eveneens een Aurelia B20. Ben wilde er ook één.

Het is dan begin jaren 70. Een collega wist er één te staan die stond te verpieteren onder een zeil in een tuin aan de Groesbeekseweg in Nijmegen. Begin jaren 70 was de Lancia Aurelia een oude bak die nog lang z'n latere klassiekerstatus niet had bereikt. De auto was toen 18 jaar oud. Ben

kocht de auto voor 100 gulden. Je leest het goed, ik schrijf niet een 0 te weinig. Inderdaad was ook toen 100 gulden een koopje voor de auto, zelfs als oude gammele bak. De koopovereenkomst werd met de hand uitgeschreven op een schrijfblok. Het leven van Ben nam een wending. Dat kwam in





In het fotoalbum prijkt een mooie foto met haar en Ben. Ben zag eruit zoals een echte Indischman eruit moet zien, superslank en gitzwart haar. Hij had ook een coureurssnorretje zoals Graham Hill had. De Lancia Aurelia B20 coupé, een auto met een heel behoorlijke racehistorie, was hem op het lijf geschreven. En nog steeds! De auto is rechtsgestuurd. De eerst Italiaanse eigenaar had kennelijk de voorkeur die meer Italianen uit die tijd hadden, zodat je scherp op de rechter berm kon rijden. En dat is precies wat Ben nog steeds graag doet. Tijdens

het teken van de Lancia Aurelia B20 coupé te staan.

Belevenissen

Ben had klaarblijkelijk zijn huiswerk gedaan voor onze ontmoeting. Hij was enthousiast en somde spontaan alle antwoorden op de vragen die ik had gemaald op. Z'n belevenissen met de auto zijn talrijk in de 49 jaar dat Ben de auto heeft. Zo is hij bijvoorbeeld veertien keer op en neer naar het hoofkantoor van Lancia in Turijn geweest. Hij heeft daar mogen neuzen in de archieven. Daar heeft hij de nodige documentatie over de Lancia Aurelia B20 aan overgehouden. Op de foto's zie je er een stel van. Ornella Morandi was de dame die hem steeds op weg hielp in het hoofdkantoor.

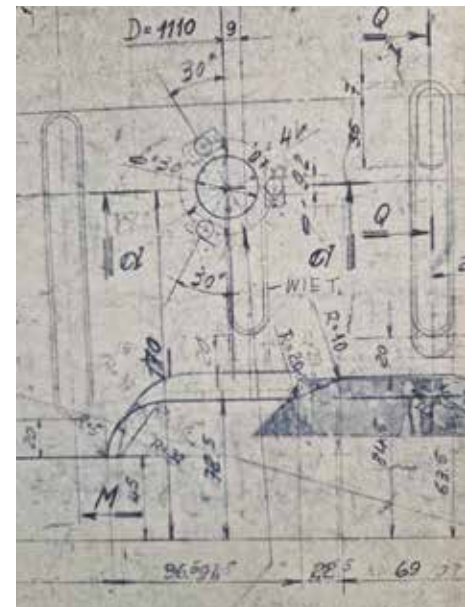
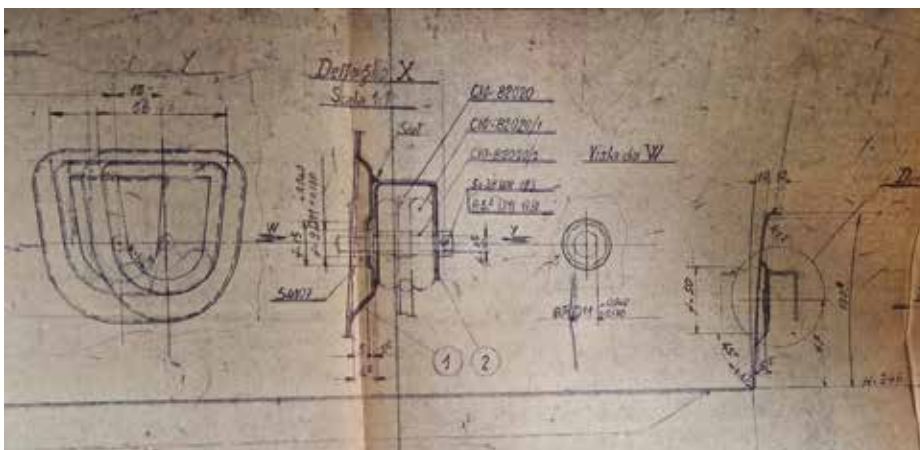
Alles staat bij de familie Elenbaas, vader, moeder en twee zoons, in het teken van Lancia.



ons ritje jakerde hij vlijmscherp langs de rechterstoepen en andere hindernissen.

Scheurneus

Ben is trouwens een geoefend scheurneus. In de tijd dat Le Mans Classic werd verreden voorafgaand aan de 24 uren van Le Mans, heeft Ben een keer meegegaan, in 1978. Aangekomen in Le Mans om de race bij te wonen als





toeschouwer, werd hij herkend en bleek er een plekje vrij te zijn gekomen. In plaats van langs de zijlijn te staan, moest hij de B20 de sporen geven. Ben heeft ook nog meegedaan aan de Mille Miglia toen het inschrijfgeld nog niet was voorbehouden aan de rijken der aarde. Dat was in 1982. Het inschrijfgeld bedroeg nog 1.000 gulden. Als je denkt dat het hiermee was gedaan wat betreft de mooiste belevenissen met de auto, dan heb je het mis. Ben was destijds lid van het Italiaanse Lancia Aurelia-register. De momenten met de 'club' zijn hem het meest dierbaar. Hij haalde met foto's erbij de herinnering op aan een trip naar Sardinië in 1990. Die ging deels per ferry, zeer toepasselijk met de Lancia-naam Flaminia.

Sleutelaar

Ben sleutelt zelf aan zijn auto. Ook daarin is hij bedreven, professioneel zelfs. Hij is in dienst geweest bij onder meer Noble House. Bij dit bedrijf werkte hij aan oude Aston Martins en deed

onder meer plaatwerkrestauraties. Zijn Aurelia draagt daar de sporen van. Er zitten Alfa Romeo-achterlichten op omdat die veiliger zijn. Ze hebben anders dan de Aurelia B20 serie 4 gescheiden functies, ook in de stroomtoevoer. Om die achterlichten passend te krijgen, heeft Ben twee sokkeltjes in de vorm van de achterlichten



gemaakt en op de achterspatborden gelast. De purist ziet het natuurlijk gelijk, maar ik als Aurelia-leek had de uitleg nodig. Het leek net authentiek.

Ben is ook een pietlut als het aankomt op de kwaliteit van een auto. Om onverprutste auto's eruit te halen bij de Lancia Aurelia B20, voelt hij aan de onderzijde van de kokerbalk en het driehoekige gat in de bodemplaat vlak achter de voorwielen. Hij vertelde hoe hij een keer een handelaar op de korrel had genomen die een opgepoetste keutel aan de man probeerde te brengen. Gewezen op de niet correcte vorm van de kokerbalk en het ontbrekende driehoekige gat, was het antwoord dat het beter was zo in verband met roestpreventie. Ben wist me te vertellen dat er een meer waarschijnlijke reden was, gewoon onkunde of minder werk bij de restauratie.

Op pad

Onze dubbeltest zijn we gestart met een rit in de Lancia. Ben reed eerst en zoals gezegd: dat deed hij met volle overgave. We reden naar een leuk stekkie ergens aan het water, waar ons een simpele



doch smakelijke maaltijd werd geserveerd. Na de lunch mocht ik de Aurelia B20 naar huis sturen. Het was effe wennen, maar al gauw kreeg ik de slag te pakken met de auto. Ik hield veel afstand tot de auto's voor mij. De Aurelia B20 beschikt namelijk nog over trommelremmen. Je moet wel wat harder trappen op het rempedaal dan bij een SM om tot stilstand te komen. Da's niet zo raar natuurlijk. Er zit ongeveer twintig jaar ontwikkelingstijd tussen. En zeker in de jaren 50 en 60 werd een enorme sprong gemaakt in de ontwikkeling van auto's. De slag van het omgaan met trommelremmen kreeg ik snel te pakken. Vroeg laten uitrollen was het devies.

Wat ook effe wennen was, dat is dat niet alle versnellingen zijn gesynchroniseerd. Maar daar merkte ik eigenlijk nauwelijks iets van door niet terug te schakelen om af te remmen op de versnelling. Wie weet dat ik nog een keer de 'dubbele kluts' in de smiezen krijg met het rijden in de GT's van mijn lijstje. De kans daarop is denk ik gering. De Lancia Aurelia B20 is wel verreweg de oudste.



Details

De ontwikkelingen in de auto-industrie waren niet alleen ten goede wat mij betreft. In de Lancia Aurelia B20 zitten tal van details waarbij productiekosten kennelijk geen rol speelden. Het

Spiders zijn zeldzaam met een productie-aantal van 240 en bloedmooi.

stuur bijvoorbeeld, een hout met aluminium Moto Lita-stuur dat onmogelijk van de lopende band kan zijn gerold. Mooier dan dat wordt het niet. Kijk verder



ten door een amateur met een telefoon. Marius wees me fijntjes op de mogelijkheid op het telefoonscherm aan te tikken welk deel scherp moest zijn. Dat heeft

eens naar de opgelegde cijfers op de tellers. Gezien de kleine onregelmatigheden kan het haast niet anders dan dat de eilandjes waarop de cijfers liggen met de hand werden gemaakt. Het was overigens een heel gepiel om de foto's van de klokken te maken. Gelukkig kreeg ik op de zondag van Soestdijk hulp van clubgenoot Marius. Hij knalt ook kiekjes voor de kost. Dat laat zich gelden in de vaardigheid met de foto's-makende-beltoestellen.

