

Fijne kerstdagen en
een SublieM 2023
gewenst!



De SM in een ultiem
vergelijk met 3 keer een
Lancia Flaminia



Een diva die in haar
laatste momenten haar
geheim prijsgeeft



Werkplaats Renard
goed gevuld tijdens
geslaagde technische
meeting

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.





98

december 2022

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Jan van Ekris	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Salut Membres.....	8
Door Robin Visser	
De Brezhnev-SM.....	12
Door Klassiek & Techniek	
En we dieselen door.....	19
Door Peter van Kouteren	
Een bijzondere vondst.....	22
Door Chris Stam	
Soortgelijke Magie.....	26
Door Robin Visser	
Eenmaal andermaal.....	38
Door Sietse Beckers	
SM-art: Wendy Roelofs.....	46
Door Henk Middelkoop	
Technische meeting bij Renard.....	54
Door Michiel Rautenberg	

Coverfoto door Henk Middelkoop. Foto achterblad door Marius Hille Ris Lambers.

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,

Ceci n'est pas une voiture... c'est un art de vivre! Ofwel: dit is geen auto... het is een manier van leven! Dat is het eerste waar ik aan dacht toen ik op een zondag wakker werd op mijn vakantieadres aan de Zuid-Spaanse kust.

Wat heeft dat met elkaar te maken? Op het eerste gezicht helemaal niets of toch wel? Eerder die week bracht ik een bezoek aan ons nieuwe lid Robert Franken, die 'om de hoek' van ons vakantieadres woont en werkt. Ik wilde graag kennis met hem maken en zijn te restaureren SM zien. Dat werd een heel leuke ontmoeting! Robert is net zo'n autogek als ik en al snel hadden we het plan opgevat om Citroën-SM-aficionado JR (Jerome) Titus te bezoeken, die een kleine 200 kilometer verderop woont in Cadiz. Jerome staat op het punt om zijn derde(!) SM te restaureren. Hij kent maar één standaard: absolute nieuwstaat/concoursconditie (zie zijn restauratiewerkzaamheden op de Facebookpagina 'Citroën SM'). Een leuke dag met gelijkgestemde SM-liefhebbers. Dat is wat ik bedoel met mijn openingszin: een SM is niet slechts een vervoermiddel, maar een manier van leven! Wat is er immers leuker dan het delen van een gezamenlijke interesse, waar ook ter wereld?

Ik neem aan dat ook jullie genoten hebben van een mooie, droge en warme zomer waarin het weer een feest was om met onze Diva's op stap te gaan. Dat is voor nu even voorbij tot het voorjaar. Stiekem ben ik wel een beetje jaloers op diegenen die het hele jaar in een SM kunnen rijden omdat het nooit echt winter wordt, zoals aan de Spaanse Costa's.

Op 5 november hebben we een zeer interessante technische meeting gehad bij garage Renard van techneut en eigenaar Nard van der Meer. Met een recordaantal van zo'n 50 clubleden een zeer geslaagde en leerzame bijeenkomst. Die flinke interesse voor technische bijeenkomsten smaakt naar meer en de Techcom van onze club zal volgend jaar dan ook een tweetal technische bijeen-

Van de voorzitter



komsten gaan verzorgen.

2023 belooft een bijzonder jaar voor onze club te worden: het is een lustrumjaar en onze club is dan 30 lentes jong! Wij hebben inmiddels een mooi, vol en gevarieerd programma samengesteld voor dit lustrumjaar, dat aanvangt op de beurs Interclassics in Maastricht. Onze club zal daar een eigen stand hebben. Op zaterdag 14 januari zal in de namiddag een clubborrel/nieuwjaarsreceptie plaatshebben. Nadere informatie volgt.

Graag vestig ik nogmaals de aandacht op onze geheel vernieuwde website: www.citroensmclub.nl. Door veel inzet en enthousiasme is onze website geheel vernieuwd en uitgebreid. Een bron van informatie en inspiratie! We zijn nog niet klaar, maar het resultaat tot nu toe is om trots op te zijn.

Ik wens jullie allen prettige kerstdagen en een gezond, gezellig en gelukkig Nieuwjaar toe. Ik spreek daarbij ook de wens uit om in het komende jaar zoveel mogelijk leden op onze evenementen te mogen begroeten. Je bent van harte welkom!

À bientôt
Jan van Ekris

Schrijf je in voor SM International 2023

De internationale SM-meeting vindt volgend jaar plaats in het Verenigd Koninkrijk, in het graafschap Norfolk om precies te zijn. De Engelsen hebben een mooi programma samengesteld voor het weekend van 2 tot en met 5 juni (het weekend na Pinksteren). Wil je daar bij zijn? Schrijf je dan nu in. Ga naar www.citroen-sm.uk of scan de qr-code. En boek je voor 1 januari, dan krijg je nog een leuke early-birds-korting. Houd je weer wat over om een rondje te halen in de pub.



De trip naar Engeland kan je uiteraard alleen maken, maar er reist ook ongetwijfeld een Nederlandse delegatie gezamenlijk af

naar Norfolk. Houd de mails van Suzanne in de gaten voor meer informatie.

Brand eist 2 Canadese SM's

Een persoonlijk drama voor de Canadese SM-rijder Jim Rice. Tijdens een brand rond zijn huis begin november gingen twee van zijn SM's in vlammen op. Een origineel Canadese auto met Europese neus uit '72 brandde volledig uit, niets meer aan te redden. Van de tweede SM, ook uit '72 maar met Amerikaanse neus, is alleen de aandrijflijn nog bruikbaar. Extra zuur is dat beide auto's ook nog eens vol lagen met extra onderdelen, die ook verloren gingen. En dat waarschijnlijk



Citro boutique

Living the Citroën life



allemaal dankzij een achteloos weggegooide sigaret, aldus Jim. Een bermbrand sloeg over naar zijn houtopslag en daarna was er geen houden aan.

Een klein lichtpuntje is dat Jim zijn beste SM veilig binnen stond opgeborgen en niet beschadigd raakte. Een vierde SM liep wat blaren op de lak op door de hitte, maar bleef verder ook ongedeerd.

Bodemvondst

Van SM's die ten prooi vielen aan vuur naar een SM die haar einde vond in het water. Het departement Var aan de Zuid-Franse kust had afgelopen zomer



Belangrijke data 2023

12-15 januari 2023:	Interclassics
14 januari 2023:	Nieuwjaarsborrel op clubstand Interclassics
22 april 2023:	Jubileumevent Citroën SM Club 30 jaar
28-30 april 2023:	Citro-Classica
1 mei 2023:	Sluitingsdatum kopij SublieM 99
2-5 juni 2023:	Citroën SM International Weekend 2023
1 september 2023:	Sluitingsdatum kopij SublieM 100

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.

flink te lijden onder de droogte, waardoor ook het waterpeil van Lac de Saint-Cassien flink zakte. Het meer gaf daarbij een van zijn geheimen bloot: een SM, liggend

op de bodem slechts enkele meters van de oude kust. Gedumpt, gecrasht, vergeten handrem? We zullen het waarschijnlijk nooit weten, maar met Monaco, Cannes

We mogen belastingvrij blijven rijden

Dat was zomaar ineens een spannend momentje in de Tweede Kamer vorige maand. Ter stemming lag een amendement ingediend door Laurens Dassen, kamerlid voor Volt, om per 1 januari 2023 de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB) voor oldtimers te schrappen. De ANWB, BOVAG, FEHAC en

KNAC sprongen in de bres voor de oldtimerrijder en gelukkig voor ons zag een ruime meerderheid van de kamer weinig in het voorstel. Benieuwd bij welke partijen de MRB-vrijstelling (voorlopig) veilig is en bij welke niet? Scan dan de QR-code voor de stemmingsuitslag.



en Saint-Tropez om de hoek is het heerlijk fantaseren over obscure jetset-avonturen, gesjeesde auto-dieven of een onfortuinlijke miljonair die met iets te veel champagne op achter het stuur stapte. Met dank aan de Franse striptekenaar Thierry Dubois voor het delen van de foto's.



Salut Membres

Zo op de valreep van 2022 hebben zich nog twee nieuwe leden bij ons gevoegd. Ze stellen zich graag uitgebreid voor. Welkom Roger en Koen!

door Robin Visser

Koen van Heeswijk (45)

Heel graag stel ik me aan jullie voor! Ik ben Koen van Heeswijk, ben 45 jaar en woon in Eindhoven. Ben gelukkig al heel lang samen en getrouwd met Kim. We hebben drie kinderen, twee jongens en een meisje. Siem van 12 jaar, Olle van 11 jaar en Fiene is 8 jaar. De blonde aanwezigheid van Fiene zal de aanwezigheid bij de laatste technische meeting waarschijnlijk niet zijn ontgaan. Tegen mijn eigen verwachting in vertelde ze me op de terugweg dat ze de technische meeting 'heel leuk' had gevonden: "Vooral de motor en de nieuwe velgen." Ik verwacht overigens dat jullie Siem (de oudste) vaker zullen zien. Siem is helemaal weg van de Citroën SM. Hij staat al te popelen de volgende keer aan te sluiten!

Van oorsprong ben ik architect, maar sinds een aantal jaren ben ik beland in de integrale verduurzaming van de gebouwde omgeving als directeur van een advies- en

installatiebedrijf. Van Hout (het bedrijf) ontzorgt eigenaren en gebruikers van zowel maatschappelijk als commercieel vastgoed bij de continu toenemende eisen vanuit de energietransitie. Daarbij houden we ons bezig met adviseren, investeren, realiseren en beheren met betrekking tot werktuigbouwkundige installaties van onze klanten.

Citroën vormt absoluut de rode draad in mijn liefde voor auto's. In mijn jeugd aangewakkerd door rij-indrukken in DS'en en CX'en. Het gevoel van de vering, de besturing, het optillen van de achterzijde bij het remmen en de hydraulische geluiden hebben in mijn jonge jaren de passie voor Citroëns flink aangewakkerd. Daarbij is wat mij betreft een 'echte' Citroën voorzien van de hydropneumatische vering! Er is niets mooiers dan het wakker worden en het gaan slapen van een 'echte' Citroën!

Ik heb het genoeg dat ik in het verleden aardig wat ervaring op





heb mogen doen in Citroëns. Van dagelijkse auto's zoals de Visa, BX, ZX, CX, Xantia, C5 en C6, ben ik op dit moment uitgekomen bij een verzameling van enkele persoonlijke hoogtepunten uit de Citroën-geschiedenis. Waaronder een Citroën CX 25 GTI turbo 1 (1985) en een C6 3.0 HDI (2010). En afgelopen zomer is de langgekoesterde wens van de SM in vervulling gegaan. Iets waar ik sinds mijn jeugd al van droomde.

De SM is voor mij dan ook het hoogst haalbare op Citroën-gebied. Zowel esthetisch als technisch, in combinatie met het Maserati-hart. Het lijnenspel werkt verslavend, de roffel kenmerkend en aanstekelijk. De SM is het absolute hoogtepunt uit de Robert Opron-periode, met de CX op een mooie tweede plek. De waardering voor de ontwerpen van Opron blijft met de tijd alleen maar groeien. Het knappe samenspel van vloeiende harmonieuze lijnen in combinatie met mooie

doordachte contrasten, geeft continue nieuwe details bloot. Een ontwerp dat blijft boeien, zowel stilstaand als rijdend!

Helaas is beschikbare tijd de grootste uitdaging op dit moment. Ik zou heel graag meer zelf doen, helaas lukt het niet om daar consequent de tijd voor te vinden. Op dit moment vertrouw ik voor het onderhoud dan ook volledig op de expertise en toewijding van de specialisten. Voor nu heeft het genieten van de auto's de voorkeur. Veelal in de vorm van een heerlijk tochtje in de buurt, maar als het even kan rijden Kim en ik samen met vrienden graag een klassieke autorally. Soms met, maar veelal tegen elkaar.

Het lijkt me leuk mijn passie voor de Citroën SM met anderen te delen. En meer te weten te komen over de technische details, feiten en verbeteringen en zo langzaam de auto te doorgronden en onderhuids te leren kennen.

Ik heb tijdens de laatste technische meeting bij Renard met veel genoeg het enthousiasme, de passie en de openheid van de club mogen ervaren. Het smaakt naar meer!





Roger Hendrikx (53)

Ik ben Roger Hendrikx, 53 jaar oud. Geboren en getogen in Limburg (Brunssum), maar woon alweer 21 jaar in Neerijnen (Gemeente West-Betuwe). Ben getrouwd met Marja en samen hebben we 3 kinderen, Frederieke 21 jaar, Sjoerd 19 jaar en Wouter 17 jaar. Van beroep ben ik zelfstandig ondernemer en ik houd me momenteel bezig met de in- en verkoop van klassieke automobielen en youngtimers.

In mijn vrije tijd houd ik me bezig met het luisteren naar muziek (symfonische rock), het bezoeken van concerten, vinylalbums verzamelen (lezerstip: Benjamin Herman, Project S) en sinds kort speel ik de basgitaar. In het verleden heb ik een Jaguar E-type en Porsche 911 gehad, maar ik raakte gepassioneerd voor Italiaanse auto's bij de aanschaf van mijn Maserati 3500 Sebring.

Mijn zwager sleutelde altijd al aan Amerikaanse auto's, iets waar ik persoonlijk niet veel mee heb.

Toen hij besloot om de switch te maken van Amerikaanse auto's naar 'echte' oldtimers, zijn we op zoek gegaan naar een leuke auto voor mij die hij kon restaureren. Een van de meest iconische auto's voor mij was destijds en is nu nog steeds de Jaguar E-type. Nadat we een barn find E-type convertible serie 3 hadden gevonden, is hij begonnen met de restauratie. Toen het tot mij doordrong dat het nog wel even ging duren voordat ik ermee kon rijden, ben ik op zoek gegaan naar een andere iconische auto, de Ferrari 246

GT (Dino). Maar deze keer wel een rijdende.

Met deze auto is de liefde voor Italiaanse auto's begonnen (ik heb deze auto overigens nog steeds). Daarna heb ik nog diverse Alfa's Bertone brievenbusjes gehad, totdat ik stuitte op een auto met een fantastische lijn, ingetogen, chique: de Maserati 3500 GTI Sebring serie 1 van 1963. Na een proefrit was ik meteen verkocht. Wat rijdt deze auto fantastisch, een echte GT. Met deze auto is de liefde voor Maserati begonnen, zodoende dat ik alles wat met Maserati te maken heeft interessant vind. En als liefhebber van het merk Maserati kom je dan ook al gauw uit bij de Citroën SM. Zeg nu zelf: dit is toch een geweldige combinatie geweest van twee topmerken? Iets wat je niet kan zeggen van het resultaat van de samenwerking tussen Chrysler en Maserati, de Chrysler TC.

