



# UBLIE SM

SM CLUB 30 JAAR

No.99  
MEI 2023

CITROËN  
18



Uitgave van de Citroën SM Club Nederland

# Citroën SM Club Nederland



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

## Bestuur

Jan van Ekris: voorzitter ([jan@ekriswinkels.nl](mailto:jan@ekriswinkels.nl))  
Henk Middelkoop: web-aangelegenheden ([h.middelkoop@kliksafe.nl](mailto:h.middelkoop@kliksafe.nl))  
Hans Wortman: secretaris ([hans.wortman@online.nl](mailto:hans.wortman@online.nl))  
Jan Paul Klijntunte: penningmeester ([penningmeester@smclub.conscribo.nl](mailto:penningmeester@smclub.conscribo.nl))  
Peter Derks: technisch coördinator ([peter.derks@gmail.com](mailto:peter.derks@gmail.com))  
Sietse Beckers: SublieM ([sietsebeckers@outlook.com](mailto:sietsebeckers@outlook.com))  
Peter van Geest: bestuurslid ([petervangeest@xs4all.nl](mailto:petervangeest@xs4all.nl))  
Collectief: evenementen

## SublieM

Redactie: Sietse Beckers ([sietsebeckers@outlook.com](mailto:sietsebeckers@outlook.com))  
Henk Middelkoop ([h.middelkoop@kliksafe.nl](mailto:h.middelkoop@kliksafe.nl))  
Robin Visser ([robin@mr-robinvisser.nl](mailto:robin@mr-robinvisser.nl))  
Vormgeving: Tony Vos ([tonyvoss@automediam.nl](mailto:tonyvoss@automediam.nl))  
Productie: BladNL - Utrecht  
Oplage: 200  
Adverteren: een jaar hele pagina full-color: 200,00 euro  
half jaar hele pagina full-color 100,00 euro  
eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk; prijzen op aanvraag bij de penningmeester

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





# 99

mei 2023

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Jan van Ekris	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Salut Membres.....	9
Door Robin Visser	
Interclassics .....	10
Door Jan van Ekris	
Techniek: benzine.....	14
Door Peter Derks	
Soortgelijke Magie.....	22
Door Robin Visser	
Lustrumevenement.....	30
Door Jan van Ekris	
Eenmaal andermaal.....	38
Door Sietse Beckers	
ALV 2023.....	47
Door het bestuur	
SM-art: Daan Berkhof.....	54
Door Henk Middelkoop	

*Illustraties cover en achterblad door Daan Berkhof*

# Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



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



**CYRIL SARS  
CITROËN  
CARS**

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

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

Beste clubleden,

Er heeft zich alweer heel wat afgespeeld binnen uw club in de afgelopen maanden! We zijn dit jaar goed begonnen met een clubstand op Interclassics in Maastricht. Door de enorme en belangeloze inzet van een aantal (bestuurs-)leden hebben wij in een recordtijd een fantastische stand neer kunnen zetten. Lees er meer over in deze editie van SublieM.

Op 25 maart vond de ALV plaats, ditmaal in het DAF-Museum. Onderdeel van het museum was een tijdelijke tentoonstelling van het zeer eigenzinnige Tsjechische automobiëlmerk Tatra. Er is een zekere parallel tussen onze Diva en dit merk. Tatra heeft in de jaren '50 en '60 veel aerodynamisch gelijnde modellen voortgebracht met een geheel eigen, onconventionele techniek. Denk aan luchtgekoelde V8-motoren die achterin geplaatst waren om meer binnenruimte te creëren. Een fotoverslag van de ALV met een publicatie van de notulen treft u verderop aan.

Als u dit leest, heeft op 22 april het lustrumfeest ter gelegenheid van het 30-jarig bestaan van de club plaatsgevonden. Een hoogtepunt dat wij niet ongemerkt voorbij wilde laten gaan! Ook hier leest u een verslag van in deze SublieM. De verslagen van Citro-Classica eind april en ons technische evenement op 13 mei bewaren we voor het septembernummer.