Ben was er ook op de zondag van het concours en ik had al aangegeven dat ik wat foto's opnieuw moest doen. Die van het dashboard waren niet bepaald 'SublieM'. Dat kan natuurlijk niet voor ons blad, zelfs met het concept van de rubriek, te we-

geholpen bij het vastleggen van de cijfers op de klokken. Marius heeft overigens ook een paar foto's van de klokjes voor zijn rekening genomen. Hij heeft een wat meer geoefende vaste hand dan ik. Bedankt daarvoor Marius!

Autowissel

Geheel volgens het concept van deze rubriek heeft Ben ook nog met mijn SM gereden. Zo vlot als hij de Lancia de sporen gaf, zo voorzichtig was hij met de SM. Dat had een reden. Zoals bekend is het sturen met een SM nogal afwijkend van sturen met elke andere auto. Dat vond Ben ook: heel direct. Hij was wel gelijk heel enthousiast. Het comfort van het hydraulische systeem viel gelijk op ten opzichte van zijn Lancia Aurelia B20. Zonder iets af te willen doen aan deze auto, het



zitcomfort is niet je-dat. Ook hier doet zich het verschil in tijdsgewicht gelden. De Lancia beschikt over een naar voren klappbare rugleuning terwijl de SM over onafhankelijke goed gevormde stoelen beschikt. Wat Ben ook opviel, was

het zacht aanvoelende stuur van de SM.

Fotoshoot

Na de rit met mijn SM togen we achter elkaar naar de Westbatterij voor de fotoshoot. Het ging niet bepaald vanzelf met de foto's. Op de foto van de achterkant met uitlaat stonden de pijpen niet horizontaal en nog wat van dat soort beeldverstorende dingen. Ik ontdekte ook tot mijn spijt dat de foto's van het dashboard echt niet door de beugel konden. Een leuk detail is nog de sticker van de mammoet op de kont van de Lancia. Die verwijst naar Giani Lancia, zoon van oprichter Vincenzo Lancia. Hij was nogal omvangrijk.



Maar hij won ook veel. De monteurs bedachten dat de mammoet met lauwerkrans wel een mooie verbeelding hiervoor was. Toen ik de foto's later thuis op de bank terugkeek, vond ik dat ik er niks van had gebakken. Als vanzelf ging ik toch maar wat inzoomen en kantelen. Het uiteindelijke resultaat vond ik toch





wel okay voor een goedwillende amateur. Ik hoop dat de SublieMe lezer dat ook zo ervaart.

Flaminia

Ik kijk terug op een prachtige dag met een leuk kort vervolg in de Paleistuinen van Soestdijk een dag later. De SM blijft hét voor mij. Toch ben ik ook wel een beetje verliefd geworden op het

merk Lancia. Voordat ik aan de Aurelia B20 was begonnen, had ik al het nodige ingelezen en uitgeschreven over de Flaminia. Van het één komt dan het ander en zo lees ik steeds van alles en nog wat om de onderzochte heen. Ijs en weder dienende staat dus de Lancia Flaminia in de volgende aflevering centraal. Ik kijk ernaar uit die te maken.





SM's onder de hamer (23)



In Amerika een SM scoren en invoeren? Think again. Inmiddels betaal je namelijk méér in euro's dan wat je in dollars kwijt bent. Dat is weleens anders geweest. Jammer, want er viel deze zomer wat bijzonders te scoren in de USA. De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.

door Sietse Beckers

Datum: 27 juni 2022
Plaats: Newbury Park, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0647

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, groen met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 39023 mijlen.

Veilingresultaten geven een redelijk beeld van wat een SM tegenwoordig 'doet'. Toch is het niet meer dan dat, een grove indicatie. Waar een auto voor weggaat is namelijk lang niet altijd gebaseerd op de reële waarde. Regelmatig is het winnende bod

vooral het resultaat van een wedstrijdje ver plassen. Neem deze SM. Twee bidders beten zich vast in de auto en pas bij 42.250 dollar (43.000 euro) gooide een van hen de handdoek in de ring. Terwijl dezelfde auto vorig jaar mei ook te koop stond op Bring a Trailer en het bieden al stokte bij 28.500 dollar (29.000 euro). En om eerlijk te zijn lag dat bedrag, afgaande op uitgebreid plaatjes kijken, toch wat dichterbij de reële waarde. De winnende bidder erkende achteraf dan ook dat hij meer had betaald dan hij eigenlijk met zichzelf had afgesproken. Maar, ondanks dat hij zich had laten meeslepen, toonde hij zich wel een gelukkige



46.000 euro. Leuk feitje trouwens: de verzamelaar was kennelijk nog steeds in zijn nopjes met de SM, maar zette haar toch te koop omdat ze het te vaak aflegde tegen zijn DS cabrio. Luxeproblemen.

Datum: 3 juli 2022

Plaats: Gstaad, Zwitserland

Veilinghuis: Bonhams

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SD1799

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, airco, originele radio, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 79469 kilometers.

Een beetje een mysterie, deze dame. Bonhams kan weinig over haar vertellen, los van het feit dat ze in 2005 werd gekocht bij City Garage in het Zwitserse Courtepin. Ze legde sindsdien slechts 100 kilometer af, dus kopen en meteen rijden wordt afgeraden. Verder is de vraag of ze wel helemaal eerlijk is over haar leeftijd. Bonhams rept over bouwjaar 1971, maar toen was een 3.0-liter met automaat nog niet leverbaar. Ook zaken als



vering geparkeerd bij het Spaanse vakantiehuis van een Fransman. Het gunstige klimaat verklaart waarom de auto zich nog in grotendeels originele staat bevindt, aldus veilinghuis Dorotheum. De lak is in ieder geval geen 51 jaar oud en is later eens opnieuw opgebracht. Vlak na aankomst in Oostenrijk dienden zich motorische problemen aan en vond een volledige motorrevisie plaats. Tel daar een strak interieur bij op en het feit dat Feuille Dorée in combinatie met grijs stof simpelweg een van de allermooiste SM-configuraties is, en dan is begrijpelijk waarom ingezet werd op een toch stevige opbrengst van 45.000 – 60.000 euro. Het werd de onderkant van die verwachting:



kersverse SM-eigenaar. Meer over de auto zelf in SublieM 94.

Datum: 2 juli 2022

Plaats: Vösendorf, Oostenrijk

Veilinghuis: Dorotheum

Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB3743, motor no. 104.132

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, goud met grijs stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 72851 kilometers.

Zo'n 5 jaar geleden haalde een enthousiaste Citroën-liefhebber deze diva naar Oostenrijk. Daarvoor stond ze volgens de overle-





het typeplaatje op de C-stijl en de losse sloten op de deuren duiden op een later model. Wellicht een typefout van het veilinghuis of er heeft een onderdelenruil plaatsgevonden. Over de auto zelf: op het eerste oog niet eens heel erg verkeerd, maar het blijft een SM die lang stilstond en foto's kunnen een hoop verhullen. Her en der zit wat roest op de verder nog aardig glimmende huid en in het interieur staan de bekende naadjes open. De motorruimte oogt droog en opvallend zijn de antenne op het dak en de missende afdekplaatjes bij de achterwielen. Geen perfecte SM, maar ook zeker geen sloper. Het uiteindelijk winnende bod van 23.000 Zwitserse frank (23.700 euro) lijkt daarmee redelijk.

Datum: 21 juli 2022
Plaats: Kirkland, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9352

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, wit met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 17620 mijlen. In 1972 nieuw geleverd door

DiMino Motors in Kenil, New Jersey, en naar verluidt bleef deze diva tot 2014 in bezit van dezelfde familie. Het einde van dat tijdperk betekende ook het einde van haar oorspronkelijke vier ronde koplampen, want de nieuwe eigenaar verving het Amerikaanse front door een Europese neus. Ook onderhuids vond het nodige werk plaats. Zo werden de originele uitlaatkleppen vervangen, kwamen er nieuwe veerbollen en maakte de York-pomp plaats voor een modern aircosysteem. Veel rijden deed ze niet in 8 jaar tijd, zo'n 5000 kilometer, maar in die

jaren en de periode ervoor lijkt ze wel vertroeteld te zijn. De kleine aandachtspuntjes hier en daar en de open naad in de achterbank zijn haar vergeven. Gezien de mooie staat verwachtte de koper ook een mooie prijs. Wat hij precies in gedachten had blijft gissen, een toch niet misselijk hoogste bod van 56.300 dollar (57.500 euro) bleek in ieder geval onvoldoende om hem over de streep te trekken.

Datum: 21 juli 2022
Plaats: Amsterdam
Veilinghuis: The Market by



Bonhams

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SC0270

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, groen met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 24952 kilometers.

Een SM uit het Midden-Oosten, dat zien we niet vaak. Sowieso hebben we hier te maken met een dame met internationale allure.