Dus toen een vriend van mij belde dat hij een Citroën SM te koop wist te staan – een origineel Nederlands geleverde auto - zijn we samen gaan kijken. De auto was rijdend, maar niet in topstaat. Toch besloten de auto te kopen, met in het achterhoofd om deze een keer door mijn zwager te laten opknappen/restaureren. We praten hier over 2015. Ik heb de auto een keer naar huis gereden en een keer naar Limburg en vervolgens is deze op de to-do-lijst komen te staan. Helaas is mijn zwager gestopt met zijn restauratiebedrijf. Toen ik vorig jaar in Ieper bij het gezamenlijke event van de MCH en de Citroën SM-club de diverse Citroën SM's bij elkaar zag staan, begon het toch te kriebelen om de SM weer

rijdend te maken. Ben daar ook lid geworden van de club en toen ik hoorde dat er een toerit met als startpunt Waardenburg was georganiseerd, heb ik de SM uit de schuur getrokken en weggebracht om deze weer rijdend te maken. Helaas kwam de auto niet door de APK-keuring, waardoor ik de toertocht met mijn Sebring heb mogen rijden.

Een grote garage heb ik al en mocht die geldboom een keer niet doodgaan, dan zou ik een vooroorlogse Maserati wel leuk vinden, een 8CM of 4CLT. Of de auto waar ik bij was toen die in 2015 in Parijs werd geveild door Artcurial als onderdeel van de Baillon collectie, de Maserati A6G/54 chassis 2140 met een Frua-carrosserie. Wat een prachtige auto! En ik zou net als de huidige eigenaar de auto niet restaureren maar er gewoon lekker in rondrijden zoals de auto is.

Aan gereedschap en apparatuur heb ik geen gebrek. Ik heb echter de kennis en de tijd niet gehad om zelf aan mijn auto's te sleutelen. Nu ik meer tijd heb, is dat wel iets wat ik wil gaan oppakken. Ik heb al samen met een vriend een start gemaakt met de restauratie van een andere auto. Het slopen/demonteren van de auto gaat me al goed af. Even afwachten hoe het met opbouwen gaat. Kortom, het meeste onderhoud besteed ik momenteel uit.

Ik verwacht van de club dat het leuke laagdrempelige autogerelateerde evenementen organiseert, het mooie clubblad in ere houdt en zich actief inzet voor het behoud van oldtimers als cultureel erfgoed. Het zou toch zonde zijn als we straks niet meer met onze SM over de Nederlandse wegen

mogen rijden!? In dat licht is het misschien een idee om als club eens te gaan kijken naar E-fuel. Op korte termijn een oplossing voor het overwinteren en op lange termijn wellicht de enige brandstof voor je oldtimer.

De club kan van mij verwachten dat ik aan zoveel mogelijk evenementen actief ga deelnemen en wie weet een keer een evenement mede-organiseer. Aangezien ik ook nog lid ben van de Maserati Club hoop ik op niet al te veel keuzestress en FOMO als er evenementen op gelijke data worden georganiseerd.

Oldtimermagazine Klassiek en Techniek laat ons belangeloos putten uit het online archief, zodat we hun mooie verhalen ook in SublieM kunnen delen. Met dank aan clublid Benno Schmitz en het team achter K&T. We gaan ditmaal terug naar 2001 om mee te rijden met onze huidige penningmeester en zijn welbekende Brezhnev-SM.

Praktijkacties

Jan-Paul Klijntunte spoorde Citroën SM van Leonid Iljitsj Brezhnev op



Klopjacht

'Leonid Iljitsj Brezhnev hield van zwart leer en SM.' Een stelling uit 'Wat is waar', een spelprogramma op Radio 3. Hij klopt, maar wil geenszins suggereren dat het Russisch staatshoofd er een stiekem dubbelleven op na hield. Nee, in 1971 gaf Frankrijk de Sovjet-leider een Citroën SM cadeau, voorzien van een zwart leren interieur. Nadat deze bijzondere SM in 1983 op de markt kwam, begon Jan-Paul Klijntunte een lange klopjacht naar de auto.

Tekst: Igor Sluizand - Fotografie: Carlo te Lintelo

Vlledig gerestaureerde Citroëns SM zijn er niet zo heel veel. Gewoon omdat het - vooral technisch - zulke gecompliceerde auto's zijn. Niemand lijkt er om die reden zijn vingers aan te willen branden en dus moeten de meeste nog bestaande exemplaren in Nederland óf nog in grotendeels originele conditie zijn, óf inmiddels al één of meerdere deelrestauraties achter de rug hebben. Zodoende vindt u dit keer

Jan-Paul Kleintunte heeft inmiddels ook een kleine collectie Brezhnev 'souvenirs', waaronder dit tijdschrift plus Russische legeronderscheidingstekens.





Klijntunte zat als twaalfjarige op de achterbank van zijn vaders Opel Kadett, toen hij - onderweg op vakantie naar Spanje - voor het eerst een Citroën SM zag. Dat was op het langste parkeerterrein van Parijs, de Périphérique. Jan-Paul wist niet hoe hij 't had en probeerde zijn vader aan te sporen de Kadett met bagagekar door de file wat dichtert na dat merkwaardige voertuig te manoeuvreren. Senior liet zich daar niet toe verleiden en dus verdween de auto langzaam weer uit beeld. Niettemin was Jan-Paul er fel op dat 'ie snel zou ontdekken wat er daar nou precies in de file had gestaan, en bleef de hele vakantie op zijn hoede. Stel je voor dat er plotseling weer zo'n auto zou verschijnen! Jan-Paul moest echter nog een paar jaartjes wachten op een volgende nabije ontmoeting. In de mondaine Franse badplaatsen wist hij zelfs meerdere exemplaren te spotten. Van de enorme indruk die de auto de eerste keer wist te maken, was toen nog helemaal niets verloren gegaan. Nog altijd raakte Jan-Paul behoorlijk van zijn stuk bij het aanschouwen van de snelle Citroën met Maserati-motor. De lijnen van de koets straalden pure snelheid uit, zelfs als het voertuig langs het trottoir geparkeerd stond. Vader Klijntunte hield tijdens vakanties onderweg op de Auto-route zijn binnenspiegel goed in gaten, om zijn zoon te attenderen op een in rap tempo naderende SM. Meestal reden die auto's ook de hoge snelheden waarvoor ze specifiek gebouwd waren. Als er eentje voorbij raasde, viel aan de horizon nog slechts een kleiner wordend stipje waar te nemen. Voorlopig zou Jan-Paul het met zijn zoete jeugdherinneringen aan de SM moeten doen, die echter sterk genoeg waren om het virus voor altijd in stand te houden.

Witheet

Het moet in 1981 geweest zijn dat binnen de Nederlandse Citroën ID/DS club een interessant gerucht de ronde deed. Leonid Iljitsj Brezhnev (dat hebben we op de cover maar op de bij ons meer gebruikelijke wijze gespeld), toen nog staatshoofd van de Sovjet-Unie, zou

De 'ruitjes' voor de koplampen zijn gevoelig voor steenslag en te hard dichtslaan van de motorkap.



een Citroën SM hebben. Een gerucht waarin een flinke kern van waarheid zat. Sterker nog: het was gewoon een feit. Helaas vielen er geen foto's te traceren waarop Brezhnev met zijn SM vereeuwigd was, maar diverse journalisten konden bevestigen de groene schicht door de straten van Moskou te hebben zien voortsnelen, met de Russische president achter het stuur. Brezhnev hield er een heel aardige verzameling buitenlandse auto's op na. Tijdens staatsbezoeken kreeg hij nog wel eens een voertuig cadeau. Zo was de Citroën SM (samen met een Peugeot 504 en een Renault 16) een geschenk van de Franse regering. Veel heeft de SM tussen 1971 en 1982, het jaar waarin Brezhnev overleed, niet gereden. Nadat de auto in 1983 zonder papieren of kenteken aan een particuliere garage was overgedragen, kwam de Franse bolide bij een Zwitserse verzamelaar terecht. Met slechts 17.000 km op de klok. Het zou echter nog tot de zomer van 1997 duren, voordat de auto opnieuw te koop werd aangeboden. De SM werd, samen met nog enkele auto's van de Zwitserse verzamelaar, geveild in Duitsland. Mede door de belangrijke historie van de auto, en het feit dat de SM achter het gevallen IJzeren Gordijn vandaan kwam, wakkerde Jan-Pauls verlangen om juist die auto in bezit te krijgen stevig aan. Omdat hij in de periode van de veiling een belangrijk tentamen had voor zijn studie tandheelkunde, kon hij helaas niet zelf naar de veiling afreizen. Peter Pijlman, groot SM-adept en schrijver van het boek 'Sa Majesté', stuurde echter een mannetje naar de veiling om de auto te beoordelen en eventueel te kopen. De persoon had echter de pech om onderweg forse vertraging op te lopen, in de vorm van een lange file. Eenmaal verlaat bij de veiling aangekomen, bleek dat de SM net verkocht was aan een Duitser van Russische afkomst. Voor slechts 19.000 Duitse Markten.

De carburateurmotor is goed voor 170 pk en een top van 220 km/u (bij de automaat is het wat minder). Wanneer zomer 1972 de Bosch-injectie zijn intrede doet, stijgt het vermogen tot 178 pk, terwijl de top groeit met 8 km/u.

op deze pagina's niet het soort verhaal dat u van ons gewend bent. Maar dat maakt het relaas rond de Citroën SM van Jan-Paul Klijntunte zeker niet minder interessant.





Praktijkervaringen

Nog steeds futuristisch, de fraai gelijnde spiegel op het dunne maar voldoende stevigheid biedende steuntje.

De pech werd nog veel groter toen bleek dat de auto in een onverwacht goede conditie verkeerde. Zo'n mooi exemplaar was écht zeldzaam, en al helemaal voor die prijs! Uiteindelijk las Jan-Paul Klijntunte het teurstellende verhaal in een clubblad, wat hem witheet maakte. De grootste kans om de ex-Brezhnev SM te bemachtigen was verloren gegaan door iets onbenulligs als een file en hooguit vijf minuten te laat komen. Van kwaadheid werd het blad door de kamer geslingerd. Niet dat Jan-Paul bij de pakken neer ging zitten. Hij kreeg het idee om een advertentie in de bekende Duitse klassieker-tijdschriften te plaatsen, om zo in contact te komen met de nieuwe eigenaar. Heeft 'je toch maar niet gedaan. In maart 1998 zat Jan-Paul wat in een Duits tijdschrift te bladeren, toen hij puur toevallig een kleine annonce opmerkte. 'Aangeboden: Citroën SM uit 1971, ex-Brezhnev, DM 36.000', of iets van die strekking. Meteen sloeg Jan-Paul aan het telefoneren, om de verkoper te pakken te krijgen. Die zat echter in de

VS., zodat het eerste contact pas na een week kon worden gelegd. Natuurlijk werd er snel een afspraak gemaakt om de auto te kunnen bezichtigen. Aangezien Jan-Paul zijn criteria op erg hoog peil had liggen, viel de kwaliteit in eerste instantie wat tegen. Zo bleek dat de koets inmiddels een keertje overgespoten was. De deal werd nog eventjes uitgesteld. Samen met Peter Pijlman werd een tweede bezoek aan de verkoper gebracht. In bedekte termen kreeg Jan-Paul te horen dat zijn gestelde kritiekpunten toch een troetje te hoog lagen en dat het gevraagde bedrag zonder meer een goede prijs bleek te zijn. Jan-Paul moest 'm toch maar kopen, zo luidde het advies. Dat de koop vervolgens snel gesloten was, zal u waarschijnlijk niet verbazen.

Utopie?

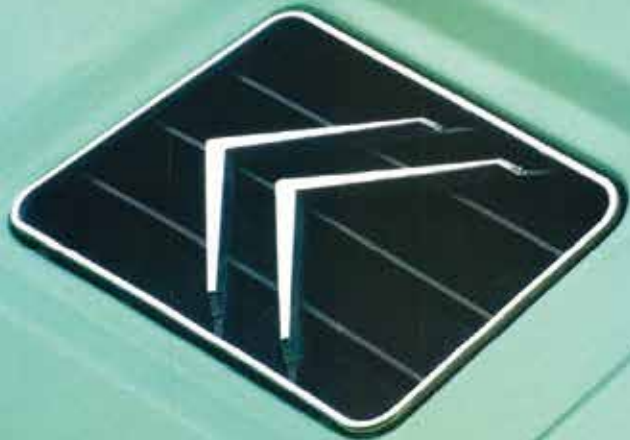
Bij het verschijnen van de Citroën SM in 1970, vergeleek de schrijvende pers de Franse GT constructief met hoogst

Specifieke SM-storingen

- ✘ Een breuk in het hydraulische systeem is reden voor groot alarm. Door het wegvallen van de hoge druk, is ook de remwerking verdwenen. Niet prettig als op hoge snelheid moet worden vertraagd, het risico op grote (fatale) schade is dan enorm. Een waarschuwingslampje in het dashboard maakt de bestuurder attent op een storing, waarbij direct actie ondernomen moet worden. Het is raadzaam altijd een reserveleiding met knekkoppelingen mee te nemen.
- ✘ De kettingspanners van de distributie moeten iedere 80.000 km vervangen worden. Dan zijn ze versleten en bestaat de kans dat de kettingen een eigen leven gaan leiden. Klapperende kettingen zijn het waarneembare gevolg. Een breuk in de primaire ketting is funest en kan de motor totaal vernielen. Volledige revisie is zeer kostbaar en lastig.
- ✘ Na ongeveer een ton kunnen de holle, met natrium gevulde uitlaatkleppen afbreken. Een langere periode van stilstand kan ook een oorzaak zijn van vervroegde breuk. Wanneer één of meerdere uitlaatkleppen er de brui aan gegeven hebben, gaat de motor rauwer lopen en neemt het motorvermogen af. In ieder geval moet(en) de cilinderkop(pen) gereviseerd worden, en dat is verre van goedkoop.
- ✘ Een breuk in de slangen naar de oliekoeler kan fatale gevolgen hebben voor de motortechniek. Zodra het waarschuwingslampje van de oliedruk aanspringt, is het raadzaam de motor meteen af te zetten. Door de breuk spuit de smeerole door het hele vooronder, het wordt een enorme smerboel. De slangen kunnen vervangen worden door exemplaren Teflon.
- ✘ Breuk van het asje in de oliepompt komt voor wanneer de kwaliteit van de smerolie onder de maat is. Een defect asje resulteert in een brandende waarschuwingslamp, waarna de motor direct moet worden afgezet. Doet u dat niet, dan loopt u het risico dat de motor vastloopt. Revisie is duur, maar dat wist u inmiddels.
- ✘ De glazen neus is prachtig, maar ook kwetsbaar. Wanneer de kappen te vast worden aangedraaid, kunnen haarscheurtjes ontstaan. Ook het hard dicht laten vallen van de motorkap kan leiden tot beschadiging van het glas. Een klein steentje kan het glas in zo'n geval volledig laten versplinteren. Gebeurt dat onderweg, dan bestaat een aanzienlijke kans dat de splinters als een wolk over de auto worden geblazen. Reken dan maar op dure lakbeschadigingen. Glasbreuk bij lage snelheden is minder ernstig.
- ✘ Verkeerde speling van de kleppen of een niet goed afgestelde nokkenas kan tot gevolg hebben dat de kleppen krom slaan. Dan staat er (weer) een kostbare revisie voor de deur!