Begin juni vindt alweer de internationale meeting in Engeland plaats. Met zeven auto's en dertien personen zullen wij weer lekker vertegenwoordigd zijn. Het halve clubjaar zit er dan alweer op. Maar ook na de zomerstop volgt nog een leuk programma. Aankondigingen hierover volgen zoals gebruikelijk via onze Suzanne Mirable en op de website.

Het bestuur is sinds de ALV versterkt met Henk Middelkoop. Hij is architect van beroep. Die discipline komt hem zeer goed van pas, Henk is als beheerder/redacteur medeverantwoordelijk voor de website en Subliem. Ook het

## Van de voorzitter

ontwerp van de clubstands en het design van de achtergrondposters en banners op deze stands is van zijn hand.

Tegelijkertijd gaat Sietse Beckers een stapje terug doen als verantwoordelijke voor SublieM. Na het produceren van vele hoogwaardige en zeer lezenswaardige edities van ons geliefd clubblad als 'editor-in-chief', legt hij het productie-stafje na SublieM nr. 100 in handen van Henk. Sietse blijft echter als back-up beschikbaar en behoudt ook zijn zitting in het bestuur. Wij zijn Sietse zeer erkentelijk voor het vele werk in de afgelopen jaren. Het was altijd weer een titanenklus, maar hij heeft het telkens uitstekend volbracht!

Nico Schakel heeft op de ALV zijn bestuursfunctie beëindigd ten gunste van Henk Middelkoop. Dat betekent althans dat Nico stopt met zijn activiteiten. Integendeel, hij is een toporganisator. Dit jaar alleen al verzorgde hij de clubborrel op Interclassics, het lustrumfeest en de proloog naar de internationale meeting, iets wat hij zal blijven doen.

Clubsecretaris Hans Wortman wil het richting zijn naderende pensioen ook wat rustiger aan gaan doen. Tenminste dat zegt hij, maar wie Hans kent weet dat hij graag betrokken blijft in zijn diverse, externe adviesfuncties. Hoe dan ook, hij heeft aangegeven zijn verantwoordelijkheden als secretaris over te willen dragen aan een opvolger. Zodra deze gevonden is, zal Hans het bestuur gaan verlaten.

Onze club is en blijft lekker actief. Hartelijk dank aan iedereen die daar enthousiast zijn of haar steentje aan bijdraagt. Ik wens u allen een fraaie zomer toe met vele mooie en veilige kilometers.

*Meilleures Salutations,*

*Jan van Ekris  
voorzitter*



### Norev SM-modellen

Ottomobile en Norev kondigden vorig jaar beiden een model aan van een Sable Métallisé SM in schaal 1:12. Ottomobile voegde snel de daad bij het woord, maar rond het schaalmodel van Norev bleef het lang stil. Tot begin dit jaar eindelijk het verlossende woord kwam, de 1:12 was nu toch echt onderweg. En jawel, inmiddels is de auto op de website van Norev te bestellen voor 150,25 euro.

Mocht je niet zo'n fan zijn van Sable Métallisé, niet getreurd. Norev heeft namelijk ook meteen een 1:12 uitgebracht in introductie-uitvoering: wit met een bruin interieur. Precies zoals de



SM in 1970 aan de wereld werd voorgesteld op de autosalon van Genève. Te koop voor een duizelingwekkende opslag van 90 cent ten opzichte van de Sable Métallisé: 151,15 euro. En mocht óók

deze kleurencombinatie je niet bekoren, dan is er zelfs nog een derde optie. Norev biedt exclusief online ook een witte SM aan met rood interieur én RR-velgen, gek genoeg wel weer voor 150,25 euro. Wel snel bij zijn, want dit model is gelimiteerd tot 200 stuks. Is dat dan alles? Nee, Norev heeft nog een vierde 1:12 aangekondigd voor dit jaar. Een speciaaltje, namelijk een SM in gendarmerie-uitmonstering. Dat model lijkt overigens nog wat werk te kunnen gebruiken, zo oogt de kleur op de aankondigingsfoto te licht. Volgens Norev hoeven we dit model niet voor de tweede helft van 2023 te verwachten. Mooi, wellicht dat er dan nog wat aan



de definitieve versie geschaafd kan worden. Scan de QR-code om meer te lezen over de modellen of direct een eigen exemplaar te bemachtigen.