Oorspronkelijk geleverd in Italië -afgaand op de uiterlijke kenmer-

ken- verbleef ze rond 2002/2003 in Engeland. In 2013 verhuisde

ze naar het Midden-Oosten waar ze onderdeel uitmaakte van een

(stilstaande) collectie, om deze zomer op te duiken op een Am-

sterdamse veiling. Een kopie van een Arabisch registratieformulier

is de enige meegeleverde documentatie, dus veel meer over de

historie of onderhoudsgeschiedenis is niet bekend. Onder de

motorkap valt in ieder geval werk te verwachten, te beginnen bij



de vervaarlijk uitzijende oliekoelerslangen. Het exterieur heeft de nodige plekjes, maar schreeuwt niet meteen om aandacht. Blikvanger is het interieur, dat er nog behoorlijk fris uitziet. Een auto die wat liefde nodig heeft, maar daar was de eindprijs ook naar: 22.250 euro (verwachting: 25.000-35.000 euro).



Datum: 31 juli 2022

Plaats: Roclincourt, Frankrijk

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 95108 kilometers.

Catawiki bood vlak achter elkaar twee in Frankrijk residerende SM's aan, waarvan dit de iets mindere is. Wat niet wil zeggen dat we het hier over een slechte auto hebben. Het geheel is gewoon wat minder gelikt dan de SM die een dag later onder de hamer ging. Dat zit hem vooral in de details: panelen die net even slordiger aansluiten, een interieur dat zichtbaar al wat langer meegaat, hier en daar gebarsten kunststof, een stuur dat richting levenseinde gaat en wat roest onderaan de deuren. Geen reden om meteen verder te lopen, het vraagt alleen iets meer werk om alles weer helemaal op-en-top te





maken. Daar tegenover staat dat de auto 35 jaar dezelfde zorgzame eigenaar had, naar verluidt technisch in orde is en is voorzien van een Continental Edison. Hoeft het allemaal niet perfect, dan kan je ook gewoon instappen en genieten. Volgens Catawiki mag dat wel wat kosten, namelijk tussen de 52.500 en 58.000 euro. De geïnteresseerden gingen tot 42.000 euro. Helaas heeft de veilingssite wat vernieuwingen doorgevoerd, waardoor achteraf lastig te achterhalen is of een auto nou daadwerkelijk verkocht is. Voor de hoogste bidder is te hopen dat er nog genoeg speelruimte zat in de prijs.

Datum: 1 augustus 2022
Plaats: Lons, Frankrijk
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC1267

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, beige met bruin lederen interieur, afgelezen



tellerstand: 80363 kilometers. Een wat oudere restauratie, maar dat is deze diva niet direct aan te zien. Ook niet zo gek, want sinds de voltooiing van de restauratie in 1998 zette de eigenaar slechts 12.000 kilometers op de teller. Een nadere inspectie verraadt wat kleine roestplekjes op bekende plekken: rond het rooster in de motorkap, onderaan de linkerdeur en onderaan het rechterachterscherm. Plus een deukje in het afdekplaatje bij het rechterachterwiel. Zonde, maar overkomelijk en na bijna 25 jaar geen slechte totaalscore. Ook van binnen en onder de motorkap lijkt er weinig reden tot zorg. De motor werd meegenomen tijdens de restauratie en is voorzien van een Lumenition elektronische ontsteking. Het interieur, deels afkomstig uit een andere SM, oogt nog zeer fraai. Ik verwijt Catawiki regelmatig veel te hoog in te zetten, maar als de foto's en de verkooptekst het werkelijke verhaal vertellen, hielden ze het dit keer netjes met een schatting van 55.000-61.000 euro. Ook hier weer de vraag of het daadwerkelijk tot een verkoop is gekomen, maar met een eindbod van 48.000 euro acht ik de kans groot dat er momenteel iemand met een grote grijns achter het stuur van zijn nieuwe SM zit.



Datum: 6 augustus 2022
Plaats: Canyon Country, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0514

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 49925 mijlen. Een kans om niet alleen een SM maar ook een stukje geschiedenis aan te schaffen. Deze diva was namelijk van niemand minder dan Jerry Hathaway, een naam die verder geen introductie behoeft.





Volgens zijn dochter Cheryl, die de auto op Bring a Trailer aanbod, werkte Jerry de laatste jaren van zijn leven in zijn vrije tijd aan deze SM. Het doel was een nette, rijdende en goed functionerende auto, die eventueel ooit als een goede basis voor een totale restauratie kan dienen. Omdat het een privéproject betrof, is er helaas weinig documentatie voorhanden. Maar als Jerry himself aan de auto heeft gesleuteld, mag je er gerust vanuit gaan dat het werk goed is uitgevoerd. Wat we in ieder geval weten is dat er een 3.0-litermotor voorin ligt, voorzien van SM World-uitlaatspruitstukken (headers). Schakelen gaat handmatig en koude lucht komt uit een modern aircosysteem. Zoals gezegd streefde Jerry geen perfectie na voor deze diva. Zo noteren we onder meer een koelvloeistoflekkage, een weigerend raam, wat roest en een deuk en vlekken in de bekleding. Nou was dit natuurlijk ook nog werk in uitvoering. Toch staat hier op het oog eigenlijk al precies wat Jerry voor ogen had. Een SM waar je mee kunt rijden, plezier van kunt hebben, en die je altijd nog eens in concoursstaat kan brengen. Mocht je dat willen. Verkocht voor 42.000 dollar (43.000 euro).

Datum: 27 augustus 2022
Plaats: Silverstone, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Silverstone Auctions
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SD0379
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automaat, rechtsgestuurd,

originele radio, groen/grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 48531 mijlen. Nog een bijzonderheid: een rechtsgestuurde SM. In 1972 nieuw geleverd in Amerika en uiteindelijk in handen gekomen van de Australische zakenman en coureur Laurie O'neil. Die wilde





haar in zijn thuisland gebruiken en liet daarom in 1974 het stuur verplaatsen. Dat klinkt simpeler dan het is, een SM van links-gestuurd naar rechtsgestuurd ombouwen is echt een flinke klus. Na de ombouw bleef de auto decennialang in Australië, waar in 2000 nog een volledige restauratie plaatsvond. In 2012 volgde een verhuizing naar een privécollectie in Engeland. Vorig jaar verrichtte Andrew Brodie Engineering een grote beurt en besloot de eigenaar tot een verse laklaag. Silverstone Auctions beschrijft de kleur als Vert Argenté, maar als eigenaar van een SM in die kleur mag ik wel stellen dat dit niet eens in de buurt komt. Laten we het houden op donkergroen, overigens in combinatie met een donkergrijs dak. Het past wel bij een auto als deze, die verre van origineel meer is. Dat zien we ook van binnen -het dashboard is een bonte verzameling van extra metertjes- en in het vooronder. Misschien is dat ook wel de reden dat er uiteindelijk geen koper werd gevonden. Of de gehoopte opbrengst

van 47.000-54.000 Engelse pond (53.500-61.500 euro) was gewoon te optimistisch.

Datum: 6 september 2022
Plaats: Hasselt, België
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB0851

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 48531 mijlen.

Je moet van goeden huize komen wil je deze diva kopen, want haar standaard ligt hoog. Als eigendom van een kasteelheer is ze gewend om te resideren in een vleugel van het kasteel. En zoals je bij een jonkvrouw mag verwachten, ziet ze er tot in de puntjes verzorgd uit. Een strakke koets, keurig interieur en een droge motorruimte. In 2014 vond er een restauratie plaats, maar wat er precies is aangepakt vertelt het verhaal niet en ook documentatie ontbreekt. Opvallend is in ieder geval dat de kleur van het tapijt niet strookt met het

bruine leer en dat de voorschermen onder de motorkap zwart en niet goud zijn. Dat wekt toch altijd de nieuwsgierigheid wat het hele verhaal van de auto is. Maar goed, daar heb je alleen last van als gevorderde SM-nerd. Voor wie gewoon wil rijden en (nog) niet wakker ligt van ieder niet-kloppend detail lijkt hier een meer dan keurige diva te staan. Gezien de verwachte eindprijs tussen de 53.000 en 58.500 euro is het echter de vraag of het hoogste bod van 39.000 euro tot een eigenaarswissel heeft geleid.





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





De man van de klare lijn

Aan de vroegere advertenties van Citroën is onlosmakelijk de naam van Karel Suyling verbonden. Hij was de schepper achter de identiteit van Citroën in Nederland.