In de achterkant is het handschrift van ontwerper Robert Opron duidelijk herkenbaar. De in de zijcanten doorlopende achterraut komen we ook bij enkele van 'zijn' Renaults tegen (en bij andere merken die het een goed idee vonden...).





Double Chevron in de luchtinlaat in de motorkap, die de kachel van frisse lucht voorziet.

Ooit hadden Citroëns een eënspakig stuur... Bij de SM is het ook nog ovaal, evenals de meters in het dashboard.



Bij de comfortabele zetels loopt het zitvlak in een vloeiende lijn over in de rugleuningen.



comfortabele en gecompliceerde auto's als de Mercedes-Benz 600 en de Rolls-Royce Silver Shadow. Goed gezelschap, niet? Wie wil restaureren kan zich die vergelijking echter maar beter goed in de oren knopen. 'Koop liever een goeie, die is voordeliger dan een auto waaraan geknoeid is,' is hier het devies. Klijntunte stelt dat een kundige restauratie door de uiterst omvangrijke techniek minstens 2.000 uur in beslag zal nemen. Dat valt amper te bekostigen. Ook is het voor de doe-het-zelver nauwelijks reëel om de restauratie in de eigen vrije tijd te doen. Maar een goede Citroën SM, is dat sowieso geen utopie? Door de jaren heen heeft de technisch zeer geavanceerde automobiel toch bepaald geen geweldige reputatie verworven! Jan-Paul stelt echter dat die slechte naam volkomen onterecht is. Onbetrouwbare techniek is volgens hem volkomen aan de (voormalige) eigenaren te danken en mag de auto zelf beslist niet toegekend worden. Praktijkvoorbeeld: er moet een SM bestaan die met gemak vijf ton heeft gedraaid. Met één en de zelfde motor en zonder revisie. Het devies om zoiets voor elkaar te boksen luidt 'gedegen onderhoud'. En juist daaraan schort het vaak, of wordt de techniek verzorgd

door personen die geen enkele of maar weinig kennis van zaken hebben. De motor moet beslist regelmatig perfect worden afgesteld om gezond te blijven. Het is ook met klem af te raden om zonder kennis aan de motor te gaan lopen klungelen. Dat is de gemakkelijkste manier om problemen te krijgen. Maar allereerst is het belangrijk te weten of de motor van de aan te schaffen SM wel gezond is. Klijntunte heeft daar een eenvoudige truc voor. Zet de versnellingsbak bij 80 km/u in het derde verzet en trap het gaspedaal volledig in. In zo'n zeven tot acht tellen moet de naald van de snelheidsmeter de 120 km/u passeren. Gebeurt dat pas na zo'n seconde of 10 à 11, dan is het beter de auto te laten staan. Dan is het mechaniek uitgeput en kan maar beter een afspraak gemaakt worden met het revisiebedrijf. Tenzij een kleinigheid de bekende uitzondering op de regel veroorzaakt. Maar daarover straks meer.

Bekend zijn de verhalen over de zeer onderhoudsgevoelige distributie. Er zitten namelijk géén zelfstellende kettingspanners op, zodat regelmatig de mouwen opgestroopt moeten worden om de kettingen correct te spannen. Reken erop dat je (minstens) iedere 15.000 km aan de beurt bent om speling op de kettingen opnieuw af te stellen. Versleten distributiekettingen zijn eveneens zeer gevaarlijk. Zou één van de kettingen een tandje overslaan, dan begint de motor zelfdestructieve kuren te vertonen. Dat wil je niet, want revisie van de V6 is zeer kostbaar! Alleen al met het uit- en inbouwen van de motor ben je zo een dag of anderhalf zoet. Bovendien is het een karwei dat maar beter door een gerenommeerd specialist kan worden uitgevoerd.

Overall valt te lezen dat de 170 pk (of in Injection-vorm 178 pk) sterke SM-motor eigenlijk een Maserati Bora V8 is, waarvan twee cilinders zijn geamputeerd. Een misverstand, dat iedereen voor waar aanneemt, maar dat Jan-Paul Klijntunte graag eventjes uit de wereld wil helpen. De V6 is namelijk een geheel op zichzelf staand concept, waarvoor ingenieur Giulio Alfieri al in 1963 een blanco vel papier op de tekentafel uitvouwde. Daarbij blijft het vreemd dat de SM V6 een blokhoek heeft van 90 graden. Voor een V8 is dat de meest geschikte opbouw, maar voor een V6 zou een hoek van 60 graden meer voor de hand liggen. Wellicht dat juist door die 'verkeerde' blokhoek onduidelijkheid is ontstaan over de ware ontstaansgeschiedenis van de motor.

Waslijst

Hoewel de Citroën SM van Jan-Paul Klijntunte in een uitstekende staat verkeerde, bleken er toch heel wat puntjes te zijn die nadere aan-

Club

Citroën SM Club Nederland, dir. Theo van der Burg, Dennelaan 8, 2282 JB Rijswijk (ZH), tel. 070-399 5169, fax 010-282 9435, www.citroensclub.nl, e-mail: info@citroensclub.nl



CITROËN SPECIALIST

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

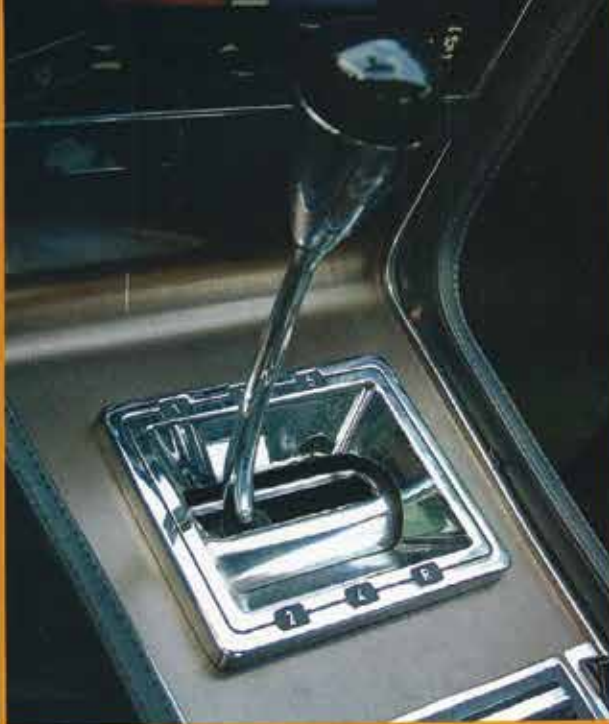
Harry Martens Limmen



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

dacht nodig hadden. We zullen u niet vermoeien met een complete waslijst van vervangen en gemodificeerde onderdelen, dat gaat ons (en u waarschijnlijk ook) net te ver. We houden het bij de belangrijkste veranderingen. Wat de loopcultuur van de V6 veel goed heeft gedaan, is de toepassing van een elektronische ontsteking. De originele verdeler met contactpuntjes laat zich erg lastig afstellen, zodat er vaak problemen zijn met de juiste afstelwaarden van de vonkenproducent. Een elektronische module lost dat probleem op. Bij het stellen van de kleppen had Jan-Paul de nokkenassen gedemonteerd. Bij het opnieuw plaatsen van de nokkenassen, maakte hij bij de rechter cilinderbank de fout om de twee assen te verwisselen. Dat kostte bij het vastdraaien van het geheel een lagerschaaf en een klep. De holle, met natrium gevulde kleppen, breken erg snel, wat de reden was om ze te vervangen door massieve exemplaren. Inmiddels weet Jan-Paul dat de breekbare holle kleppen eigenlijk helemaal niet vervangen hoeven te worden voor massieve exemplaren. Ze breken namelijk alleen bij gebrekkig onderhoud van de motor - of bij het maken van een vergissing, bijvoorbeeld bij het onbewust omwisselen van de nokkenassen... Ook zijn de koppakkingen vervangen. Bij het loshalen van de cilinderkoppen bleken die niet geweldig meer te zijn. Bij een kilometerstand van 27.000 km is een nieuwe pakkingset geplaatst. Er doen verhalen de ronde dat de originele koppakkingen van gebrekkige kwaliteit zijn en er wordt dan sterk afgeraden deze te gebruiken. Met als gevolg dat ze volop verkrijgbaar zijn en dat er heel bescheiden bedragen voor gevraagd worden. Bij wijze van experiment monteerde Jan-Paul toch een set originele pakkingen. Tot nu toe - de km-teller geeft inmiddels een waarde van 46.000 aan - heb-

ben de pakkingen geen enkel probleem opgeleverd. Waarmee wat betreft Jan-Paul opnieuw een fabeltje uit de wereld is geholpen. Let wel: houdt u zeer strikt aan de voorgeschreven aanhaalmomenten! In eerste instantie was Jan-Paul niet geheel overtuigd van de gezonde conditie waarin de motor verkeerde. Bij de al genoemde acceleratieproef noteerde de auto namelijk een tijd van 11 seconden. Reden voor paniek, zo leek in eerste instantie. Maar bij nader onderzoek bleek dat de gaskabel niet goed aan de hefboom op het gasklepmechanisme was geplaatst. Daarom kon de hefboom geen volledige slag maken en stonden de gaskleppen bij volledig ingetrapt pedaal maar half open. Verder gebruikt Jan-Paul Klijntunte zijn Citroën SM precies op de manier waarvoor de auto gebouwd is. Hij vindt het heerlijk om met hoog tempo onderweg te zijn, waarbij de naald van de snelheidsmeter regelmatig de



Zowel de (standaard) vijfbak als de tegen meerprijs leverbare Borg-Warner drietraps automaat worden geschakeld met een pook op de middentunnel.

200 km/u nadert of overschrijdt. De SM voelt zich bij die snelheden uitstekend, en rijdt met een ongehoord gemak. Het is niet zo dat de ex-Brezhnev SM uiterst voorzichtig behandeld wordt. Afgezien van de bijzondere historie, is de auto gelijk aan iedere andere SM. Even mooi, even gecompliceerd, even onderhoudsgevoelig. ■

De ook van achteren zeer herkenbare SM is met een lengte van 489 cm en een gewicht van 1.490 kg bepaald geen handzaam sportwagentje, we hebben hier te maken met een echte granturismo.





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



En we dieselen door

In de vorige SublieM hebben jullie kunnen lezen over al mijn werkzaamheden aan Nederlands enige geregistreerde SM diesel. Maar zoals dat met een diesel gaat: als het eenmaal loopt, dan blijft het ook lopen. Inmiddels ben ik dus weer een stukje verder gevorderd.

Door Peter van Kouteren

Nu de onderzijde van de SM diesel schadevrij gemaakt is, besloot ik om de hele onder- en zijkant in een bitumenlaag te zetten. Daarna volgde het monteren van de RVS-zijbeplating. Oeps, ik was vijf jaar geleden vergeten om het plastic

van het RVS af te halen, dus een crime om het eraf te branden.

Cosmetisch

De volgende klus op het lijstje was het nodige cosmetische werk. Zo was de kopsteun van

de bestuurdersstoel kapot. Gelukkig kon mijn leerwerker dit opknappen. Verder waren beide raamstijlen aan de onderzijde dik geplamuurd. Na het verwijderen van alle plamuur kwamen er natuurlijk gaten tevoorschijn. Deze heb ik met de nodige voorzichtigheid dichtgelast en in de roestbinde gezet.

Het dak heb ik van beschadigingen ontdaan en eerst in epoxy primer gespoten om het resultaat te zien. Daarna volgde de originele en blanke lak. Ik heb een betaal-



de onderste spatbeugels voor de voorschermen. Die ook maar even vervangen. De volgende uitdaging was om alle signaallampjes in het dashboard om te bouwen naar ledlampjes en te controleren of de polariteit van de leds goed zat. Bij de meeste dus niet.

Een rijdend project zorgt verder altijd wel voor een lijst van werkzaamheden:

- Twee hydraulische lekkages opgezocht en dichtgemaakt.
- Wielsporing laten controleren, de auto stuurt nu weer zoals het hoort.
- Hydraulische spoelolie in het systeem gedaan.
- Spanningsregelaar vervangen, de oude gaf boven de 15 volt.
- De vloerbedekking achter de voorstoelen is weer gefatsoeneerd.
- De drukschakelaar met de mooie naam 'vanne de priorité' schoongemaakt en gecontroleerd.

Vervolg

Flink wat stappen weer dus, maar zoals gezegd dieselen we door. Er staan nog de nodige uit te voeren werkzaamheden op de planning:



bare verfleverancier in Duitsland gevonden: bestellen en binnen drie dagen in huis. Nadat dit klusje klaar was kon ik het nieuwe achterkleprubber monteren.

Verdere werkzaamheden

Tsja, als je dan toch eenmaal aan het schuren bent, dan de rest ook maar. Dus de motorkap, alle schermen en de deuren in de epoxy primer gezet. De uiteindelijke verfspuitbeurt komt later wel, het moet tenslotte een rijdend project blijven. Alle binnenkanten van de deuren zijn met de hand geschilderd, zodat er nieuwe rubberlijsten gemonteerd kunnen worden.

Wat je ook altijd tegenkomt, zijn





Na het verwijderen van alle plamuur kwamen er natuurlijk gaten tevoorschijn

- Xenonverlichting plaatsen.
- Glas en lijsten laten plaatsen op de originele achterklep.
- Dieselfilter vervangen, ik moet nog even opzoeken welk model.
- Een camerasysteem monteren.
- Sticker op de voorruit plakken.
- Extra elektrische verwarming plaatsen.
- Bestuurdersraam nastellen.
- Dieselroetmeting.
- Rubbers om de achterscherm-pjes beneden.
- Een aluprofiel monteren in de laadvloer.
- De roll bar schilderen.
- Automatische dieselvoorverwarmer testen.

Kortom, de meeste handelingen zijn gedaan om met een veilige en betrouwbare SM weer de weg op te gaan. De rest gaat in het voorjaar gebeuren.





Vert de Tropique SMokkel-SM: schuurvondst met bijvangst

Een SM weet je met haar bijzondere techniek zo nu en dan wel eens te verrassen. Dat zal menig divabezitter kunnen be-amen. Maar de verrassing die mijn donor-SM in petto had, die zag ik echt niet aankomen.