### Enorme autocollectie bevat ook een SM

Als autoliefhebber kan het je moeilijk zijn ontgaan. In Dordrecht werd onlangs een enorme autocollectie ontdekt. Jarenlang had de eigenaar, de heer Palmen, zo'n 230 klassiekers uit het zicht weten te houden. Maar door een gedwongen verhuizing naar een verzorgingstehuis kwam ineens aan het licht wat hij allemaal in zijn loods had staan. Het bleek



een schuurvondst van ongekend formaat. Met een totale waarde van enkele miljoenen sprak de vondst tot de verbeelding van nationale en internationale media. Niet gek, want de collectie bevat enkele exclusieve pareltjes. Denk aan een Ferrari 365 GT 2+2, Lamborghini Espada en een Lancia B24 Spider America uit 1955. Dat de heer Palmen smaak heeft is duidelijk, zeker omdat zijn collectie ook een SM bevat! Met schuif-



dak nog wel. De auto is geen onbekende en de heer Palmen kocht haar ooit van een clublid. Die laat weten dat de auto destijds hard was en zeker niet in slechte conditie. We moeten het helaas doen met één foto van bovenaf waarop de SM tussen de andere klassiekers staat ingeklemd. Benieuwd hoe de auto er in het echt uitziet of wil je er misschien wel een bod op doen? Dat kan! De gehele collectie is gekocht door Nico Aaldering, welbekend van Gallery Aaldering in Brummen, en die brengt alle 230 auto's op een later moment onder de hamer. Bekijk de hele lijst of meld je aan om op de hoogte te blijven via de QR-code.



## Evenementen

### Belangrijke data 2023

2-5 juni:	Citroën SM International Weekend 2023
Juni of september:	Zomerrit Drenthe. Meer info volgt.
18 augustus:	Sluitingsdatum kopij SublieM 100
September:	Ladies day. Meer info volgt
6-8 oktober:	Kalkar-Classica
November:	Technische meeting. Meer info volgt
24 november:	Sluitingsdatum kopij SublieM 101

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

Voor de hulp bij de organisatie doet het bestuur permanent een beroep op vrijwilligers. 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](mailto:suzannemirable@gmail.com).

## Glibberende en glijdende SM's

Wij zijn natuurlijk stuk voor stuk de beste chauffeurs van Nederland, maar zelfs wij komen nog wel eens voor verrassingen op de weg te staan. Een plas stand water of overstekend wild kan een ontspannen ritje zo doen omslaan. En zeker een SM wil bij onjuist handelen nog wel eens gekke bokkesprongen maken.

Benieuwd hoe dat eruitziet? Scan dan de QR-code voor een video-verslag van de Duitse SM club, die begin dit jaar een rijvaardigheidstraining organiseerde.





## CITROËN SPECIALIST

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

# Harry Martens Limmen



[www.ds-vitesse.com](http://www.ds-vitesse.com)



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





## Ivo Nijs

In 1971 kocht Guillaume Lemmens, mijn latere schoonvader, een Citroën SM. Als groot autoliefhebber had hij eerder al een Citroën DS Pallas. Eén van de redenen dat hij die kocht, was een pijnlijk rug. Eén van de redenen dat hij die wegdeed, was een matige motor. Daarom kocht hij een Ford Mustang Mach 1. De motor was duidelijk beter, maar het comfort duidelijk slechter. Na een tijdje ging die ook de deur uit en kwam er een Citroën SM. Zoals bekend heeft die én een fantastische motor én een fantastisch comfort! Guillaume heeft 5 jaar met zijn SM gereden. Na 90.000 kilometer werd zoals bij veel SM's de motor vervangen. De SM van Guillaume was de auto waarin mijn partner Liliane en ik als een zeer jong koppeltje achterin gezeten op de Duitse snelwegen werden gereden met meer dan 200 kilometer per uur. Dat was een onvergetelijke ervaring. Na verloop van tijd heeft de SM van Guillaume jaren in een hoekje van de garage gestaan. Iedere zomer werd de auto een paar keer gestart om er even mee te rijden. In 1992 is Guillaume overleden en kwam de SM in ons gezin.