door Henk Middelkoop

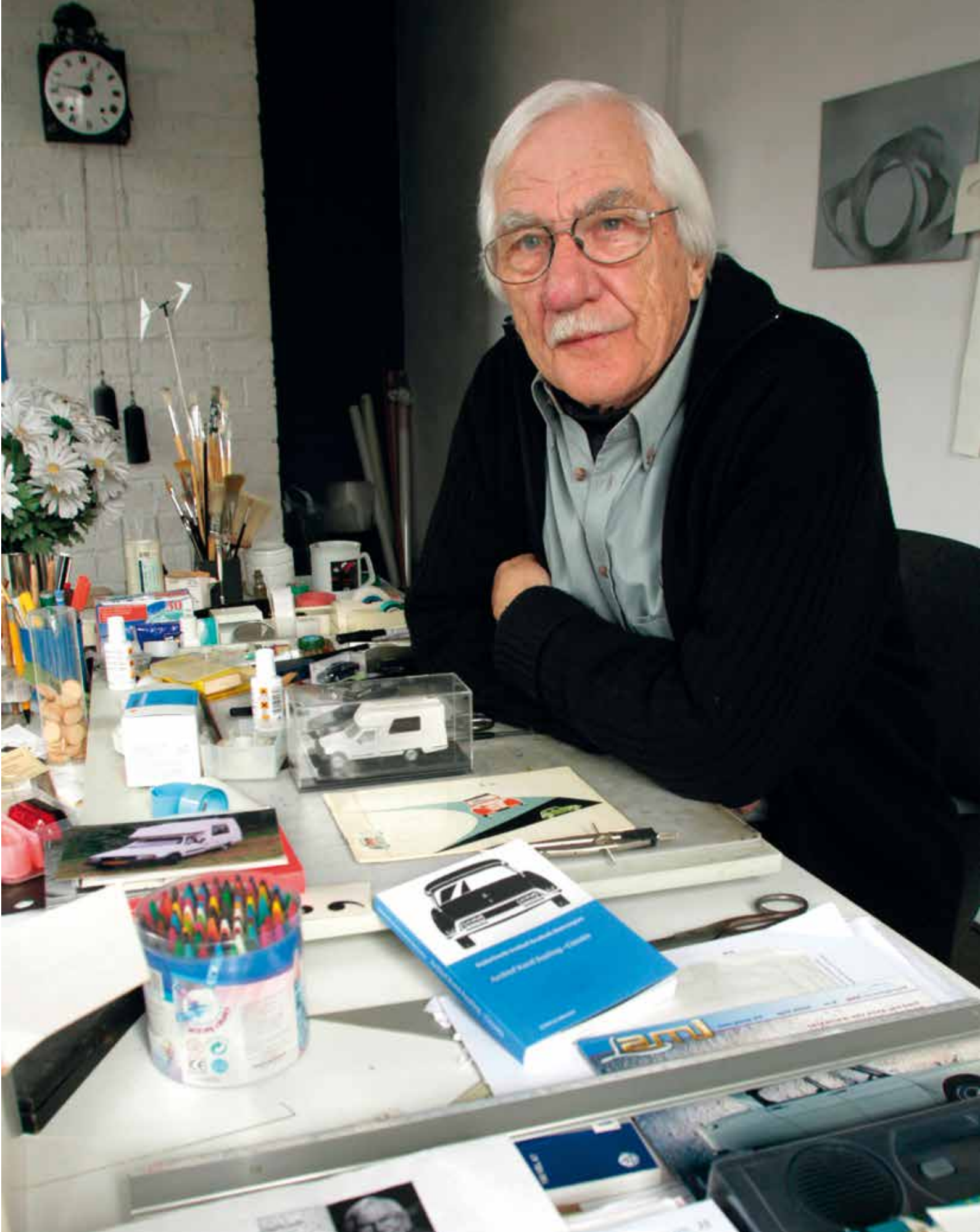
Ze moeten in ontelbare aantallen verschenen zijn: reclames van automerken in dag-, week- en maandbladen. In de jaren zestig en zeventig op krantenpapier en in zwart-wit. De afgelopen decennia ook in kleurdruk op glanzend of mat papier. Origineel, vergelijkend of appellerend aan belangrijke gevoelswaarden. Maar altijd gericht op het verleiden van een potentiële koper tot een

enorm begerenswaardige maar snel devaluerende investering: de auto.

Waardering

Auto-advertenties vormen voor kunstliefhebbers een speciale categorie. Het zijn veelal uitingen van oppervlakkige marketing, gebruikmakend van tijdelijke, vluchtige boodschappen en beelden. Uiteraard zijn er uitzonde-

ringen die deze regel bevestigen. Eén van die uitzonderingen is K.C. Suyling, de man achter de identiteit van Citroën in Nederland. Zijn werk wordt dermate hoog gewaardeerd dat het opgenomen is in de archieven van het Wim Crouwel instituut voor erfgoed grafische vormgeving en typografie. En omdat hij ook enkele advertenties creëerde met de SM in een hoofd- of bijrol,



Volvo's six pillars of wisdom.

That's quite a set up there on the right. But Volvo will go a long way to prove a point.

When we say the six reinforced steel pillars which support a Volvo roof can each support the whole weight of the car, we're not just making conversation.

So we set up the seven cars you see here. One for each roof pillar of the bottom car. It didn't even flinch.

Though the man in the picture had some nervous moments as the crane was lifting the other cars on.

Because his job was to open the doors of the bottom car to prove that they could. Easily. Now until we go on television, you'll just have to take our word for it that he did. And that, as the day's filming went on, he began to feel confident enough to slam them shut. Hard.

His confidence in Volvo was well placed. He's alive and well in Montgomery, Alabama today. And he's traded his car for a Volvo.



VOLVO AUSTRALIA PTY. LTD.
N.S.W. Newbridge Road, Moorebank, Box 122, P.O. Liverpool,
Phone 602-3211 QLD. Viking Drive, Wacol, Brisbane, Phone
72-2144 S.A. 153 Grenfell Street, Adelaide, Phone 23-2355



But confidence is the thing you can really have about a Volvo. Rugged safety is the basis of all our designs. We have 31 significant safety features which should be compulsory on every car, not just Volvo.

We simply build the safest, most durable car in the world. It's life expectancy is an astonishing 13.6 years*. Two years longer than Europe's most expensive prestige car. Much longer than all others.

* From an independent European survey.

VIC. Cnr. Cecil & Market Sts., South Melbourne, Phone
699-1088 W.A. Abernathy Rd., Kewdale, Perth, Phone 68-5244.
For the name of your nearest Volvo Dealer, contact your Volvo
State Branch.



LB3.2693

kunnen we dat deel van zijn werk rekenen tot de SM-art.

Het zal niemand verbazen dat Karel Suyling uit een artistieke familie stamde. Zijn overgrootvader was oprichter van het architectenburo K.C. Suyling en zonen, waar ook Karels opa als architect zijn creativiteit kwijt kon. Dit bureau begon met ontwerpen in de art-nouveau-stijl en werkte later naast eigen plannen ook modern

werk uit voor het bekende Rotterdamse architectenbureau Van Tijen en Maaskant. Je ziet deze afkomst van Karel terug in zijn liefde voor producten van de tekentafel en de zuivere lijnvoering die hij in zijn werk zichtbaar maakt. Klare lijnen, heldere vlakken, duidelijke composities.

Levensloop

Karels levensloop begon in 1926

in Eindhoven en tussen zijn vijfde en tiende levensjaar woonde hij in Versailles. Daar werd zijn liefde voor Frankrijk geboren, wat later culmineerde in zijn levenslange fascinatie voor Citroën. De oorlog gooide ook bij hem roet in het leven: de noodzaak om onder te duiken ontnam hem de mogelijkheid om de juiste opleidingen te volgen. Schetsend en tekenend voor het bedrijf van zijn onderduikadres kwam hij de oorlog door. In plaats van auto-ontwerper of vliegenier betrad hij als autodidact de markt en vestigde zich als freelancer (of zpp-er avant la lettre) in Amsterdam. Met als specialiteit het maken van grafische ontwerpen.

De bekering van Karel tot de klare lijn kwam voort uit zijn reis door de VS in 1953, destijds gidsland qua grafisch en industrieel ontwerpen. Deze reis leerde hem vooral hoe het niet moest en hij nam afscheid van de vooroorlogse reclamestijl met een krullerig en druk karakter en een boventoon voor tekstuitingen. Dit bracht hem ergens rond 1954 – na het winnen van een 2CV-race op Zandvoort - in contact met de nieuwe directeur van Citroën Nederland, de jonge J.L. Froisart. Deze hield aanvankelijk de boot af, maar liet zich later toch 'overtuigen van het nut van informatieve, duidelijke en bovenal eerlijke reclameboodschappen'. Karel mocht voor Citroën aan de slag. En niet zonder resultaat, want van 1958 tot 1963 won Suyling de Advertentie Jaarprijs van het Genootschap voor de Reclame. Zes keer met een Citroën-advertentie en twee keer met een andere uiting. Een prestatie die door anderen niet geëvenaard is.

Anderen tijden

Als Karel aan zijn advertenties werkt waarbij de SM in beeld wordt gebracht, zijn de hoogtijdagen van Citroën helaas al bijna

Schetsend en tekenend voor het bedrijf van zijn onderduikadres kwam hij de oorlog door.

voorbij. Het concern verkeert in de problemen en Parijs grijpt steeds meer in: de marketing zal voortaan via Frankrijk lopen. Dat betekent dat er een einde komt aan de creaties van Karel voor de

Volvo's new safety door is a good thing to have on your side.

The way the roads are these days, you never know where the next accident is coming from. So, apart from building a car that's pretty handy at avoiding trouble in the first place, Volvo believes in doubling up on protection from every side. (Illustration of cutaway door shows the new side impact barrier. All Volvo doors have it.)

Volvo's life insurance on wheels.

Oddly enough, the head-on collision is a comparatively simple problem. If Volvo's superb handling and 700 braking horsepower can't stop it altogether, Volvo's energy absorbing front end is there to protect you, while the passenger cabin (a unique reinforced steel safety capsule) remains intact. If the engine gets pushed anywhere, it's down wards, not into your lap. Volvo's slip-resistant safety belt distributes the deceleration forces evenly over the parts of your body best fitted to endure them.

From the rear, you have the same progressive impact absorption, plus head restraints and anti-whiplash friction clutch on both front seats. It's the collision from the side (and half of all accidents are at intersections) that's the hardest to beat. That's why Volvo now builds tubular side impact bars into all four doors. Good drivers give way. There are times when a good car shouldn't. Think about it.

SAFETY THROUGH RESEARCH.