Door Chris Stam

Een tijd terug schafte ik een gouden SM-koets aan. Een auto die eerst weer rijklar gemaakt moest worden en dat duurde duidelijk langer dan ik hoopte. Ik wilde graag, maar er moest een hoop vervangen worden wat helaas niet direct beschikbaar was. Dat werd dus op de handen zitten of misschien toch nog een rijdende donorauto erbij aanschaffen. Het werd het laatste, want ik wilde in

een SM rijden. En wat in je kop zit moet gebeuren.

Schuurvondst

De onlangs overleden Karel Stui-venberg had nog wel wat in zijn boerenschuur staan wat in mijn prijsklasse viel. Een blauwe SM (Vert de Tropique met een DS-motor) op Duits kenteken. Welis-waar met matig plaatwerk, maar verder nog helemaal compleet.

Een losse Maserati-motor had ik ook al gescoord. Met een laag plamuur en een spuitbus origi-nale verf leek het weer heel wat. Groene plaat erop en rijden maar. Wat een feest, rondtoeren met een SM! Een droom kwam uit.

Toen eenmaal mijn Gouden Koets bij de reparateur vandaan kwam, sloeg het virus helemaal toe en ging de blauwe SM in de opslag.

Zoals bij sommigen wellicht bekend had ik al snel een aardige verzameling SM's, waaraan zonder uitzondering wel iets aan ontbrak of minder mooi was. Dus de blauwe schicht werd met de jaren aardig gestript.

Slopen

Toch kon ik het maar niet over mijn hart verkrijgen om de auto helemaal te slopen. En iedere keer als ik iets bruikbaar van haar af-

eens de knoop door te hakken en de blauwe diva helemaal te onttakelen. Ik leende zijn ambulance en opeens stond de wagen voor mijn deur te wachten op het eindvonnis. Wat zonde, een SM slopen. Dat doe je toch niet? Dan ben je echt van de pot gerukt, zeggen we hier in ons dorp.

Drie keer vragen aan Arjo. "Ja Chris, gewoon doen en alles bewaren. Tot en met de boutjes

kreukelzone van de SM. Altijd bewaren, komt eens van pas.

Draagarmen

De laatste stap was het demonteren van de achterwieldraagarmen en dan kon ik het karkas afvoeren. Deze draagarmen zijn door middel van een torsiestang met vier bouten per wiel verbonden aan de draagarm. Hoezeer ik het ook probeerde, ik kreeg ze niet los omdat er geen ruimte was om

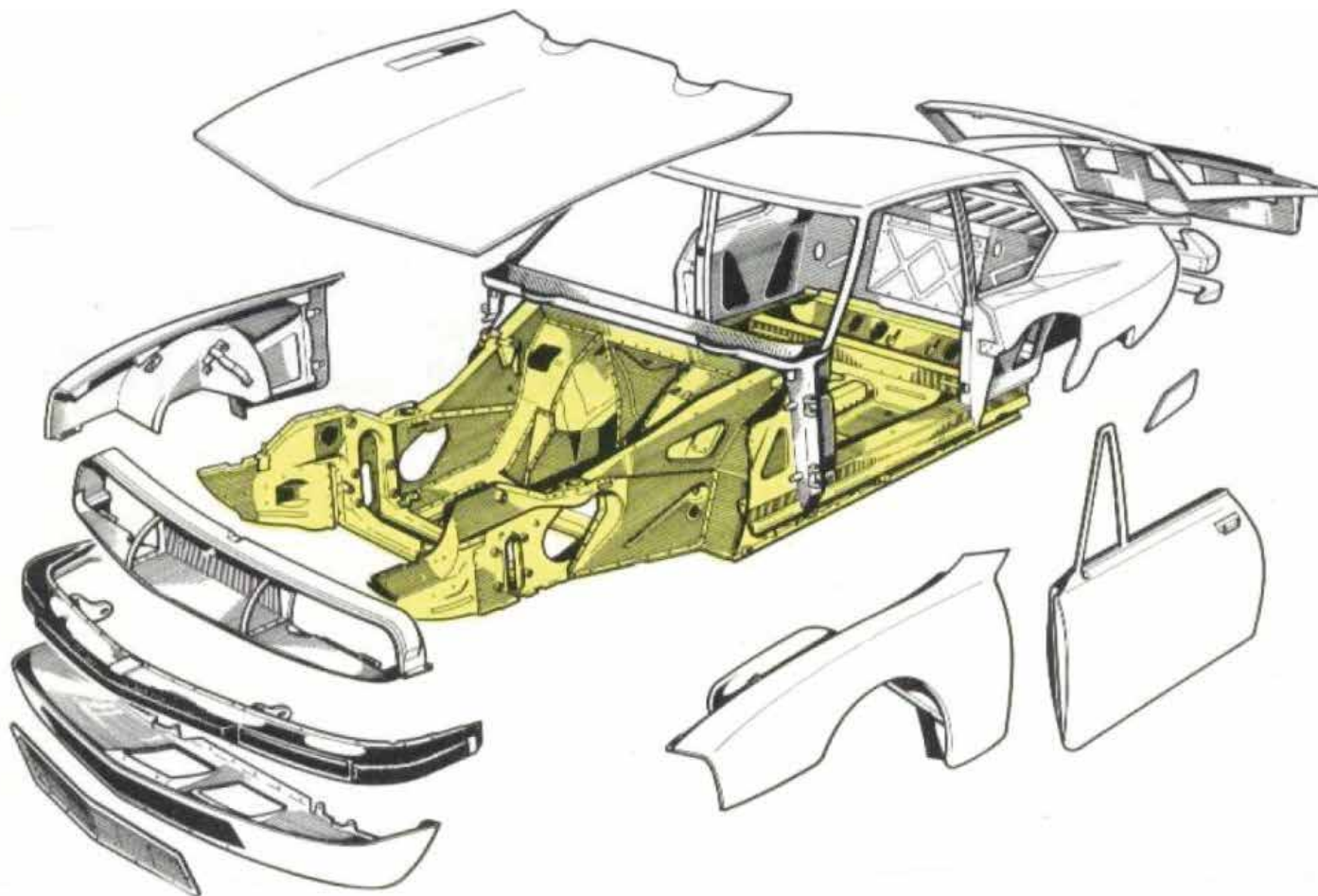


haalde, werd ik bevestigd in mijn niet te temmen verzamelwoede. Dus deed ik alsnog mijn best om haar weer compleet te maken telkens als ik weer wat vond op een beurs. Totdat er een stallingsprobleem ontstond en de bergruimte werd omgebouwd tot woonhuis voor mijn zoon Max, die sinds kort ook door het SM-virus is bestoven.

Vriend Arjo de Jong haalde me uiteindelijk over om toch maar

en de moertjes." In etappes werd de hele auto ontmanteld. De op de auto geplakte exploded-view-tekening bespaarde me heel wat uitleg en vragen als ik weer met mijn sloopklus bezig was. Iedere keer als ik naar de tekening en het echte karkas keek, begon ik weer spijt te krijgen. Maar toen de snippen eraf waren, was het lot bezegeld. De snip is overigens naast de bevestiging van de bumpers en de lichtbalk een goed werkende

er een steeksleutel op te zetten. De bodem waar de torsiestang in zit was volgelopen met water en bedekt met plastic in een vrolijk Delfts blauw motiefje. Dan maar Arjo bellen, want zonder steeksleutel was er geen beweging in te krijgen. "Chris, er moet voldoende ruimte onder zitten." Nog maar eens kijken. Nee hoor, geen ruimte voor een steeksleutel: het Delfts blauwe plastic vloertje zat in de weg. Dan maar



de pneumatische sleutel erop en zowaar, de acht bouten gingen los. Hoera, de wielen konden eraf. De volgende dag verder want het begon te hozen.

Pakketten

Na een nacht slapen ging ik weer vol goede moed door. Troep eruit en alles aanharken voor de aftocht naar Koerdy, de oudijzerboer in ons dorp. Altijd netjes afleveren heb ik van hem geleerd. Dus nog even de laatste brokken vloerbedekking eruit trekken en ook maar gelijk dat gekke Delfts blauwe plastic. En toen bleek waarom er geen ruimte was voor de steeksleutel. Het Delfts blauwe plastic was geen bodembekleding, maar zat strak gewikkeld om meerdere diep weggestopte rechthoekige pakketten. Hier had iemand duidelijk zijn best gedaan om zijn waar aan het zicht te ont-

trekken. Was dit zuivere koffie? Vast niet. Maar wat dan wel? Had ik een sloopauto met hasjlucht?



Was dit de ex van een SM-freak met een voorkeur voor cocaïne? Van alles vliegt er door je hoofd. De dag erna maar eens met de politie gebeld om mijn chassis-vondst te melden. Binnen een half uur stonden ze voor de deur. Twee agenten in functie hielpen me uit de brand en namen de gehele oogst mee. Na enkele uren kwamen ze met een complete schriftelijke verklaring terug. Het bleek inderdaad hasj. Nu door de politie in beslag genomen en met een aanzienlijke straatwaarde die

vijftigmaal de aankoop van de in 1999 gekochte SM overschreed. Op papier is de hasj overigens van mij in beslag genomen. "Merkwaardig," zei ik tegen de agent. "Ik bel u voor deze toevallige vondst die ik pas na 23 jaar heb ontdekt, en dan zegt u dat u het van mij in beslag genomen hebt." "Jaja, mijnheer Stam, het komt niet vaak voor dat we het in een SM aantreffen. Maar het gebeurt helaas wel vaker dat we iets vinden en mensen zich haasten om te zeggen dat ze er zelf wel aangifte van komen doen."

Mysterie

En nu? Het blijft voorlopig een mysterie. Welke vroegere eigenaar (het was in ieder geval zeker Karel niet!) laat 50K aan straatwaarde in de achterbak van een SM onder de torsiestaaf liggen? Wat is er gebeurd? Levenslang in de bak in Marokko? Verongelukt tijdens een smokkeltocht? Het kenteken en de laatste eigenaar in Duitsland zijn bekend, ook bij de politie. Navragen bij de Duitse collega's? Waarschijnlijk komen we er nooit achter. Het is misschien ook veel mooier dat het een mysterie blijft.

Maar toch, als iemand iets weet van deze auto houd ik me aanbevolen voor een SMokkel-SM deel 2!



Soortgelijke Magie



Lancia Flaminia: driewerf hoezee



De trouwe lezer van deze rubriek weet dat er nog een Lancia Flaminia in de pijlijn zat. Als goedmakertje voor het wachten pakken we uit met niet één, maar drie Flaminia's!

*Door Robin Visser
Fotobewerkingen door Henk Middelkoop*



Lancia Flaminia Marica

De Lancia Flaminia werd geïntroduceerd op de salon van Turijn in 1957. Volgens Lancia-traditie werd de auto vernoemd naar een Romeinse weg, in dit geval de weg die van Rome naar Rimini loopt. De auto was net als z'n voorganger Aurelia verkrijgbaar als sedan, coupé en cabriolet. Anders dan bij de Aurelia was de coupéversie beschikbaar van verschillende carrosseriebouwers. Dat waren Pininfarina, Touring en Zagato.

Vermeldenswaardig vanwege de prachtige en moderne lijn is dat er een one-off is van Tom Tjaarda in zijn tijd bij Pinin-

Lancia Flaminia Presidenziale



farina. Deze auto werd niet voor niets aangeduid als 'speciale' en kreeg ook een naam: Flaminia Marica. Verder is er net als bij de Citroën SM een presidentiële versie van de Flaminia gebouwd. Daar zijn er vier van, allen gebouwd bij Pininfarina. Ze hebben ook allemaal een naam: Belfiore, Belmonte, Belvedere en Belsito. De presidentiële versie heeft een 33,5 centimeter langere wielbasis en net als de SM een kortere eindoverbrengingsverhouding in de versnellingsbak om makkelijker langzaam te kunnen rijden. Er werden in 13 jaar tijd 12.633 Flaminia's verkocht. Coupés verkochten beter dan de sedan, hetgeen ongebruikelijk was. Coupés waren namelijk duurder. In lijn met de hogere prijs stonden de Flaminia coupés hoger in aanzien. Het chassis van de Flaminia was een doorontwikkeling van het Aurelia-chassis. In de voorwielophanging kwamen dubbele draagarmen, schroefveren, telescopische schokdempers en een stabilisatorstang. De De Dion-achteras met als aandrijfsysteem een transaxle werd overgenomen van de Aurelia. Op de eerste Berlina was er nog de keuze tussen trommelremmen of schijfremmen. Alle andere modellen gebruikten alleen schijven.

Pininfarina

De Berlina en de coupé van Pininfarina zijn geïnspireerd op prototypes met de

naam Florida I en II. De Florida I, gepresenteerd op de salon van Turijn in 1955, was een sedan met zelfmoorddeuren als achterdeuren. Deze deuren verdwenen bij het productiemodel. De Berlina's gingen als enige de gehele productieperiode mee, die liep van 1957 tot 1970. Ze werden gebouwd in de Lancia-fabriek in Turijn. Er zijn 3.344 Berlina's gebouwd met de 2,5 liter-motor (specificatie 102/110 pk) en nog eens 599 met de 2,8 liter (128 pk). Ze werden geassembleerd in de oude fabriek van Lancia in de wijk Borgo San Paolo. Het was het laatste model dat daar de fabrieksdeuren verliet.

De Florida II die een jaar na de Florida I op de Salon van Genève werd gepresenteerd, stond aan de basis van de coupéversie van Pininfarina. De Florida II werd de persoonlijke auto van Battista Farina. Hij schijnt er zo verzot op te zijn geweest dat hij er de rest van zijn automobiele leven mee is blijven rijden. Er zijn 5.236 coupés gebouwd met Pininfarina-koets: 4.151 met de 2.5-motor en 1.085 met de 2.8-versie. In 1967 ging deze auto uit productie.

Carrozzeria Touring

Carrozzeria Touring ontwierp en bouwde een tweedeursversie met aluminium carrosserie, aangeduid met een bescheiden 'Superleggera' op de motorkap. Deze versie heeft een kortere wielbasis

Lancia Flaminia Florida II



Lancia Flaminia Florida I

en cabine dan de Pininfarina-versie en is ook verlaagd. In de kortere cabine was anders dan bij de Pininfarina-versie in eerste instantie plaats voor twee zitplaatsen. Van Touring was ook een

Vermeldenswaardig is dat er ook een Maserati-versie van deze koets beschikbaar is, een 3500 GT

cabriolet beschikbaar. In 1962 werd de GTL geïntroduceerd. Dat was een 2+2-versie van de GT. De cabriolet was



in productie tot 1964 met in totaal 847 exemplaren. De GT en de GTL werden tot in 1965 gebouwd, in totaal 1718 GT's en 300 GTL's. Vermeldenswaardig is dat er ook een Maserati-versie van deze koets beschikbaar is, een 3500 GT. Deze auto onderscheidt zich van de Lancia door een wat vooruit stekende neus en twee enkele koplampen aan beide kanten waar Lancia dubbele koplampen heeft die wat eigenwijzer ogen.