In 1998 heb ik samen met een vriend de LE JOG-rally in Engeland gereden. Kijk even op het internet wat dat betekent! Wij hebben toen de groepswinst behaald bij de 'zware' jongens. Volgens John Brown,

de toenmalige organisator, had nog nooit een Citroën iets gewonnen in rally's (John Brown had kennelijk niet gehoord van de overwinning in de Rally du Maroc, red.).

Toen onze zoon William 18 jaar werd, is hij met twee vrienden met de SM naar Frankrijk op vakantie geweest. Het hoeft geen betoog dat drie jonge kerels die op stap waren met de SM van opa veel bekijks hadden! De laatste 20 jaar hebben we, zoals dat wel vaker gaat, minder met de SM gereden. We hebben het motorcompartiment wel heel zuiver gemaakt. Als eerste eigenaar zijn we trots op de auto van opa die er goed uitziet, maar -zoals het hoort in onze familie- met gebruikssporen.

Als andere hobby heb ik samen met mijn vrouw fietsen in de buurt en toeren in Europa met klassieke auto's. We hebben nog wat rollend materiaal. De oudste is uit 1926. Vermeldenswaardig is onze rode Citroën 2CV uit 1986. Afhankelijk van het probleem sleutelen we zelf een klein beetje, soms komt er iemand helpen. Als het echt niet lukt aan huis, hebben we een goede en leuke garage waar we de auto's naartoe brengen.

We verwachten in de club vooral leuke mensen te ontmoeten en eventueel extra info over de SM te verkrijgen. Omdat we professioneel nog druk bezig zijn, zullen we niet zo vaak op bijeenkomsten kunnen zijn. Dat kan alleen maar verbeteren in de toekomst!

*We blijven als club mooi stabiel zo'n 160 leden tellen. Een flink aantal en telkens als er leden vertrekken wordt hun plek ook weer opgevuld. Onder die nieuwe aanwas is Ivo Nijs, hij stelt zich graag voor!*

*door Robin Visser*





## Succesvol debuut op Interclassics

Op 24 oktober 2022 ontvang ik samen met enkele (bestuurs-)leden een e-mail van penningmeester en medebestuurslid Jan Paul Klijntunte. Hij is naast SM-eigenaar ook lid van de Mercedes-Benz Club Nederland. Die club heeft al meer dan 10 jaar een stand op de beurs Interclassics in Maastricht. Is dit ook niet iets voor onze club, oppert Jan Paul.

Door Jan van Ekris

Foto's: Marc Hopmans en Henk Middelkoop

Interclassics, deze klassieker- en youngtimerbeurs is al jaren een van mijn favoriete automobielenbeurzen vanwege het hoge niveau van tentoongestelde en te koop aangeboden auto's. Het is ook een internationaal goed bezochte beurs; het ligt immers geografisch uitstekend op de grens van Nederland, België en Duitsland. Het weerhoudt overigens veel Fransen en Italianen er niet van

om ook hiernaartoe te komen. Niet in de laatste plaats vanwege de heerlijk gemoedelijk sfeer in Maastricht met veel gezellige cafés en uitstekende restaurants.

### Regeldrift

Ik ben uiteraard direct enthousiast, maar zie ook veel obstakels. Hoe krijgen we dit in amper twee maanden allemaal geregeld en wat kost deelname wel niet?

Nog los van het vervoer van de tentoon te stellen SM's en andere attributen benodigd om een leuke clubstand te realiseren. Daags na het e-mailtje van Jan Paul bel ik met Raymond Mingsels, beursmanager van het MECC in welk beursgebouw de Interclassics jaarlijks georganiseerd wordt. Raymond ken ik nog vanuit het verleden bij de organisatie van 100 jaar Maserati



## Een niet-rijdende SM is een strafexpeditie om te vervoeren en te verplaatsen.

In no time komt hij met een aantal voorstellen. Daar raakt iedereen direct nog meer enthousiast van en we besluiten om door te zetten en de optie te verzilveren middels een deelnameovereenkomst.