Nederlandse markt. Dit valt eigenlijk samen met een ontwikkeling waarbij Karel's werk ingehaald wordt door de tijd. Esther Cleven beschrijft dit heel mooi in haar artikel uit 2009: "De Citroën-advertenties van Karel Suyling: de mythe van de auto en de democratisering van de reclame." In dit prettig geschreven stuk onderbouwt ze dat Karel aan het begin van zijn werk voor Citroën qua stijl en focus duidelijk vooruitliep op de rest van de reclamewereld. En dat zijn werk uit de beginjaren dus het meest onderscheidend is. Gaandeweg echter gaat ook

de Amerikaanse reclamewereld de stereotiepe benadering van de auto als symbool van 'kracht, snelheid en maatschappelijk aanzien' verlaten en focust men zich op meer op "waarden als: functionaliteit, veiligheid, innovatie, comfort, ontspanning, vrijheid en zelfbeschikking." Juist die aspecten heeft Karel in zijn werk enorm goed zichtbaar gemaakt. Geholpen door de eigenheid van Citroën die van Eend tot DS elke keer weer exact die kwalificaties wist om te zetten in autotechnisch design.

Gebruikers

Het Franse reclamebureau Delpire – dat voor Citroën Parijs de aangewezen partij was – begon al medio jaren 60 met de introductie van foto's van alle mogelijke gebruikers. "In een brochure uit 1965 zijn dat bijvoorbeeld: een postbode, een sociaal werker, een dokter, een pastoor, een student, een pottenbakker, een elektricien, een veearts, een onderwijzer en een boswachter. Deze strategie werd in de jaren zeventig essentieel. Toen leerde men immers steeds gedifferentieerder tegen de klanten aan te kijken en wilde men aparte doelgroepen ook volgens hun smaak en levensstijl bedienen met het passende automodel. Een generieke benadering, waarbij alleen 'harde' eigenschappen van het product naar voren werden gebracht, werd nu alweer als ouderwets ervaren." Aldus Esther Cleven.

Als we rondkijken bij de reclames van andere merken in de jaren 70, dan is al snel duidelijk wat Esther bedoelt. Volvo bijvoorbeeld steekt inderdaad in met groot in beeld

gebrachte gebruikers, de wagens zijn soms niet eens goed te zien achter een poserende familie. Verder wil Volvo ook wel filosofisch doen, maar dan met een kwinkslag zoals bij de reclame van de 'six pillars of wisdom'. En last but not least: Volvo verkoopt zijn wagens als een goedkope levensverzekering, waarmee je aanrijdingen kunt overleven en je je familie weer in levende lijve terugziet.

Familie

Als je deze interessante analyse naast de advertentie-ontwerpen legt waarin de SM figureert, dan zie je direct dat Karel vasthoudt aan zijn eigen overtuiging. Technische harde lijnen. Niet de gebruiker maar de Citroën-modellen staan centraal. Er is geen gebruik gemaakt van foto's met mensen erop, maar alleen van bijna architectonische tekeningen. Aanzichten, dakoverzichten, details bij elkaar gebracht met stevige verbindende lijnen. De architect in Karel is volledig in charge. Die zich richt op de Citroën-range aan modellen en het leveringsprogramma aanprijst

If Volvo thought life was cheap, they'd have built a cheaper car.

It would have been easy. Volvo could have used the 5,000 body welds most car makers think is enough, instead of the 10,000 Volvo safety research considers essential. Or built an ordinary passenger cabin instead of the reinforced steel 'safety capsule' that increases your chance of surviving an accident. Now with added protection from tubular side impact bars concealed in all four doors.

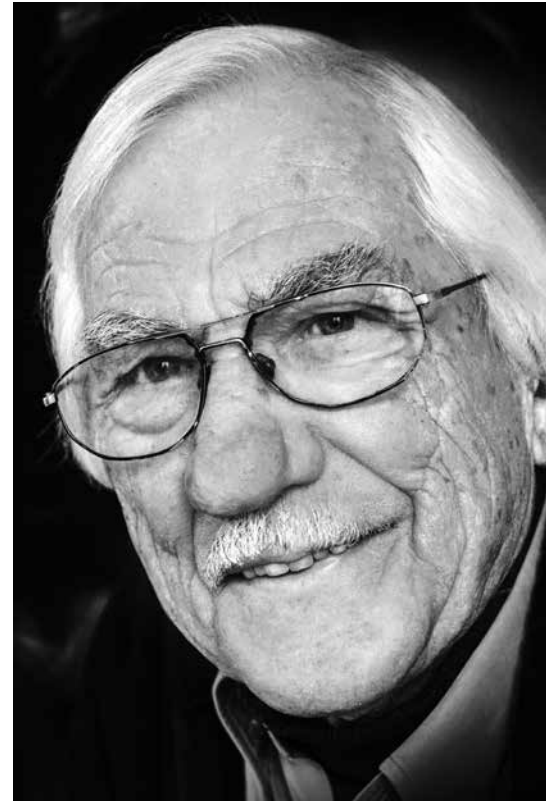
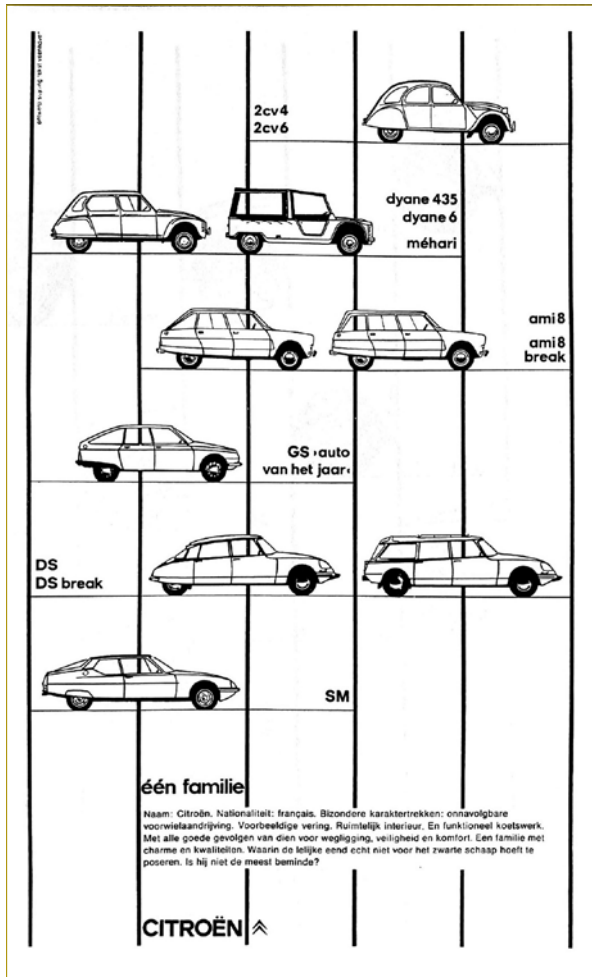
They needn't have given you disc brakes, with anti-lockup devices, on all four wheels—to stop you from 60 in under 31 seconds. Or developed Volvo's unique dual triangular braking circuit—each capable of delivering 80% of Volvo's full 700 braking horsepower.

Orthopaedically designed posture seating; a new ergonomically designed dashboard layout; inertia reel front seat belts; thermostat-controlled through flow ventilation or (optional) air-conditioning. By eliminating fatigue and irritation, Volvo makes you a safer driver.

The most comprehensive life insurance on wheels . . .

Today's Volvo has 40 major safety features to help you avoid having accidents, or save your life in an accident. Without almost any one of them, you'd still have a car that looked good and handled well. But you wouldn't have a Volvo—the world's safest and most durable car.

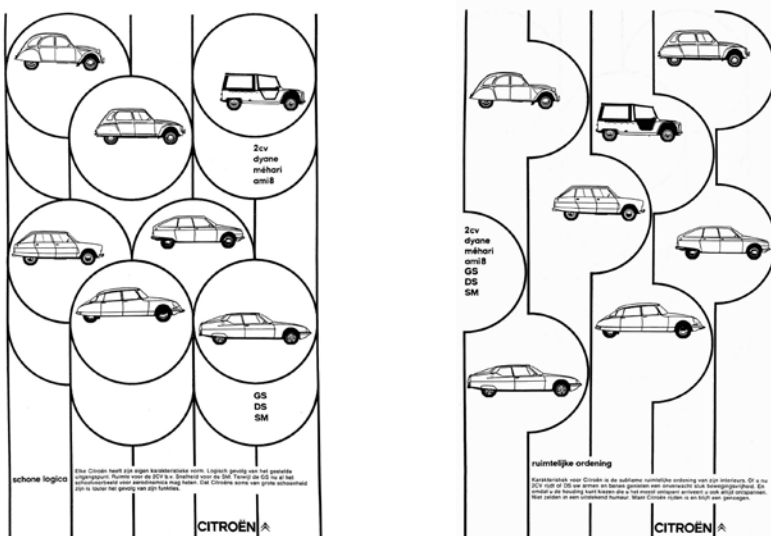
SAFETY THROUGH RESEARCH.