Zagato

De Sport en Super Sport van Zagato zijn met een beetje fantasie te bestempelen als 2+2. In ieder geval moeten je kids niet al te groot zijn om op het achterbankje te passen. Het chassis had een iets kortere wielbasis dan de andere twee Flaminia's. De koets van Zagato heeft wat ronde vormen en is van aluminium. In 1964 deed de Super Sport haar intrede waarbij de 2.8 liter-versie van de motor met 152 pk werd geïntroduceerd. De eerste Sport had in de spatboren verzonken koplampen. Na verloop van tijd veranderde dat



in beter gestroomlijnde ronde koplampen. Verder werd de achterkant een Kammback, een recht naar beneden aflopende achterkant die aerodynamisch gunstiger zou zijn. Ook de Citroën SM heeft dat. Robert Opron zelf heeft me lang geleden ten tijde van het Autovisie-interview verteld dat dit ook bij de SM werd toegepast vanuit het toen levende idee over aerodynamica. Tot 1967 wer-

den 593 Sports en Super Sports gebouwd, waarvan 150 Super Sports.

Super Sport Zagato

In Subliem 96 lasen jullie al eens over mijn bezoek aan clublid Henk de Vries. Het was de bedoeling dat de eerdere ontmoeting met Henk die is uitgemond in de sessie over de Alfa Romeo 2600 Sprint en de Iso Rivolta, zou gaan





over de Lancia Flaminia Super Sport Zagato en de Maserati Khamsin. De Lancia liet het afweten met een benzinelekkage. In de garage bleek dat er zelfs meer aan de hand was. Een quick fix zat er niet in.

Ik had Henk sinds onze vorige ontmoeting al een paar keer gevraagd of het zou lukken vóór de winter ten behoeve van een extra dikke Kersteditie van Soortgelijke Magie de auto aan een testritje te onderwerpen. Op 18 oktober stuurde ik Henk mijn laatste berichtje hierover. Geheel onverwacht ontving ik op 19 oktober om 10.00 uur al het bericht dat de Flaminia weer terug was. Om 12.10 uur (heus waar, gecheckt in de log) ging de telefoon met als opening: "Zullen we vandaag maar doen? Het is mooi weer." Dat liet ik me natuurlijk geen twee keer zeggen. Ik zei dat ik nog wel even wat dingen moest regelen om Sophie bij een vriendinnetje onder te brengen en vervolgens ook op de hockeytraining. Sturend door Den Bosch belde ik om 13.45 uur met Henk om te melden dat ik onderweg was.



Op pad

Toen ik aankwam, stond de Flaminia al opgesteld in het prachtige gangetje van schoon metselwerk met foto's van Pablo Picasso, Alfred Hitchcock en Neil Armstrong in actie. Henk hoorde ik op de achtergrond kletsen over de ons bekende en naast elkaar staande bolides van de hand van Giugiaro. Ik begon maar gelijk wat plaatjes te schieten. Vervolgens liep ik door richting de Iso Rivolta en de Alfa Romeo 2600 Sprint waar Henk mij weer alerthartelijkst ontving. Ik maakte kennis met zijn gezelschap, twee

broers met wie hij een autotrip door China had beleefd. De ontmoeting was van korte duur, de tijd begon te dringen. Het was al 15.00 uur geweest, de zon zou rond 18.00 uur onder gaan en de Flaminia Super Sport wachtte. De motor startte prompt en spinde er direct lustig op los zoals alleen een zes-in-lijn dat doet. Al rijdend meldde Henk door het open raampje dat hij nog even moest tanken. Vervolgens togen we naar het plaatselijke Fort Kudelstaart, de locatie die ik voor de fotoshoot in gedachten had. Het terrein was echter gesloten. Henk bedacht



hardop dat hij pas geleden bij de Watertoren iemand een fotoshoot had zien doen. Ik vertrouwde op zijn plaatselijke bekendheid. Dat bleek terecht. De foto's spreken voor zich wat mij betreft.

Feestje

Na de fotoshoot reden we net als met de Alfa 2600 Sprint en de Iso Rivolta richting het Nieuwveens Jaagpad, de dijk langs de Amstel. De weg is daar rustig, heeft wat bochten en leent zich dus prima om lekker te sturen met iets teveel gas. Na een kilometer of wat zette Henk de auto langs de kant om te wisselen. De achtergrond was fotogeniek en dus schoot ik snel wat plaatjes voordat ik plaatsnam achter het stuur. Rijden met een Flaminia Super Sport Zagato is echt een feestje. De auto is met 1.200 kg lichtvoetig en bovendien met een fijne balans tussen de voor- en achterwielen. Zelfs zonder stuurbekrachtiging hoeft de auto nauwelijks te rollen om al tamelijk licht te sturen, maar nooit te licht. En dat zonder bekrachtiging. De motor is de 2.8-variant



van de Lancia zescilinder die zijn oorsprong heeft in de Aurelia. Dit alles zorgt dat de Flaminia Super Sport de naamaanduiding eer aan doet.

De bak heeft vier versnellingen. Met schakelen moest ik effe wennen. Je moet de pook echt ferm bedienen. Maar ook dan kraakte de bak af en toe een beetje. Maar niet meer dan dat. Henk ging het overigens beter af. Ik bedacht me dat ik aanleiding had om een dubbele kluts (double clutch)/tussengas uit te proberen. Voor het eerst van m'n leven toverde ik die uit mijn rechterarm en voeten. Ik kreeg als beloning een soepel schakelende bak.



Favoriet

Ooit stonden de Citroën SM, de Jaguar XKE coupé 4.2 en de Aston Martin DB5 aan kop van mijn favorietenlijst. Toen ik één keer weet kreeg van het bestaan van de Lancia Flaminia Zagato, zakten de XKE en DB5 op de lijst. Qua schoonheid staat de Lancia Flaminia van Zagato nu bovenaan mijn favorietenlijst. Qua rijden voelde de auto wel sportief aan, maar zeker niet hard: meer een GT dan een sportauto. Een vergelijk met de SM is lastig. Er zit ontwikkelingstijd tussen de beide





Later zou ik van Sander horen dat de auto tientallen jaren deel had uitgemaakt van een verzameling en nauwelijks had gereden.

Sander stond in de tuinen van Soestdijk vragen te beantwoorden van een medebewonderaar. Ik moest even op mijn beurt wachten. Ik had toen al gezien dat Sander een autoprofessional is. Er lag namelijk zichtbaar een visitekaartje van restaurateur The Classic Way in de auto. Ik had gelijk de beperkende gedachte dat dit slecht nieuws zou zijn voor de kernvraag van Soortgelijke Magie:

auto's in een tijd dat de ontwikkelingen hard gingen. De Flaminia Super Sport is zeker ook sportiever dan de SM.

Coupé Pininfarina

Zoals gezegd had ik het geluk dat ik voor deze kersteditie uit kon pakken en dus ga ik van de prachtige Zagato meteen door naar de volgende Flaminia, de coupé Pininfarina van Sander van der Voort. Sander ontmoette ik op het Concours d'Elégance op Paleis Soestdijk van dit jaar. Liever gezegd, ik zag zijn auto staan. Ik was al bezig met dit artikelje en zag mijn kans schoon kennis te maken met een eigenaar van dit behoorlijk zeldzame model. Ik

Qua schoonheid staat de Lancia Flaminia van Zagato nu bovenaan mijn favorietenlijst

had al gezien dat de auto in puike staat verkeert. Niet in concoursconditie, maar wel echt puik. Geen roest en van binnen in volledig originele en heel goede staat.

“Waarom nou juist de ...?” Stel je die vraag aan een serieel of multi-eigenaar, dan is dat eigenlijk best wel een uitdagende vraag. Maar ik kreeg eigenlijk ongevraagd on-



middelijk een antwoord. Sander was in gesprek met een man die me later vertelde advocaat te zijn. Hij zou de auto wel even kopen. Hij vroeg wat de auto moest kosten, maar Sander antwoordde dat de auto niet te koop is. De advocaat repliceerde weer dat het een kwestie van tijd zou zijn. Sander dupliceerde (jaja, ik ken mijn advocatentaal nog) dat de auto echt niet te koop is. Ik bleek dus te maken te hebben met een echte liefhebber van specifiek de Lancia Flaminia coupé van Pininfarina.



Ambitie

Later zou ik horen dat Sander de Flaminia coupé begin jaren 80 nagenoeg dagelijks zag staan op weg naar en terug van school. De auto stak altijd naar buiten uit een hal. Later, toen Sander inmiddels werkte bij de Roadster Groep, een bedrijf dat zich hoofdzakelijk toelegt op Jaguars, kwam de kans te werken aan een Lancia Flaminia. Er kwam er één van een hartchirurg binnen voor onderhoud en reparatie. Sander stak zijn vinger op en mocht het benodigde werk doen.

Jaren daarna ging Sander voor eigen rekening werken. Het budget voor een klassieker was beperkt vanwege het opstarten van zijn bedrijf. Het ambiëren van een Lancia Flaminia coupé komt dan wel goed uit. Ze zijn nog erger ondergewaardeerd dan de Citroën SM. De vraagprijzen van rijdbare auto's variëren afhankelijk van de staat tussen ongeveer €35.000 en €65.000.

Verrassing

Op een leuke ontmoeting volgt uiteraard een leuke rit. We reden eerst met mijn SM. Behalve het extra motorvermogen van mijn exemplaar door de EFI had de

auto geen verrassingen meer voor Sander. Hij bleek de SM's van Karel Stuivenberg aan de praat te hebben gehouden. Om meer dan één reden is dat een enorme prestatie. Sander heeft overigens meer D-jetronics onder handen gehad, niet alleen bij SM's. Hij doet er niet zo lelijk over als veel andere sleutelaars.

Het rijden met de Flaminia coupé van Sander was net als met de Super Sport van Henk een aangename verrassing. Niet alleen is de Pininfarina-variant op zichzelf al

een heerlijke auto, bij dit specifieke exemplaar was het werk van Sander te voelen. Geen rammeltje, geen trillinkje en een heerlijke spinnende motor. Sander heeft die zelf volledig gereviseerd. De bak schakelde ook lekker. Verder voelt de auto heel degelijk aan.

Banden

De reactie op het gaspedaal was wat minder vlot dan met de Zagato-variant. Dat laat zich verklaren door het verschil in gewicht van ongeveer 400 kilo en de 2.5-liter-motor ten opzichte van de 2.8 in



de Zagato van Henk. Toch klom de auto best vlot naar de 140 km/uur. Dat is voor de productieperiode best snel en nog steeds meer dan genoeg in het hedendaagse verkeer. Het hogere gewicht maakt natuurlijk ook dat de auto wat minder lichtvoetig aanvoelt dan de Super Sport. Voor een GT is dat juist fijn. Maar je hebt dus ietsje meer vaart nodig dan bij de Super Sport voordat de auto licht stuurt, dat overigens zonder te licht te sturen.

De banden spelen daarbij een cruciale rol volgens Sander. Volgens Wikipedia zaten er origineel radiaalbanden op, de Pirelli Cinturato 165H400 CA67. Op Sander z'n auto zitten soortgelijke banden, de Cinturato HS CA67 175HR400. Sander vertelde me dat wel 'ns wat Flaminia-wielen worden omgebouwd naar 15 inch. Als Citroën SM-rijders kunnen we ons het niet voorstellen, maar volgens Sander is dat vanwege de beschikbaarheid van een groter arsenaal aan banden. Moderne banden bovendien. Zo zie je maar, alles is relatief. De 15 inch banden komen de wegligging van de Flaminia ten goede, maar het gaat ten koste van het stuurgemak.

Geen rammeltje, geen trillinkje en een heerlijke spinnende motor



Door het rijden met al het moois in het kader van deze rubriek raak ik soms een beetje verliefd op een auto. Net als met de Fiat 130 coupé en de Iso Rivolta kwam het in me op dat als ik al een keer automobiel vreemd zou moeten gaan, de Lancia Flaminia coupé van Pininfarina een zeer waarschijnlijke kandidaat is.

GT Touring

Toeval bestaat niet. Toen ik bij Sander was voor de coupé van Pininfarina, stond daar een Touring op de brug. Sander stuurde me na afloop van onze ontmoeting dat de eigenaar Roger Hendrikx heet. Ik dacht: "Hé, die ken ik." Kennen is een groot woord, maar ik had 'm onlangs nog toege-





beetje een potsierlijke vraag aan iemand die veel moois heeft. Welnu, Roger kreeg op een dag van een vriend van hem - een Lanciafan - een ingelijste foto genomen in de Touring-fabriek. Daarop stond de productielijn met naast elkaar een Lancia Flaminia Touring en een Maserati 3500 GT Touring. Dit heeft waarschijnlijk een zaadje gepland. Enige tijd later, in 2015, werd hij via een vriend getipt over een Lancia Flaminia 2.8 Touring die vijftien jaar stil had gestaan. Op de een of andere manier vindt Roger auto's die niet perfect zijn interessanter en leuker om er weer een goed rijdende auto van te maken. En dat ondanks dat hij geheel niet technisch is.

Inmiddels is Roger met de Lancia zeven jaar en drie restauratiebedrijven verder, ieder met hun eigen specialisme. Hij had de Lancia pas een week voor onze afspraak bij de laatste sleutelaar opgehaald, de al genoemde Sander. Hij had er nog maar één keer met plezier in gereden. Het



voegd aan onze ledenlijst. Ik nam contact op met de vraag of ik de daarop volgende vrijdag toevallig welkom zou zijn. Mijn SM wilde ik namelijk na het technische evenement achterlaten bij Renard voor het jaarlijkse groot winteronderhoud. Ik had mazzel, het schikte Roger.

Soms levert het schrijven van deze rubriek een kijkje in de keuken op bij bijzondere plekken. Zo ook deze keer. In een bedrijfspand bleek een pareltje verborgen te zijn. Ik kon bij binnenkomst in de hal maar één reactie geven: "Wauw." Roger grinnikte wat en reageerde: "Een echte mancave, hè?" In de eerste ruimte staat een tafel met daar omheen vitrines en allerhande parafernalia, waaronder de body

van een oude racer, type sigaar. Achter de entree liepen we de eerste hal in. Daar stond de verzameling Maserati's van Roger, de één nog mooier dan de ander. Zijn voorkeur gaat uit naar dit edele merk, maar ook andere Italianen kunnen rekenen op zijn belangstelling. Zoals bijvoorbeeld de Alfa Romeo Montreal en wat klassieke Ferrari's, waaronder twee Testarossa's en een Dino. Voor mijn rubriek is het bestaan van mensen als Roger best handig. In zijn verzameling prijken ongeveer vijf auto's van mijn lijstje.