De keuze voor de deelnemende SM's is snel gemaakt: het moeten de metallic groene SM van Jan Paul en de blauw metallic SM van Corné worden. De SM van Jan Paul is de ex-auto van de voormalige president van de Russische Federatie, Leonid Brezjnev. Hij kreeg deze SM cadeau van de Franse regering tijdens een staatsbezoek. De blauwe SM van Corné scheelt één kenteknummer van de tweede SM van voetballende Johan Crujff.

Het idee wordt geboren om bordkartonnen poppen van zowel

voor een gat te vangen lijnt Jan Paul een Amerikaanse relatie op welke bereid is de poppen naar hem te laten sturen om ze vervolgens naar Europa door te sluisen. De poppen zullen een week voor het begin van Interclassics arriveren, pfff.

### Standmateriaal

Ondertussen lopen we tegen een ander, niet voorzien, probleem aan. De stand heeft geen achter- of zijwanden en geen verlichting. De beursorganisator kan dat uiteraard faciliteren tegen betaling van een forse 2000 euro ex. btw. Die centjes hebben we niet. Wat nu? Ik bel een goede relatie van mij die voor merken als Mercedes-Benz en Alfa Romeo complete beursstands verzorgt.

in 2014. Ik heb daar toen voor een overzichtstentoonstelling mijn SM en Maserati Mexico ter beschikking gesteld. Raymond reageert direct enthousiast als ik hem onze plannen voor een SM-clubstand ontvouw. Hij heeft precies nog één plek te vergeven: een hoekstand van 80 vierkante meter. Mooi vierkant en direct nabij de entree. De kosten vallen ontzettend mee, het is een vriendenprijsje te noemen en ik neem namens de club direct een optie. Die geldt voor maximaal een week, daarna moet Raymond het weten.

### Ontwerp

Er wordt de dagen daarna een 'kernteam' gevormd om te brainstormen. Naast Jan Paul als initiator sluiten Corné Kwint, Nico Schakel en Henk Middelkoop aan. Henk neemt graag het voortouw om als Citroën-liefhebber en architect de stand te ontwerpen.



Crujff als Brezjnev aan te schaffen. Maar waar haal je die vandaan? Jan Paul vindt ze in Amerika. Er is een klein probleempje: de Amerikaanse producent verstuurt niets buiten de eigen landsgrenzen (copyright-dingetje). Niet

Hij kan helpen en is graag bereid om posterframes als achter- en zijwand, alsmede een professionele balie en ander display- en aankledingmateriaal, beschikbaar te stellen. De clubstand begint nu serieuze vorm aan te nemen.



De posterframes moeten echter voorzien worden van posters. Henk neemt de verantwoording op zich om de juiste posters te ontwerpen. Als hij na nachten doorwerken met de definitieve artist impressions komt, is het organiserende team sprakeloos. Het is zo ontzettend mooi dat het ieder voorstellingsvermogen te boven gaat. Het is dan echter net voor de kerstperiode. Hoe krijg je zo snel vier gigantische posters met een maatvoering van 4 x 2.20 meter geprint? Heel koel meldt mijn relatie (de leverancier van de posterframes) dat dit geen enkel probleem is. Zijn gespecialiseerde posterdrukker is gewend om onder hoogspanning te werken. De posters kunnen de tweede week van januari geproduceerd worden en zijn gegarandeerd op tijd klaar.