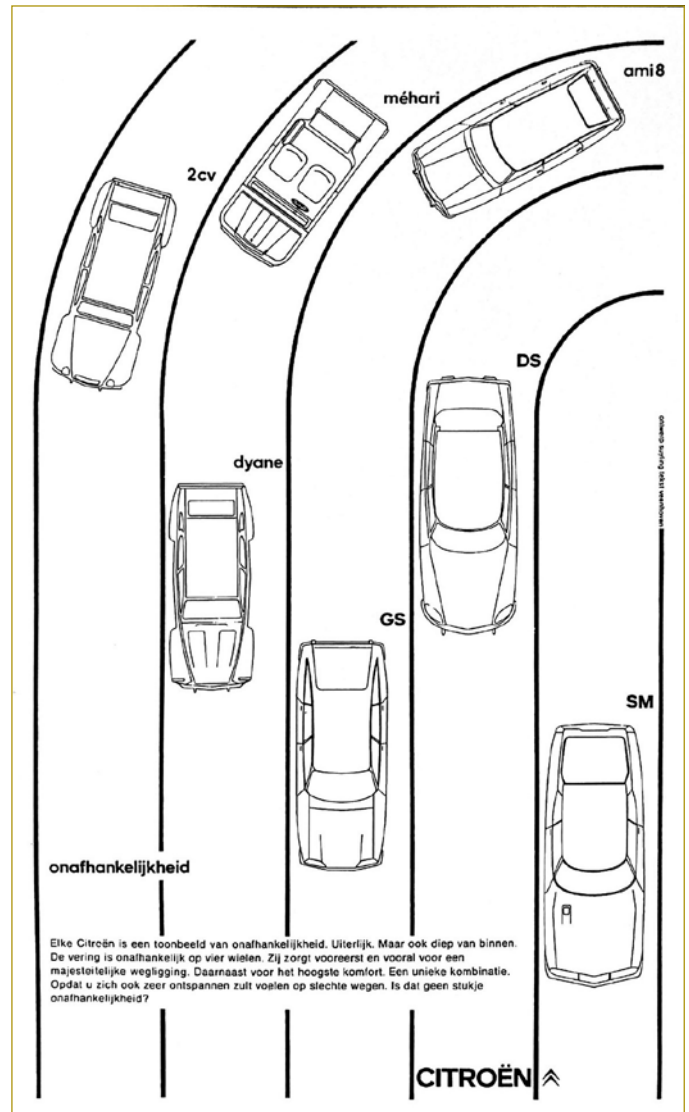
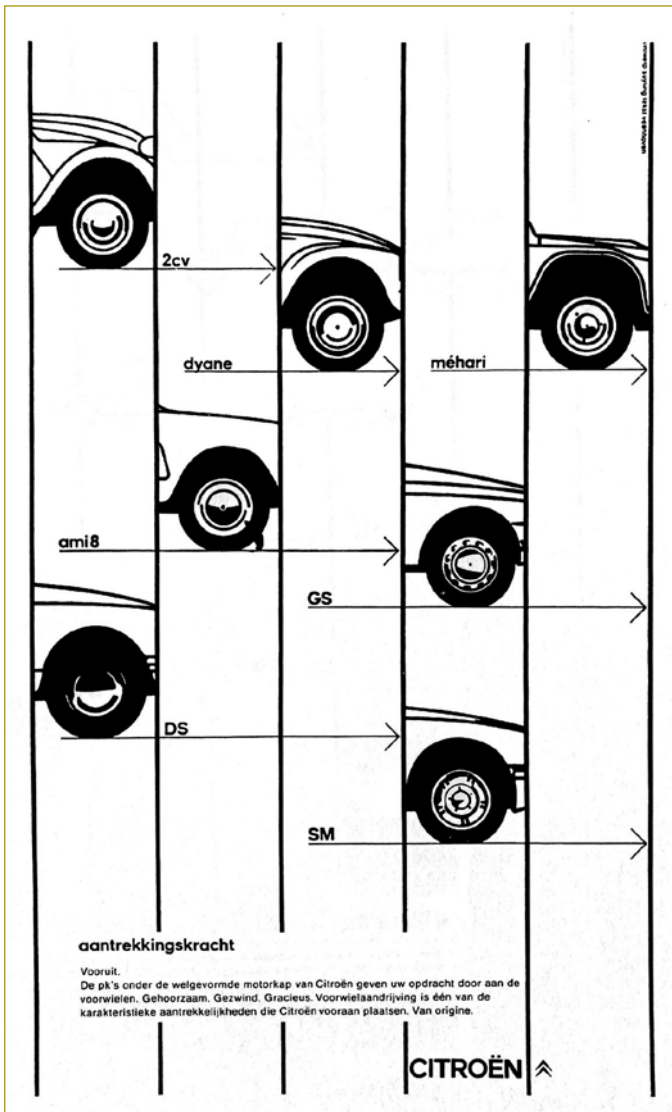
als familie. Of die inzoomt op aspecten als onafhankelijkheid, ruimtelijke ordening en schone logica. Vrij abstracte begrippen voor de postbode en de boswachter van die dagen. En niet handig als je een kritisch moederbedrijf in Parijs moet overtuigen dat elk land zijn eigen reclamestijl moet kunnen kiezen.

Achterstand

Toch is dit niet het hele verhaal. Want Suyling was in de negen advertenties die in 1970 ontworpen zijn, behoorlijk op achterstand gezet. De SM was wel aangekondigd en er waren wat persfoto's verspreid, maar verder was er nog niet zoveel beschikbaar. De SM moest simpelweg nog uitgebracht worden. Er waren genoeg bestellingen geplaatst, maar er was nog niets geleverd toen Karel achter zijn tekentafel kroop om de gevraagde reclameserie te maken. Vandaar dat hij terug moest vallen op technische tekeningen zoals aanzichten en dakoverzich-



Karel had bovendien niet heel veel met de SM of andere Citroën-modellen, enkel met de Eend en de DS.



ten. En eerlijk is eerlijk, daarmee heeft hij wel een heel mooie reeks uitingen gecreëerd. Vier min of meer vierkante en vijf staande advertenties zagen in 1970 het licht. Met name de 5 staande creaties zijn dermate mooi dat ze perfect ingelijst een fantastische serie aan de wand vormen.

Mont Blanc

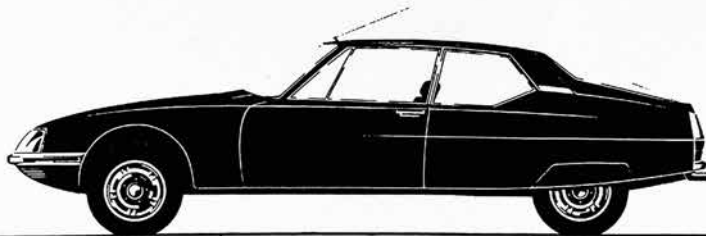
Michiel Sablerolle heeft later beschreven hoe Karel te werk is gegaan. In het Suyling-archief van Michiel bevindt zich namelijk nog de uitgeknipte zijkant van de Mont Blanc-doos waarin het 1:12-model geleverd werd, zonder frictiemotor of afstandsbedie-

ning, de basisversie dus. Suyling kreeg er een van Citroën in de introductiekleur Feuille Dorée. Met de hand alzijdig op kleur gespoten voor klanten die te lang moesten wachten. En gebruikte het zijaanzicht dat op de doos verwerkt was. Feitelijk was dit een beeld uit de eerste serie persfoto's en dat verklaart waarom de advertentie van Karel een dakantenne bevatte. De persfoto's waren immers van het prototype gemaakt. Saillant detail is dat het zijaanzicht op de zijkant van de Mont Blanc doos (bijna) geen antenne laat zien. Daar is eenvoudigweg geen plaats voor, want de SM

neemt alle ruimte in beslag. Maar blijkbaar vond Suyling dit detail te belangrijk om achterwege te laten. Wat verder opvalt, is dat de spiegel in de advertentie ontbreekt. Op de Mont Blanc doos zien we ook geen spiegel, omdat we hier naar de bijrijderskant van de SM kijken. Karel heeft dit zijaanzicht gespiegeld overgetekend en de spiegel daarbij weggelaten. Dus een antenne toegevoegd en een spiegel weggelaten, vanuit de artistieke vrijheid uiteraard verantwoord. Het spiegelen van de SM had overigens een belangrijke reden. De ontwerper vond dat de SM beter uitkomt als zij naar links kijkt of

CITROËN 

Buyl/Ag



type : **SM**
merk : Citroën
motor: Maserati

kent u een betere
kombinatie ?

SM, ofwel een totaal nieuw type auto, waarin de meest geavanceerde techniek als funktionele eenheid zijn toepassing vindt.. In de SM zijn alle avant-garde technieken te vinden die reeds op de DS zijn beproefd, alleen . . . tot een graad van perfectie die nog veel hoger ligt (moeilijk voorstelbaar in de ogen van alle DS-rijders). Een ideale combinatie van factoren; de bekende hydro-pneumatische vering, een unieke stuurbevestiging die zich aanpast aan de snelheid, twee geheel gescheiden remcircuits met remkrachtverdelers op voor- en achterwielen, schijfremmen rondom, een verdoorgevoerde aerodynamica, de 6 cilinder Maserati 180pk-motor met bovenliggende nokkenassen, een comfort van uiterste verfijning en doelmatigheid.

Nu werd een auto tot werkelijkheid die men zich pas in de jaren tachtig had gedacht. Maar een vooruitziende blik, minutieus onderzoek en extreme technische inspanningen van Citroën wisten zeer grote luxe en zeer hoge snelheid in één auto te verenigen. Waaraan u nu de Citroën SM te danken hebt.

rijdt. In de westerse wereld gaat een lezend oog immers van links naar rechts en zo lezen we dus ook dit soort tekeningen. Feitelijk volgt ons oog daarmee de lijn van het silhouet zoals de wind dat zou doen. En daarmee komt de SM voor ons op deze manier extra aerodynamisch uit. Als Karel de SM-advertenties voor Japan had mogen tekenen, was de SM mogelijk weer terug gespiegeld. Daar lezen ze immers nog steeds van rechts naar links. En in enkele advertenties die gebaseerd zijn op het basistype zien we de SM

inderdaad naar rechts kijken.