Opknappen

Mijn standaard vraag is: "Waarom nou juist ...?" Wellicht een



laatste probleem van de auto was een enorme onbalans die een trilling in de auto veroorzaakte. Het lukte een aantal monteurs maar niet dat op te lossen. Sander had de oplossing: balanceerschijven op de aandrijfassen monteren en de auto middels een computer laten uitlijnen. Met loodjes worden de aandrijfassen gebalanceerd en wordt de trilling opgeheven.





Rijden

Roger vindt het nu eindelijk een fantastische auto om in te rijden en ik kan dat beamen. De bak moet even warm worden maar dan schakelt die heel prima en rijdt de auto heel plezierig. Ook op de snelweg kun je makkelijk met het verkeer meekomen. De Flaminia Touring kwam op mij iets sportiever over dan de coupé van Pininfarina. Toch is de auto eerder een GT dan echt sportief.

Hoewel Roger zelf ook een SM heeft, ontbreekt de ervaring met het rijden. Volgens het vaste concept van de rubriek reed hij in mijn SM. Zijn reactie op de ervaring: "Ik kan niet anders zeggen dan dat het een fantastisch rijdende auto is. Comfortabel, makkelijk schakelend en goed remmend. In het Betuwse landschap met diverse landwegen en helaas diverse drempels, heb ik met veel plezier gereden. De SM

neemt de drempels met gemak. Ik ben gewend om bij iedere drempel flink af te remmen. Met de SM hoeft dat niet. Alleen al dat zou een reden zijn om in een SM te gaan rijden. De rotondes daarentegen zijn wel even wennen. Het sturen in een SM is toch anders dan anders en ik ben voor mijn gevoel wat hoekig de rotondes doorgekomen."

Roger vond het al met al een leuke ervaring om weer in een SM te rijden. Hij hoopt nu dat de zijne snel klaar is en hij daarmee kan deelnemen aan het jubileumevenement in 2023. Ik hoop dat ook voor Roger, maar denk dat dit een wat al te rooskleurige verwachting is. De bodem van zijn SM is echt krokant en daarbij dient de motor te worden gereviseerd. Als ik Roger was, zou ik er niet over in zitten als zijn SM niet op tijd klaar is. Net als bij het evenement in Waardenburg is Roger wat mij betreft van harte welkom met een andere auto uit zijn collectie. Wie weet neemt hij dan zijn Lancia Flaminia mee zodat jullie deze schoonheid allemaal van dichtbij kunnen bewonderen.





SM's onder de hamer (24)



De rijkspolitie had de Porsche 911 Targa, de gendarmerie had de Citroën SM. En een van die SM's kon dit najaar van jou worden. Net als een heuse SM 'targa'. Twee rechterhanden wel vereist. Alle genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.

door Sietse Beckers

Datum: 26 september 2022

Plaats: Pasadena, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4958

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, schuifdak, moderne airco, rood met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 4338 mijlen.

Als je in een zonnig deel van de wereld woont, wil je daar natuurlijk maximaal van genieten. En dus kreeg deze Californische diva direct na aflevering een schuifdak aangemeten door American Sunroof Company. Bijzonder, net als de kleur van de auto: Rouge

Grenade. Een teint die (helaas) maar kort leverbaar was en weinig is aangevinkt. Ook leuk is de documentatie die teruggaat tot 1976. Kijken we kritisch naar de auto, dan valt er wel het nodige aan te merken. Een zonnig klimaat is leuk, maar zeker rode lak heeft het niet zo op UV-straling. En dan lijkt het er ook nog op alsof iemand de auto ooit met een schuurspons heeft gewassen. In het interieur zit eveneens nog wel wat werk. Het tapijt en de voorstoelen werden weliswaar vernieuwd, maar er zijn nog aardig wat sporen zichtbaar van, wederom, een zonnig klimaat. Technisch lijkt het belangrijkste



Datum: 30 september 2022
Plaats: Chichester, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Trade Classics
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB5411

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met rood stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 79340 kilometers. Aangeboden in Engeland, maar de uiterlijke kenmerken verraden al dat deze dame haar oorsprong in Italië heeft. In 2005 verruilde ze de zon voor regen en de laatste 11 jaar verbleef ze bij eigenaar Andrew, vertelt online veilinghuis Trade Classics. Andrew reed eerder al een gouden SM, maar maakte de fout die te verkopen.

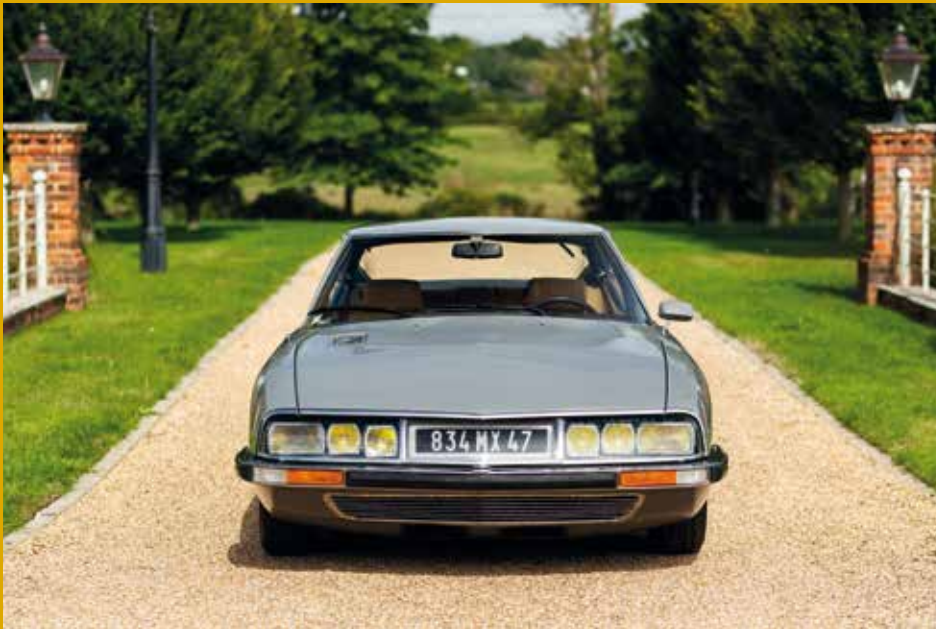
werk gedaan, zij het alweer een tijdje geleden. Opvallend zijn de (niet-werkende) moderne airco en de Lumenition elektronische ontsteking. Goed, dan de waarde. Het bieden stakte bij 23.999 dollar (23.000 euro) en dat was niet genoeg voor een verkoop. Terecht, aldus de commentaren op Bring a Trailer, de auto zou veel meer waard zijn. Toch lijkt dat wat optimistisch. Kijkend naar de algehele staat en vergelijkbare veilingresultaten, is het de vraag of deze diva een mogelijke volgende keer heel veel meer op gaat brengen.



Daar kreeg hij zo'n spijt van, dat hij vlak daarna de Italiaanse in huis nam. Een liefhebber dus en dat is de auto wel aan te zien. Het geheel oogt schoon en verzorgd. Kleppen en kettingen werden gedaan en ook hier zien we een Lumenition elektronische ontsteking. Alles werkt volgens Andrew naar behoren. Het spuitwerk is een aantal jaar terug gedaan en oogt nog fris. Alleen op de bekende plekjes is wat lichte roestvorming te zien, met name op de motorkap. De rode stoffen bekleding steekt mooi af tegen de grijze lak, maar is wel sleets en toe aan vervanging. Andrew reed in de afgelopen acht jaar slechts 1200 kilometer, maar misschien kan hij er nog wat bijzetten. De beoogde reserve werd namelijk niet gehaald. Ik zeg: Andrew, tot volgend jaar op de internationale meeting!

Datum: 6 oktober 2022
Plaats: Surrey, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Collecting Cars
Kavel: Citroën SM 1972, chassis





no. 00SB1557

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, grijs met beige stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 15028 kilometers. Nog een grijze Engelse SM met migratieachtergrond. In 2018 maakte ze de oversteek vanuit Frankrijk en als je naar een ander land verhuist, wil je daar natuurlijk wel een goede eerste indruk maken. Dus bracht ze eerst een bezoekje aan de spuitcabine en het resultaat mag er zijn. Smetteloos grijs in combinatie met beige stof is een weinig voorkomende maar erg geslaagde configuratie. Naar verluidt is het stof nog origineel met slechts enkele kleine beschadigingen. Niet gek na 50 jaar. Ook onder de motorkap lijkt alles nog aardig origineel. De vermelde mankementen zijn geen directe reden tot paniek en zullen menigeen bekend voorkomen: koplampen die niet meedraaien en een passagiersraam dat niet meer werkt. Dat laatste is overigens in rechts rijdend Europa niet zo'n probleem, maar kan in een Engelse parkeergarage toch verdraaid onhandig zijn. Gratis tip voor wie volgend jaar meegaat naar de internationale meeting!

Anyway, een mooie originele SM in een aansprekende kleurencombinatie. Afgehamerd op 45.250 pond (52.500 euro).

Datum: 10 oktober 2022
Plaats: Richmond Hill, Canada
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0447

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 65201 mijlen. Een 3.0-liter met handbak, dat is altijd interessant. Zeker als de

verkoper door de 'community' op handen gedragen wordt. George Klein, een Canadese SM-liefhebber en eigenaar van meerdere diva's, kocht de auto in 2010 en stak er de afgelopen 12 jaar flink wat werk in. Zo werd de koets volledig gestript en opnieuw gespoten. Meest in het oog springend is echter wat zich onder de motorkap afspeelt. George pakte alle nodige technische werkzaamheden op en toont het resultaat in meerdere begeleidende filmpjes. En het moet gezegd: de auto loopt voorbeeldig. Geen verrassing als we de commentaren mogen





geloven. Diverse SM-aficionados die George kennen of wel eens hebben ontmoet, spreken vol lof over hem en zijn werk. Tel daar een keurig interieur bij op en hier lag een mooie kans voor wie een goede SM zoekt. Toch stokte het bieden al bij 31.750 dollar (30.500 euro). Even ervan uitgaande dat George inderdaad zulk puik werk levert niet meer dan terecht dat

hij de auto voor dat bedrag niet liet gaan.

Datum: 16 oktober 2022
Plaats: Parijs, Frankrijk
Veilinghuis: Artcurial
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB4687, motor no. 104.949
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 90718 kilometers.

Voor het eerst geregistreerd op 7 september 1971, verbleef deze dame het grootste deel van haar leven in het Franse departement Bas-Rhin. In ieder geval van 1977 tot 2012, waarbij ze in de laatste jaren een volledige restauratie onderging. Het originele interieur kreeg een opfrisbeurt, de motor onderging een revisie en de koets werd voorzien van een nieuwe verflaag. Niet in de originele kleur trouwens, het Vert des Tropiques uit de fabriek maakte



plaats voor Feuille Dorée. Sinds die restauratie legde ze in handen van twee eigenaren in totaal 13000 kilometer af, hoewel dat haar niet aan te zien is. Er zal vast flink gepoetst zijn voor de foto's, maar het geheel oogt nog alsof de restauratie net is afgerond. Dat bleef ook niet onopgemerkt



tijdens de veiling. Artcurial verwachtte een opbrengst tussen de 50.000 en 70.000 euro en dat bleek een zeer nauwkeurige schatting: verkocht voor 59.600 euro.

Datum: 23 oktober 2022
Plaats: Sochaux, Frankrijk
Veilinghuis: Aguttes
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met zwart lederen interieur, tellerstand onbekend.

Een SM met weinig achtergrondinformatie en al even weinig begeleidende foto's. In ieder geval bekend is dat de auto sinds 1975 slechts twee eigenaren kende, waarvan de laatste haar sinds 1984 in bezit had. Verder weet veilinghuis Aguttes te vertellen dat er in de loop der jaren de nodige werkzaamheden zijn uitgevoerd, met de kanttekening dat dit allemaal wat ouder werk lijkt. De originele kleur Brun Scarabée werd opnieuw aangebracht, maar is her en der alweer aangetast door roest. Ander leer fleurt het interieur op, maar is niet vlekkeloos meer en kan wat andere schoonheidsfoutjes in het interieur niet verhullen. De motor onderging in 2012 een 12.000 euro kostende revisie en draaide daarna slechts 1000 kilometer. Desondanks waarschuwt Aguttes voor aankomend mechanisch werk. Afgaand op de foto's lijkt er echt geen beroerde SM te staan, maar wel een auto waar je je handen nog vuil aan moet maken. Aguttes mikte op een opbrengst tussen





de 25.000 en 35.000 euro en bleek net zo helderziend als Artcurial: verkocht voor 29.700 euro.

Datum: 29 oktober 2022

Plaats: Muider

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1973, chassis 00SC2013

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met beige stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 25491 kilometers.

Ook zo onder de indruk van die Espace van Thierry Dehaeck?

Bouw dan je eigen targa! Met deze Nederlandse SM heb je de perfecte basis, voor het gemak is het dak er al uitgezaagd. Helaas



niet om creatieve redenen, naar verluidt stortte het dak van de stalling in tijdens een storm, met aanzienlijke schade aan het dak van de auto als gevolg. De vraag is of die tragische gebeurtenis het definitieve einde heeft ingeluid voor deze diva. Zelfs los van de dakschade is namelijk duidelijk dat er heel veel tijd en liefde nodig is om haar weer op de weg te krijgen. De foto's zeggen voldoende. Overigens zit er op het oog ook echt nog wel een hoop aan de auto dat te redden valt. Ze balanceert daarmee tussen bruikbaar voor onderdelen en de moeite van het restaureren waard. Laten we hopen dat degene achter het winnende bod van 11.000 euro haar een tweede leven gunt.

Datum: 13 november 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.

Een SM die vooral met typische veilinghuiskreten wordt bejubeld. De concrete informatie daarentegen is magertjes: bijna 30 jaar in bezit geweest van dezelfde eigenaar, voorzien van een Con-

tinental Edison en een goede carrosserie met enkele roestplekjes onderaan de deuren. Meer komen we niet te weten. De foto's lijken het verhaal in ieder geval aardig te ondersteunen. Van buiten ziet de auto er prima uit en de roestplekjes lijken nog geen catastrofale vormen aan te nemen. Ook het interieur kan er nog heel goed mee door. Het is allemaal niet in concoursstaat, maar even ervan uitgaande dat de techniek in orde is, rijd je hier zo mee weg. Alleen voor welke prijs? Catawiki mikte op 50.000-55.000 euro. Daarmee komt de auto in het territorium van de hier eerder vermelde SM's van Artcurial en Collecting Cars. SM's die als totaalpakket toch



net even een treetje hoger staan, vooral op detailniveau. Let wel: ik baseer dit voor een groot deel op de beelden. Veilinghuizen als Artcurial weten met prachtige platen zelfs een drol aantrekkelijk te maken, terwijl de fotografie bij Catawiki onderaan het prioriteitenlijstje bungelt. Maar het feit dat de biedingen niet in de buurt van de minimale gehoopte opbrengst kwamen, ondersteunt de theorie dat de geschatte waarde wellicht aan de hoge kant was.