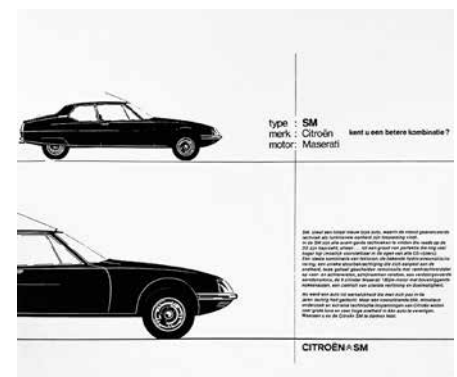
Logo

Michiel schreef over bovenstaande een belangwekkend artikel in CitroExpert 124. Hij heeft Karel Suyling zeer goed gekend. Na zijn overlijden in 2014 kreeg Michiel een deel van Karels artistieke nalatenschap. Daarin bevindt zich bijvoorbeeld de verknipte Mont Blanc doos, de ontwerp tekeningen van de enige solo-SM-advertentie en – heel bijzonder - de schets die de basis zou worden van ons clublogo.

Door SM-pionier Theo van der Laan is de info aangereikt dat Suyling het jammer vond dat hij de SM destijds niet in 3D in beeld heeft kunnen brengen. Karel vertelde dit in een interview in 1995, waarna Theo hem gevraagd heeft of hij een logo voor de club wilde tekenen. Om het gemis in zijn oeuvre op te lossen heeft Suyling toen pro deo het logo van onze club ontworpen, eerst in zwart wit en later werd de introductiekleur Feuille Dorée toegevoegd. We zijn hem voor deze generositeit nog steeds dankbaar, en Theo eveneens. Theo reed destijds met Peter Pijlman onvermoeibaar het land door om iedereen te interviewen en zo de SM aan een dreigende vergetelheid te ontrukken. Dat is hen volledig gelukt en daarvoor verdienen ze alle lof!

Na Citroën

Nadat Karel zijn creativiteit niet meer bij Citroën kwijt kon, is hij meer gaan lesgeven aan de Academie voor Beeldende Kunsten in Arnhem, waaraan hij sinds 1968 grafische vormgeving doceerde. In 1979 werd hij hoofddocent van



die afdeling. Hij bleef in Arnhem lesgeven tot 1985. Zijn productie nam na 1980 af in aantal en omvang; nieuwe generaties ontwerpers opleiden werd zijn passie.

In 1992 is er nog een kleine en interessante creatieve ervaring.

Hij tekent de advertentie voor de XM, waarbij de DS als stamvader aangevoerd wordt. Had net zo goed de SM kunnen zijn vanwege de schuin oplopende flanklijnen onder de ruit bij de C-stijl, maar die was toen blijkbaar teveel in de vergetelheid geraakt. En Karel had bovendien niet heel veel met de SM of andere Citroën-modellen, enkel met de Eend en de DS. Tevens verschijnt in 1992 een herdruk van het boekje uit 1987 '100 Citroën-advertenties van Karel Suyling' opnieuw bij uitgeverij


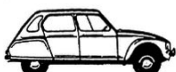
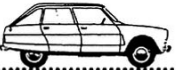

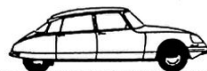
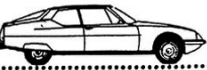
Niet de gebruiker maar de Citroën-modellen staan centraal.

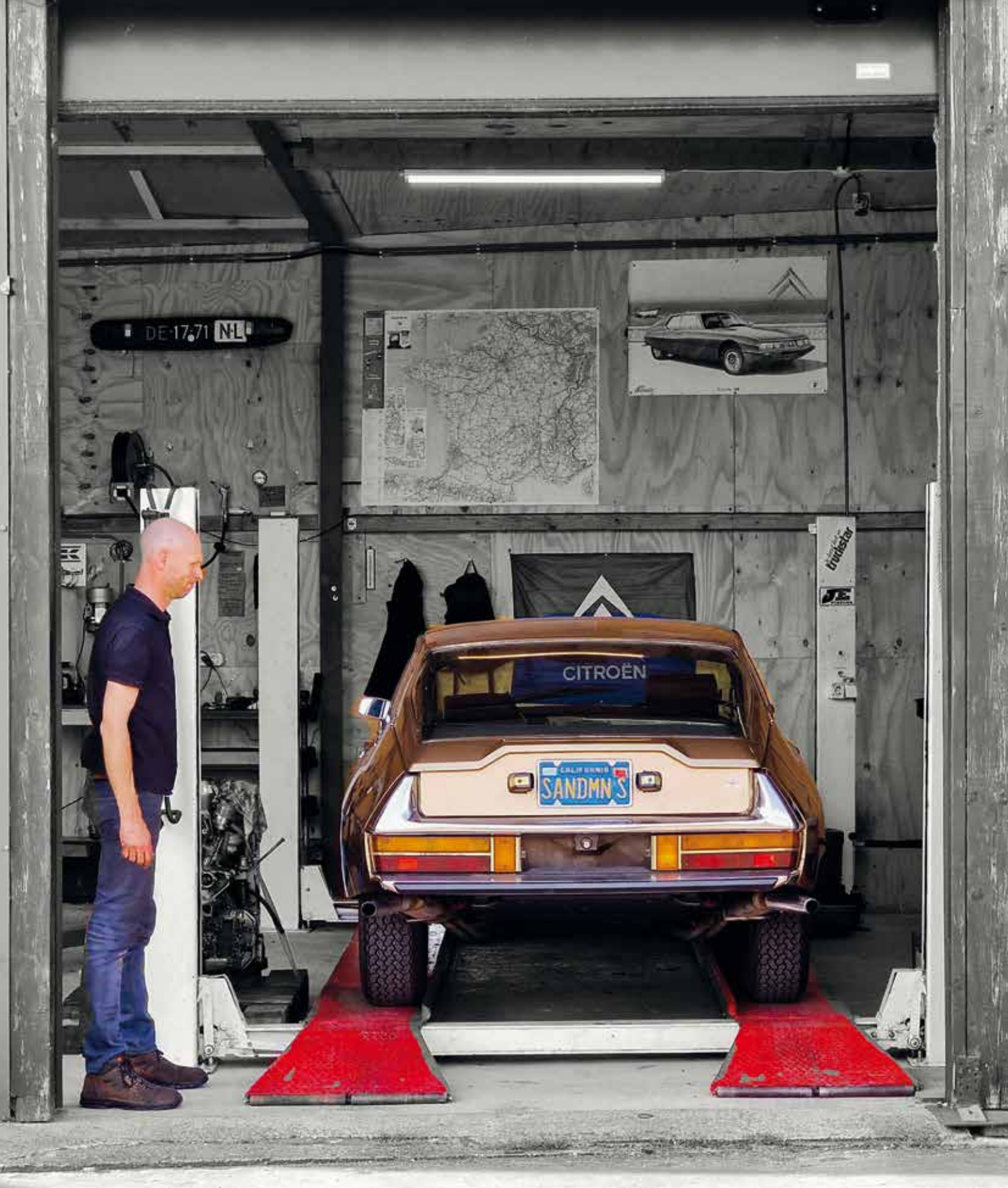
1010 te Rotterdam. En eind 1992 is er een overzichtstentoonstelling van zijn oeuvre. Karel is dan 68 en kan tevreden terugkijken op zijn levenswerk. Dat doet hij dan ook in de twee decennia daarna.

In 2014 gaat zijn levenslijn haperen om uiteindelijk vredig in het hiernamaals verder te gaan. Karel

heeft de witte ruimte gevonden, die hij zo graag in en om zijn advertenties zag.

Copyright foto's Karel Suyling: Michiel Sablerolle

<p>CITROËN^2cv</p>	<p>één familie Naam: Citroën. Nationaliteit: française. Bizondere karaktertrekken: onnavolgbare voorwielaandrijving. Voorbeeldige vering. Ruimtelijk interieur. En functioneel koetswerk. Met alle goede gevolgen van dien voor wegligging, veiligheid en comfort. Een familie met charme en kwaliteiten. Waarin de lelijke eend echt niet voor het zwarte schaap hoeft te poseren. Is hij niet de meest beminde?</p> 
<p>CITROËN^Dyane</p>	
<p>CITROËN^Ami8</p>	
<p>CITROËN^GS</p>	
<p>CITROËN^DS</p>	
<p>CITROËN^SM</p>	





De SM als leermeesteres

Ondanks dat ik toch al veel aan SM's en vooral aan de motor gesleuteld heb, blijft de Diva mij verrassen met dingen die ik nog niet wist. Neem de SM 'Sandman' van Henk Middelkoop. Daar is het afgelopen jaar erg veel aan gedaan, en de auto is voor mij een grote bron van leermomenten gebleken.