Datum: 15 november 2022
Plaats: Brisbane, Australië
Veilinghuis: Shannons
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8371, motor no. 450.775
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 87223 mijlen.
Met een geschatte waarde tussen de 120.000 en 140.000 Australische dollar (78.000-90.000 euro) zette Shannons flink in op deze SM met Amerikaans front. Misschien wel ingegeven door de SM die het veilinghuis vorig jaar aanbood en voor 91.500 euro van de hand ging, het dubbele van wat men had voorspeld. Die auto was niet eens in topstaat, máár wel rechts-gestuurd (zie SublieM 94). De SM die ditmaal werd aangeboden heeft het stuur gewoon links. Over de algehele staat kunnen we kort zijn, die is zeer goed. Diepblauwe lak, mooi zwart leer en een schone, verzorgde motorruimte. Wel zijn er her en der wat schoonheidsfoutjes te ontdekken. Is dat mierenneuken? Zeker! Maar gerechtvaardigd door de gesuggereerde waarde. Nou rijden er weinig SM's rond in Australië en dat zal zeker een opstu-

wend effect hebben op de prijzen daar. Toch is het interessant om een vergelijk te maken met het aanbod in Europa. Voor grofweg 90.000 euro koop je hier namelijk een SM in (vrijwel) nieuwstaat. En met de meer gewilde Europese neus. Afijn, de schaarste op de Australische markt lijkt nog niet dusdanig dat potentiële kopers massaal uit de band springen. De veiling eindigde met de status 'passed in', ofwel: de reserve werd niet gehaald, maar de hoogste bidder en de verkoper zijn achteraf alsnog om de tafel

gegaan. Ik ben benieuwd of deze mooie SM (want dat is ze!) zo toch een gelukkige nieuwe eigenaar heeft gevonden.

Datum: 19 november 2022
Plaats: West Palm Beach, Verenigde staten
Veilinghuis: Broad Arrow Auctions
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB8034
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, automaat, airco, originele radio, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand:





51663 mijlen.

SM's met een Amerikaanse neus en een 2.7 liter automaat behoren over het algemeen niet tot de meest gewilde exemplaren. Maar misschien is dat juist wel wat ze tot de pareltjes van de veilingen maakt. Neem deze SM in Sable Métallisé. Ja, ze heeft vier vaste ronde koplampen en slechts drie versnellingen. En ja, je stapt gebroken uit met dank aan de blèrende Ansa-pijpen (vraag maar aan Robin Visser). Maar verder staat hier, afgaande op de foto's, helemaal geen verkeerde auto. Carrosserie en spuitwerk zien er netjes uit en het interieur lijkt op wat openstaande naadjes na dik in orde. Over de techniek is niks bekend, maar we gaan er gemakshalve vanuit dat in ieder geval de belangrijkste onderdelen naar behoren werken. En nu komt het: geveild voor 20.160 dollar! Dat is nog geen 19.500 euro voor een SM in ogenschijnlijk prima staat waar je direct plezier van hebt. Onder voorbehoud van ernstige verborgen gebreken een echte 'steal'.

Datum: 20 november 2022
Plaats: Breteuil, Frankrijk
Veilinghuis: Osenat
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC1365

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, ex-gendarmerie, airco, blauw met beige stoffen interieur, tellerstand onbekend. We sluiten het jaar af met toch wel een heel bijzondere SM. Om het gespuis van de jaren zeventig bij te kunnen houden, kreeg de Franse gendarmerie een aantal SM's tot haar beschikking. Vijf stuks, volgens de overlevering. Uiteraard in het blauw en verder herkenbaar aan een zwaailicht en grote antenne op het dak, en gendarmerie groot uitgespeld op de flanken. Er zouden er nog drie van bestaan, waarvan dit er een is. De auto stond decennialang in de schuur van ex-Citroën-dealer Jean Minard, die gedurende zijn leven een collectie van zo'n honderd hoofdzakelijk Franse automobiele iconen opbouwde. Al die jaren stilstaan deden de gendarmerie-SM helaas niet veel goeds. Dat blijkt uit de foto's en een nadere

inspectie van clubleden die de veiling van de volledige Minard-collectie bijwoonden. Het interieur is nog verrassend intact, maar het plaatwerk heeft het gevecht met het roestmonster jammerlijk verloren. Ook de motor zal flink wat werk nodig hebben, hoewel het onder de motorkap wel compleet toont. Niet compleet is helaas de gendarmerie-uitrusting. Alleen de (overgeverfde) belettering op de flanken en de gaten in het dak herinneren aan het politietijdperk. Het zwaailicht en de antenne ontbreken en ook van binnen zijn er geen attributen meer uit de tijd dat de platte pet achter het stuur zat. Jammer, maar de interesse was er nauwelijks minder om. Het bieden ging door tot 28.500 euro, dat is 34.200 euro inclusief veilingkosten. Ruim boven de 15.000 tot 20.000 euro die Osenat verwachtte. Niemand koopt een SM voor zo'n bedrag om de auto vervolgens te slopen, reken er maar op dat we deze diva ooit weer in volle glorie mogen aanschouwen.



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





L'argentière des SM: Wendy von Guv, maker van miniatures in metaal

Het creëren van kunst kan op veel manieren. In de vorige edities van SM-art keken we vooral naar kunst op papier. Ditmaal laten we pen en penseel even rusten.

door Henk Middelkoop

In de basis is kunst een creatie van iets moois of betekenisvol met behulp van een vaardigheid of een verbeelding. Er zijn dan ook talloze vaardigheden te bedenken die tot kunst kunnen leiden. Het bewerken van edelmetaal valt daar zeker onder. Al millennia lang, getuige de vele opgravingen die in musea te bewonderen zijn. Dit keer nemen

we SM-art van edelmetalen onder de loep, gegoten in de vorm van miniatures en bewerkt door zilver- en goudsmid Wendy Roelofs van Tres Precieux Voiture uit Amsterdam. Die met haar zilveren lach en haar onafscheidelijke Guv heerlijk midden in het leven staat. De Citroën SM en mooie metalen hebben wat met elkaar. Diverse SM-fabriekskleuren werden ver-

noemd naar een edelmetaal. Zoals Feuille Dorée - de introductiekleur - wat letterlijk bladgoud betekent. Of de kleur Or de Simiane, die verwijst naar een Zuid-Franse goudtint. En niet te vergeten Gris L'argentière: letterlijk 'zilver-smid grijs'. Bijzonder is verder de naam van groen metallic of Vert Argenté. Dit kan het beste vertaald worden





met zilvergroen. Een prachtige kleur en terecht niet van het predicaat Métalissé voorzien. Want daarmee zou deze tint aan de categorie onedele metalen toegevoegd zijn. Het interessante Bleu Delta Métalissé valt daaronder. En uiteraard ook de kleur zandmetaal, oftewel Sable Métalissé. Helaas inderdaad meer zandkleurig dan goudkleurig. Deze laatste lakkleur kreeg gelukkig in het CX-tijdperk een upgrade naar Sable Dorée met een echte goudtoets in de lak, maar dat terzijde.

Het Rijden

Mijn Sandman tooit zich met deze niet-oorspronkelijke diepgouden kleur van de CX. En ontmoette in die hoedanigheid onlangs de 2CV van Wendy. Zij duidt hem liever aan als Guv en al 22 jaar onderhouden ze een goede relatie samen. Het is haar eerste Eend.

Maar zoals in elke relatie: dit gaat niet zonder horten en stoten. Want qua motorblokken zijn ze samen de tel kwijtgeraakt. Wendy houdt het op vijf, maar het kan ook zijn dat het zesde blok er al in ligt. "Ik ben echt slecht voor de motor...", aldus de Amsterdamse. Er moet vaart gemaakt worden en er zit een trekhaak aan. Guv moet gewoon net zo hard werken als de oorspronkelijke 2CV's op het Franse platteland. En dat al bijna 300.000 kilometer lang. Gelukkig zijn er zat motorblokken voorradig en het wisselen is ook geen enorme klus. Wendy doet het desnoods gewoon zelf. Was het leven van de SM-eigenaar maar zo eenvoudig. Naast haar Eend rijdt Wendy in alles waar maar een stuur in zit en dan het liefst rally's naar bijvoorbeeld Moermansk of Dakar. En als de parkeerruimte langs

de Amsterdamse gracht waar ze woont het zou toelaten, reed ze een CX. "Maar waar raak ik een CX kwijt in Amsterdam?", verzucht ze. Om te vervolgen: "Heb vaak in een CX Turbo gereden, maar eigenlijk is Nederland daar te klein voor." Dus het is bij haar eerste Eend gebleven, die negentien jaar geleden een van de laatste NOS-chassis ondergeschoven kreeg. En later nog diverse gegalvaniseerde delen, waardoor het nu een unieke zwart-rood-grijze Guv is geworden.

Toen tijd meer overvloedig was dan geld, sleutelde Wendy met behulp van vrienden het liefst zelf aan de wagen. Nu het tij wat gekeerd is, mag Duckservice vaak de honneurs waarnemen. Met de bedoeling dat haar eerste Eend ook haar enige Eend zal zijn. Die monogamie wat auto's betreft heeft een goede reden. Want Wendy zit in het antiek en zo ongeveer alles is tweedehands of gerecycled in haar bestaan. Waarom? Het werkt. "Ik kom in de grootste villa's om collecties juwelen en horloges te taxeren en regelmatig doet men vragend over mijn Guv. Maar ik schaam mij niet voor mijn auto. Punt."

Het Leren

Argentière Wendy liet zich na haar middelbare schoolcarrière aan de befaamde Vakschool in Schoonhoven bekwamen in het bewerken van goud, zilver en andere metalen. Al vanaf haar dertiende wist ze het zeker: ik ga goudsmid worden. De gedegen opleiding omvat gedurende heel het onderwijsprogramma naast praktijkwerk ook veel onderzoek naar antieke juwelen. En dat leverde een bijzondere conclusie op die bepalend bleek voor de rest van haar carrière. Antieke juwelen vertonen namelijk zo'n enorme mate van vakmanschap, dat het bij bestudering gewoonweg overweldigend is. "En toen",

Zelfs een bijtring voor een baby kan voorzien worden van een zilveren modelletje

aldus Wendy, “bekroop mij het gevoel: kan ik hier ooit iets aan toevoegen?”

Het bleek een inzicht dat uiteindelijk geleid heeft tot een blijvende fascinatie voor antieke juwelen. Wendy is nu al jaren

betreft. Zoals de Jaguar E-type (inclusief een prachtig gestileerde motorruimte) en de Mercedes 300SL. Maar ook de Fiat 500 en de Volkswagen Beetle, om maar wat te noemen. Een BMW ga je in de collectie niet aantreffen, want de



beëdigd taxateur en schat in die hoedanigheid dagelijks juwelen en edelstenen op waarde voor iedereen die daar behoefte aan heeft. Met name in verband met verzekeringen. En de stabiele boterham die dit oplevert, wordt ingezet voor onder andere twee zaken. Het rijdend houden van haar eigen Guv enerzijds en het investeren in materiaal voor Tres Precieux Voiture anderzijds. Onder dit label wordt namelijk een serie automodellen geproduceerd, beginnend bij alle Citroëns van voor 1985 en inmiddels uitgebreid met diverse andere merken, zolang het maar klassiekers

juridische dienst van de Bayerische Motorwerken maakt uren om alle uitingen rond BMW te achtervolgen met claims rond beeldrechten en aanverwante zaken. Het heeft erin geresulteerd dat de enige BMW die Wendy ooit bewerkt heeft nu als Pannenoetje op internet door het leven gaat. En niet als BMW. Uiteraard inclusief geopende motorkap. Zeer terecht voor het merk dat vooral in trek is bij bumperklevers en blijkbaar geregeerd wordt door haarklopende juristen. Zo niet bij Citroën, want dit automerk staat juist open voor de groep mensen die het merk en het

verleden omarmen. ‘La Ferté-Vidame’, het eeuwfeest dat nog net voor de corona plaats mocht vinden en vers in ons geheugen ligt, is hiervan een mooi voorbeeld. Iedereen was uitgenodigd om het feest samen met het Moedermerk te vieren. En werd omarmd door de meest gezellige Franse gastvrijheid die we kunnen bedenken. Zoals het hoort.

Het Starten

Naast het dagelijkse taxatiewerk bleef het dus toch kriebelen. Het opleggen van je wil aan een gewillig metaal is verslavend en als je, zoals Roelofs, opgeleid bent als maker, dan kan dat maar een ding opleveren. Terug naar de werkbank om iets moois te scheppen. Zo’n tien jaar terug werd een aanvang gemaakt met het produceren van zilveren modellen rondom de 2CV. Het begon met een oorbel inclusief chevron-logo en een hangertje met een eend. Het gamma groeide in de jaren erna uit tot meerdere Citroënmodellen.

In 2016 werd er een standje ingericht op Citromobile om een en ander aan de man of vrouw te brengen. En al rijdend op de Franse Route Nationale in 2017 kwam opeens de ingeving voor de naam voorbij: Tres Precieux Voiture. Want dat zijn ze, de schattige mo-





dellen van waardevolle materialen die Wendy nu al jaren maakt. En het aantal toepassingen groeit gestaag door. Momenteel zijn bijvoorbeeld autobandringen erg populair. Stellen die elkaar in de autoscene gevonden hebben, willen dat graag in het element dat hen bindt terugzien: een ring met autobandprofiel erin gegraveerd. Gaat als een trein.

Het Maken

Het maakproces begint bij het scoren van modellen met de gewenste afmetingen. Daarvoor worden onder meer op internet 3D-prints met de juiste schaal aangeschaft. Bijvoorbeeld in 1:87 of 1:148. De verkopers van modellen hebben het basismodel zelf ingetekend in drie dimensies. Met het bestellen van de print start het maakproces. Want een 3D-print met de schaal van 1:148 is nog niet klaar voor het gietproces. Daarvoor wordt er eerst een siliconenmal gemaakt van het aangeschafte moedermodel. Met behulp van deze mal kunnen waxversies van het model gemaakt worden. Deze worden indien gewenst nabewerkt, want de wax is een zacht en smeltbaar materiaal. Carrosserielijnen kan je bijvoorbeeld verdiepen. Hier en daar wordt een accent wat aangescherpt. Soms worden ruiten uitgesneden of vindt er een eenmalige conversie plaats naar bijvoorbeeld een shooting brake of een cabrio. Als al de bewerkingen gerealiseerd zijn, gaat het waxmodel naar de gieter die er een afgietstel in het gewenste metaal van maakt. Dit gebeurt via de verloren wasmethode. De modellen worden 'opgeboomd', in een mal geplaatst en omgeven door gips. Wanneer het gips is uitgehard, wordt de was uitgesmolten en de ontstane holle mal wordt gevuld met edelmetaal. Wendy besteedt dit uit binnen haar Amsterdamse netwerk. Ook het graveerwerk



Het opleggen van je wil aan een gewillig metaal is verslavend



wordt aan een gespecialiseerde lokale collega overgelaten. Na het lossen van het gegoten model begint het nabewerken. Het gietkanaal moet eraf gezaagd worden. De fijne gietlijntjes waar de twee maldelen samenkwamen, mogen gladgevijld worden. Er is veel polijstwerk nodig en hier en daar mogelijk wat kleine correcties in verband met een onverwacht gietfoutje. Daar wordt de uiteindelijke kwaliteit gerealiseerd en daarom houdt de Amsterdamse zilversmid dit graag in eigen hand. Je hebt er een vaste hand en goede ogen voor nodig. En veel concentratie. Voor de nodige ontspanning en het transporteren van de werkstukken tussen gieter, graveerder en de verpakkingsleverancier, pakt ze vervolgens graag de fiets. Iedereen zit namelijk bewust

binnen de stadsgrenzen. Met de Eend zou natuurlijk ook kunnen. Echter, vind maar eens een nieuw parkeerplekje als je na een uurtje weer thuis komt. Das niet eenvoudig aan de fraaie Amsterdamse gracht waar Tres Precieux Voiture is gevestigd...

Het Programma

Inmiddels is het leveringsprogramma van TPV uitgegroeid tot een veelzijdige collectie. Je kunt je model naar keuze uit laten voeren in verschillende schalen. Maar ook verder laten verwerken tot een hanger, armband, kostuumknoop, dasspeld, theelepels, wijnflesstop en ga zo maar door. Zelfs een bijtring voor een baby kan voorzien worden van een zilveren modelletje. Qua metalen zijn zilver en goud het meest populair. Dat laatste

edelmetaal is qua prijs ongeveer vijf a zes keer zo duur als zilver. Is bij een zilveren model het uurloon bepalend voor de prijs, bij goud is dat juist het metaal zelf. Daarmee is een gouden model een betere investering voor de lange termijn.

Rondom het maken van deze keuzes en de exacte schaal en bewerking van het model, ontstaat ook vaak gezellige communicatie met de klant. Autoliefhebbers zijn precies en als vrouwlief een zilveren DS-model voor haar man bestelt, dan rust Wendy niet voor ze exact weet welke neus gewenst is. Via voorbeeldfoto's is daar uiteindelijk wel achter te komen, want het gebeurt regelmatig dat degene die de bestelling plaatst zelf geen flauw idee heeft. Bij de SM speelt dit probleem minder, want Wendy kan zich niet herin-

De Citroën SM en mooie metalen hebben wat met elkaar



à 100 jaar geleden bevatten vaak advertentiewerk waar bekende kunstenaars zoals Alexis Kow (bekend van Panhard) aan meegewerkt hebben. Fascinerende reclame-uitingen dus, zeker die van Alexis. Tijdschriften uit die tijd worden daarom uit elkaar gescheurd, waarna de bewuste advertenties los verkocht worden. Van een Franse handelaar in deze advertenties nam ze ooit een set authentieke Citroën- en Panhard-advertenties over. Voor de verzamelaars onder ons: in de webshop van Tres Previex Voitures zijn nog meerdere fraaie exemplaren beschikbaar.

Het Volhouden

Waarom ze dit autootjes maken doet? “Je moet er eerlijk gezegd wel een beetje gek voor zijn”, geeft ze ruiterslijk toe. “Veel bedrijven hebben in het verleden geld met dit type modellen proberen te verdienen. Maar zijn uiteindelijk bijna allemaal afgehaakt. Er is gewoon niet veel winst in te maken. Voor mij is het daarom een perfecte niche. Waarin ik het nog jaren kan volhouden.” Samen met haar onafscheidelijke Guv, die hard op weg is naar zijn zevende motorblok. En zijn zilveren jubileum met de creatieve Wendy Roelofs uit Amsterdam.

neren ooit een bestelling voor een Amerikaanse neus gehad te hebben. Overigens kan ze de USA-SM wel waarderen, juist door het eigenwijze karakter van deze versie. Ze dook ooit in Miami Beach op een brocantemarkt een interessante Amerikaanse tijdschriftadvertentie op van het minst begeerlijke SM-type in een zanderige woestijnsetting. Uiteraard wisselde deze tijdens ons gesprek van eigenaar. In de dure juwelenwereld is het verzamelen van oude advertenties rond je collectie heel gebruikelijk. Dure tijdschriften van 50





Website: <https://tresprecieuxvoiture.myshopify.com> / Instagram: [instagram.com/tresprecieuxvoiture](https://www.instagram.com/tresprecieuxvoiture)





Drukbezochte dag bij Renard Automobiles

Zaterdag 5 november had ik gepland om eindelijk weer eens een dag met de club te hebben. De afgelopen twee jaar had ik verstek laten gaan, mijn laatste meeting was in Krimpen a/d IJssel, net na de eerste coronagolf!

*Door Michiel Rautenberg
Foto's: Marius Hille Ris Lambers*

Het werd dus tijd om weer eens te gaan, en een technische meeting is 'my cup of tea'. Heerlijk. Zaterdagochtend rond half negen reed ik in Henk Middelkoop z'n SM naar het station van Woerden om de eigenaar himself op te halen. Hij was met de trein uit Gouda gekomen omdat zijn SM een nachtje bij Casa Citro had overnacht. De dag ervoor had ik namelijk wat kleine klusjes aan zijn SM gedaan, dat kwam mooi uit zo. En dit was gelijk een mooie proefrit, Henk liet mij rijden. Heerlijk! Kon ik gelijk mijn eigen werk keuren. Mijn eigen SM rijdt nog niet helaas, maar de diva is

weer in de opbouwfase. De motor gaat bijna weer in het vooronder, plan is om dit voorjaar weer lekker te kunnen zweven. Ik kijk er al naar uit.

Koffie

Tegen half tien kwamen we bij Nard aan, altijd leuk om daar even te zijn. Uiteraard begonnen met een kop koffie, waarbij ik bij een poging om koffie te zetten gelijk terecht aangesproken werd door Nard. Ik kreeg het, ondanks een door hem speciaal wit gemaakt knopje en een 'geeltje' met een pijl richting het speciaal wit

gemaakt knopje, tóch voor elkaar op het display ernaast te drukken en niet op het speciaal wit gemaakt knopje. Mijn verweer dat je tegenwoordig toch alles via een display bedient bleek te zwak. Hilariteit alom, de sfeer zat er gelijk goed in.

Opkomst

Henk nam al kort na binnenkomst plaats achter Nard z'n bureau en is daar in mijn beleving niet meer achter vandaan geweest! Hij had namelijk als doel zoveel mogelijk verschillende instructieboekjes in te scannen, om deze digitaal op de site te kunnen plaatsen. Hij had hier speciale apparatuur voor meegenomen waar dit mee gescand kon worden en volgens mij is dit goed gelukt. Binnenkort dus te aanschouwen op de site. Ondertussen was er een flink aantal SM's aan komen rijden. Het is



en blijft een prachtig gezicht. Het weer was dan ook prachtig, een graad of 15 met een lekker zonnetje. Ideaal weer om de SM weer eens de sporen te geven en gelukkig nog geen pekkel op de weg. Bij het betreden van de werkplaats bleek maar weer dat er aan SM-werk geen gebrek is! Heerlijk om daar te rond te neuzen, een viertal SM's verfraaiden de werkplaats met hun aanwezigheid. Ondertussen had iedereen zijn weg naar binnen gevonden en konden de presentaties beginnen.

Velg

Nard beet het spits af met het presenteren van zijn prototype 16 inch 'originele' velg. Omdat de keuze in 15 inch banden steeds kleiner wordt, heeft hij als een soort ei van Columbus een 16 inch velg ontworpen waarvoor de bandenkeuze veel groter is en waar je toch een originele wiel-dop op kunt monteren. En, niet onbelangrijk, deze velgen zijn wél rond. Dit in tegenstelling tot de originele stalen velgen. Nard z'n twijfel aan zijn prototype velgen zit hem nu vooral nog in de hoge rand aan de buitenzijde. Hij vroeg de aanwezige clubleden om erop

te schieten en input te geven om het te kunnen verbeteren. Er kwamen aardig wat ideeën, wellicht dat hij er nu mee verder kan.

Teststand

Vervolgens demonstreerde Nard een vers gereviseerde motor die op zijn teststand gemonteerd was. Het is even werk om de motor te monteren en aan te sluiten om deze vervolgens te kunnen testen,

maar dit betaalt zich dubbel en dwars terug. Het grote voordeel is dat je de motor volledig kunt inspecteren en af kunt stellen, zonder voorovergebogen in een motorruimte te moeten hangen. En ik spreek uit ervaring, ik heb ook een dergelijke teststand waarbij ik tijdens het testen een kleine lekkage aan de waterpomp ontdekte. Als ik die had moeten repareren met de motor in de



auto gemonteerd zou ik wel even bezig geweest zijn. Nu was ik binnen een half uur klaar!

Nard demonstreerde ook het synchroniseren van de carburateurs en het afstellen van de zes luchtstelschroeven op de carburateurs met behulp van een viergastester. Beter wordt het niet! 'Vroegâh' zei men dat een goede afstelling te horen was, echter werd daar openlijk aan getwijfeld. Hierna was het tijd voor de lunch, deze was perfect verzorgd door Nard z'n vrouw, dochter en een vriendin. Brood, hotdogs, soep, krentenbollen, aan alles was gedacht. Top.

Veroudering

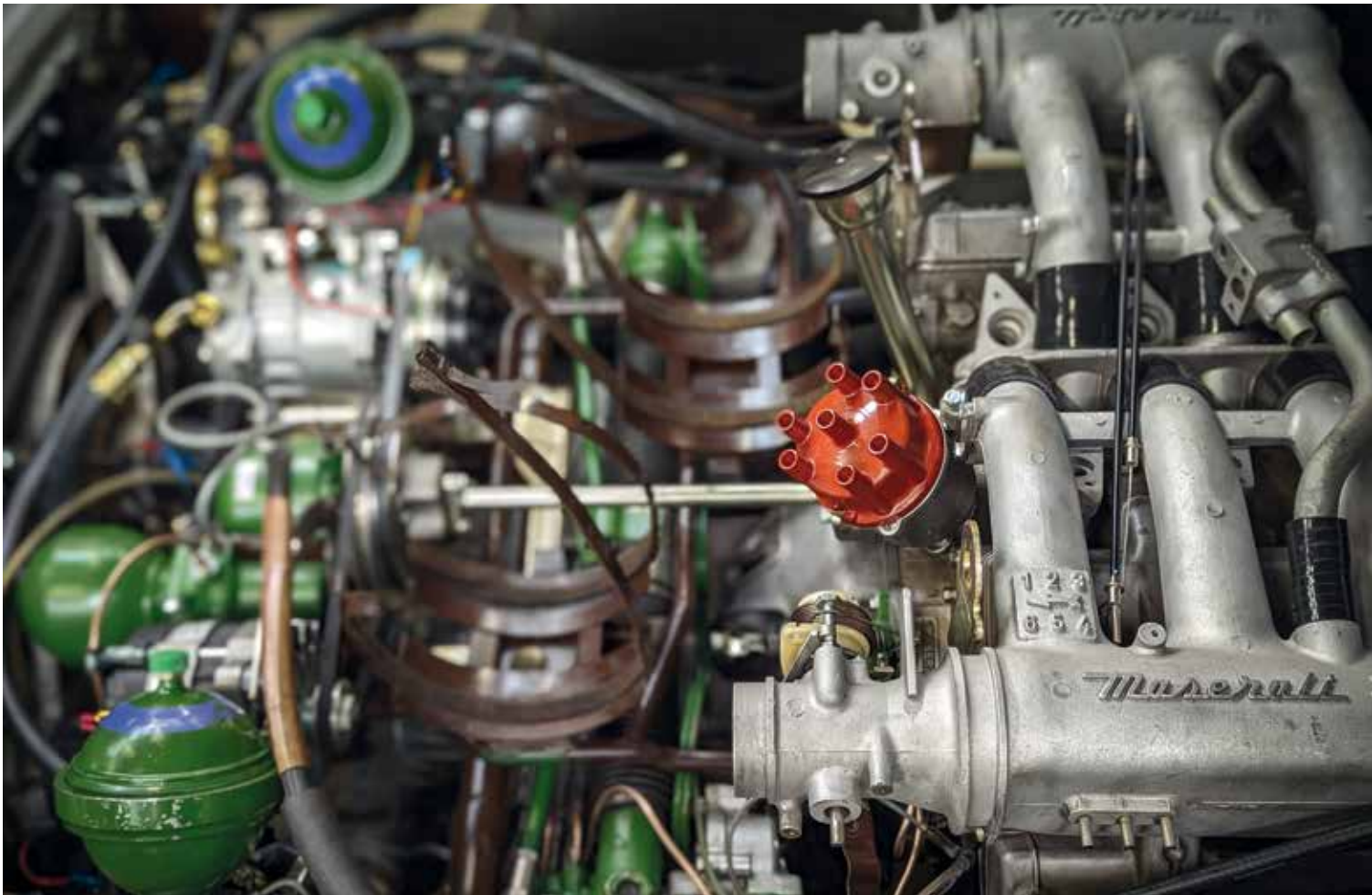
Ten slotte nam Peter Derks het woord en heeft hij de veroudering van materialen besproken, waaronder de effecten daarvan op de

Bij het betreden van de werkplaats bleek maar weer dat er aan SM-werk geen gebrek is

driedubbele Weber-carburateurs. Om een voorbeeld te noemen: bij de fabricage van de carburateurs werd er een aantal kanalen in geboord die aan de buitenzijde afgedicht werden met een loden propje. Deze willen wel eens los gaan zitten waardoor de kans bestaat dat ze eruit vallen, met het risico dat de vrijkomende benzine brand veroorzaakt. Belangrijk aandachtspunt dus!

Na de presentatie werd er nog flink nagepraat in het kantoor onder het genot van een drankje. Rond drie uur gingen de meeste

leden weer naar huis. Ook toen weer die mooie momenten: een SM die tot leven gewekt wordt en wegrijdt. Magnifique! Nard en Siree, hartelijk dank voor de ontvangst!







AVELINGEN

- RESTORATIONS -



Avelingen Restorations

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

- Advies
- Restauraties
- Plaatwerk
- Richtwerk
- Taxaties

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

www.avelingenrestorations.nl



Citroën SM
Club