Door Michiel Rautenberg

Een samenvatting: in maart 2021 benaderde Henk Dirk-Peter en mij via onze site. Hij had onlangs een USA-SM gekocht en wilde een keertje langskomen om kennis te maken en te kijken of wij enkele zaken aan de SM konden oppakken. Hij woont in Gouda en Linschoten is lekker dichtbij. Hij was uiteraard zeer welkom en een bezoek werd gepland. De SM bleek aan de buitenzijde erg mooi, maar een eerste blik onder de motorkap verraadde dat er flink achterstallig onderhoud was. Zelfs de originele oliekoelerslangen zaten er nog op! En helaas was het interieur zoals de meeste California-SM's: totaal vergaan. Ondanks de volle agenda maak-

ten we voor een week later ruimte in de planning om de oliekoelerslangen te vervangen. Die moesten er zo snel mogelijk af. De andere klussen waar we het over gehad hadden konden wachten, maar die slangen niet! Goed, zo gezegd zo gedaan, een week later de oude totaal uitgeharde slangen verwijderd en een mooi nieuw setje gemonteerd.

Werkzaamheden

In de maanden die volgden zijn in etappes zeer veel werkzaamheden uitgevoerd aan de auto. Om maar wat zaken te noemen: het interieur is vervangen door een mooie tweedehands zwarte leren

set van Joey Bontje, de stalen benzinetank is vervangen door een kunststof exemplaar, de bevestigingspunten van de voorwielophanging zijn door Arjo Le Jeune gelast, het aluminium stuurhuis met contactslot is vervangen, de hoofdkabelboom en die van de motorruimte zijn vervangen, kleppen zijn gesteld, uitlaatnokkassen met nokvolgers vervangen, nokkassen afgesteld, carburateurs gereinigd en gereviseerd, nieuwe 123-ontsteking gemonteerd, remschijven vervangen, remklauwen gereviseerd, lezzakken vervangen, nieuwe veerbollen gemonteerd, enz. enz. In overleg met Henk hebben we de motor met uitzondering van de cilinderkoppen met rust gelaten, omdat deze al eens gereviseerd was en er het vertrouwen was dat deze oké zou zijn.



Automaat

Maar, in het begin van het artikel sprak ik over 'dingen die ik nog niet wist'. Sandman is voorzien van een automatische Borg Warner-bak. Deze automaat heeft in de SM-wereld geen goede naam, maar van de heerlijk pure techniek heb ik gesmuld! Henk vroeg mij of zijn bak gemodificeerd was. De BW-bak kun je namelijk modificeren, zodat het schakelen wat soepeler gaat. Ik had geen idee, dat is aan de buitenzijde namelijk niet te zien en ik wist niet wat de modificatie precies inhield. Cyril bleek ook nu weer een grote bron van informatie. Ik belde hem met de vraag wat de modificatie exact inhield, en het bleek niet meer dan het opboren van een gaatje van het hydraulisch blok van 1,2 naar 2,0 mm. Dat klonk redelijk eenvoudig, maar daarvoor moest wel de bak verwijderd worden en het hydraulisch blok helemaal uit elkaar gehaald worden.

'Wegens omstandigheden' (lees: pijnlijk leermomentje) moest ik de bak later sowieso verwijderen uit het vooronder. Dat was gelijk een mooie gelegenheid om te kijken naar de modificatie. Nadat de

bak verwijderd was, ben ik rustig begonnen met het verwijderen van de carterpan (eigenlijk carterdeksel, het is gewoon een plaat) en ik zag meteen het hydraulisch blok met de diverse stuurleidingen. Nadat ik de stuurleidingen en de bevestiging van de kick-downkabel verwijderd had, heb ik het hydraulisch blok voorzichtig losgemaakt. Alles kwam prima los. Is ook logisch want het baadt permanent in de olie.

Hydraulisch blok

Toen begonnen met het uit elkaar halen van het hydraulisch blok.



Wat een prachtig stuk techniek! Ik kreeg respect voor de engineers die het toentertijd, zonder computers, ontworpen hebben. Het blok is net een doolhof, een



labyrint: allemaal 'gangen' die de olie de juiste kant op sturen. Het hydraulisch blok bestaat in grote lijnen uit drie onderdelen: een boven- en onderdeel (gietstukken), met er tussenin een stalen plaat met diverse gaatjes. Dat is de plaat waar het gaatje van opgeboord moest worden. Maar, welk gaatje? Na het opmeten van de gaatjes bleken er maar twee een diameter van 1,2 mm te hebben en één van 2 mm. Na wederom ruggespraak met Cyril gehouden te hebben, vond ik het juiste gaatje en heb die opgeboord naar 2,0 mm. Daarna alles weer 'even' in omgekeerde volgorde gemonteerd, en de bak weer aan de motor gekoppeld.

Proefrit

In de weken erna heb ik de motorruimte afgebouwd en heeft Dirk-Peter, mede-CEO van Casa Citro, de tank en het interieur vervangen en de puntjes op de i gezet. Na het installeren van de nieuwe 123-ontsteking en het

Na een week en ongeveer 500 kilometer kwam Henk weer even terug omdat de motor toch wel flink olie lekte.

afstellen van de carburateurs, liep de motor echt prachtig rond en reageerde heerlijk op het gas. Een proefrit volgde. We waren natuurlijk erg benieuwd naar het gedrag van de automatische bak 'met modificatie'. Wat we merken is dat de bak bij het kleinste streepje gas al goed reageerde, Sandman wilde gelijk vooruit. Na een langere rit moest ik concluderen dat er goed mee te rijden valt, ondanks mijn scepsis (ik hou niet van automatische bakken, ook niet in moderne auto's). Het is wennen, en ik ben van mening dat de Maserati niet volledig tot zijn recht komt met de BW-bak, maar het is toch erg aangenaam. Cyril gaf nog tips om de BW-bak in '2' te zetten, dan komt de mo-

tor meer tot zijn recht. Dit heb ik zelf nog niet ervaren, maar Henk wel en het rijdt volgens hem veel beter dan in de D-stand. Wellicht dat ik binnenkort nog eens een stukje mag sturen. Wat érg aangenaam zou zijn, nu mijn eigen SM al veel te lang zonder motor op stal staat.

Olie

Henk heeft na de proefritten de auto opgehaald om lekker wat kilometers mee te gaan maken. Na een week en ongeveer 500 kilometer kwam Henk weer even terug omdat de motor toch wel flink olie lekte. Wat ook opviel: na een snelwegrit knipperde bij stationair toerental het oliedruklampje af en toe. Na zo'n rit is de



olie heet en dun, wellicht toch iets aan de oliepomp niet helemaal fris? Of misschien teveel lager-speling waardoor de olie teveel 'wegloopt'? Tevens viel me op dat de motor stationair wat 'bokkig' draaide.

Voor het zoeken naar de oorzaak van de olie lekkage begonnen we ter hoogte van de kleppendek-sels. Het leek of die lekten, maar we kwamen steeds hoger op de motor. Na het verwijderen van het luchtfilter zagen we dat deze voor de helft doordrenkt was met motorolie en dat het in de airbox rondom de carburateurs drijfnat was van de olie. Foute boel. Conclusie: de olie is via de carterontluchting bij de carbu-rateurs gekomen. De carterdruk perste samen met de oliepomp de olie omhoog, en de motor zoog dus lucht vermengd met olie aan. Dat was de oorzaak van het bok-kige lopen. Dus: weer iets dat ik nog niet meegemaakt had met de C114. Dat werd weer sleutelen en onderdelen vervangen. Ze zeg-gen niet voor niets: SM staat voor Sucks Money.



Keerring

Het vermoeden was direct dat de keerring van de oliepomp het begeben had. De volgende dag ook nog info van Nard gehad, die concludeerde hetzelfde en had het ook al eens meegemaakt. Ouch, dat is een best klusje om die te vervangen, zeker met de motor gemonteerd. Voordat we over zouden gaan tot demontage van het achterste carterdeksel wilden we natuurlijk 100% zeker weten dat dit de oorzaak was. Het kón bijna niets anders zijn, maar toch. Hiertoe hebben we het deksel-tje van de carterontluchting dat achter op het carter bij de olie-pomp zit losgenomen -je kunt dan de rotor van de oliepomp en de verdachte keerring zien- en hebben de motor laten rond-draaien op de startmotor (dank Peter voor de tip!). Na een paar omwentelingen zag je de olie in ruime mate langs de keerring ontsnappen. Nu wisten we zeker dat dit de oorzaak was. Het eerste vermoeden was dus juist. Vreemd dat het probleem er niet was toen we aan de auto begonnen. Je rijdt een week en de keerring begeeft het! Vermoedelijk toch de invloed van verse olie en wellicht het hebben van meer vermogen na het vervangen en afstellen van de nokkenassen in combinatie met

hogere carterdruk. Wie zal het zeggen.

Rijden

In ieder geval, na een dag sleute-len was de keerring vervangen. 'Onderweg' gelijk maar een nieuw type oliepompasje gemon-teerd (wat zijn die originele dún, eng gewoon) en de turbine en seal van de waterpomp vervan-gen. Gelijk doen als het toch open ligt. Wat leuk was: deze motor is voorzien van een 'Willem van der Laan original' hydraulische kettingspanner met externe olie-leiding. Nog nooit gezien. Bijzon-dere oplossing, werkt prima!

Na het terugplaatsen van alle onderdelen liep de motor weer top en het lampje van de oliedruk bleef uit. Win-win heet dat geloof ik. Al met al was het een flinke klus, maar het is met veel plezier gedaan. En nu rijden met die Diva!





AVELINGEN

- RESTORATIONS -



Avelingen Restorations

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

- Advies
- Restauraties
- Plaatwerk
- Richtwerk
- Taxaties

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

www.avelingenrestorations.nl



CITROËN SM



Citroën SM
Club

NL