### Vervoer

Dan komt het logistieke vraagstuk om de hoek kijken. Hoe moeten de SM's vervoerd gaan worden, net als alle materialen voor de opbouw van de stand? Je wilt uiteraard niet met je fraaie Diva door de sneeuw en pekkel hoeven te rijden! Maastricht is daarnaast niet bepaald om de hoek. Jan Paul regelt het vervoer van de Brezjnev-bolide in eigen beheer vanuit zijn woonplaats in Drenthe en Corné krijgt via bemiddeling van Robin Visser hulp toegezegd van clublid Roger Hendriks om zijn SM in een gesloten trailer te vervoeren. Gelukkig is dat laatste niet nodig. Woensdag 11 januari, de opbouwdag van de beurs, is een fraaie goeddeels zonnige dag met een relatief hoge buitentemperatuur van 10 graden Celsius. Corné heeft derhalve een plezierrit, midden in de winter!

Anders is het met de Brezjnev-SM. Deze heeft reeds vier jaar niet meer gereden en wil zich maar moeizaam aan de praat laten krijgen. Een niet-rijdende SM is een strafexpeditie om te vervoeren en te verplaatsen. Gelukkig woont direct nabij Jan Paul de bekende DS cabriolet- en SM-restaurateur Bart Kocken. Bart neemt de nuk-

kige Russische beer onder handen en brengt haar wat manieren bij, opdat ze zich daarna lichtvoetig als een ballerina van het Bolsjojtheater beweegt.

De posterframes hebben een lengte van 4 meter. Die vervoer je niet zomaar. Mijn relatie biedt aan om geheel belangeloos de posterframes, verlichting, balie, stoelen en overig displaymateriaal te brengen en weer op te halen. Daarnaast helpt hij graag bij de opbouw. Van zoveel generositeit worden wij best wel verlegen, maar we aanvaardden zijn aanbod in dank.

### Opbouw

Op 11 januari moeten de beide SM's naar binnen worden gebracht in het beursgebouw. Het is echter ten strengste verboden om dit met een lopende motor te



doen. Alle auto's moeten met de hand naar binnen worden geduwd. Een Diva laat zich echter niet duwen, die verplaatst zichzelf wel of helemaal niet! Na uitleg aan de organisatie dat een SM hydraulische druk nodig heeft voor het veersysteem, de besturing en de remmen, krijgen we op hoge uitzondering toestemming om de SM's rijdend naar de stand te rijden. Noblesse oblige! In de middag wordt de stand opgebouwd met alle aangeleverde materialen. Als de eerste foto's van de gereed zijnde stand rondgezonden worden, ben ik even stil: het is precies zoals Henk het uitgedacht heeft. Wat een ontzettend fraai resultaat! Hier kunnen we als club en organisatie trots op zijn.

### Beursdagen

De komende vier beursdagen worden wij overladen met complimenten, zowel van leden als niet-leden die de clubstand bezoeken. Het mooiste compliment komt van de Federatie Hollandse Automobiel Clubs (FEHAC). Zij bekronen onze stand met de tweede prijs voor mooiste clubstand van de beurs. Op zaterdag 14 januari hebben we in de namiddag een club/nieuwjaarsborrel met lekkere hapjes, welke geheel uitstekend verzorgd wordt door Nico Schakel. Hier zijn een veertigtal leden met aanhang bij aanwezig. Zeer gezellig en absoluut voor herhaling vatbaar!

### Terugblik

Terugkijkend op de zeer geslaagde eerste editie van de SM-clubstand op Interclassics, is het organiserend team nog steeds verbaasd dat wij dit resultaat en hoge niveau hebben kunnen behalen in een uiterst kort tijdsbestek. Dat kon alleen maar door een perfecte samenwerking van het organiserend team en met



*Hoe krijgen we dit in amper twee maanden allemaal geregeld en wat kost deelname wel niet?*

steun van een aantal clubleden die de stand gedurende de beursdagen mede bemand hebben, alsook de welwillende hulp van externe partijen.

Gaan we dit nogmaals herhalen? Zeker! Het is de bedoeling dat deelname aan Interclassics een jaarlijks terugkerend evenement wordt van onze club. Uiteraard willen wij graag daarbij de hulp krijgen van de leden. Alle kosten voor vervoer, hotels, restaurants etc. zijn door het organiserend team geheel voor eigen rekening genomen. Die hebben het met plezier gedaan opdat deze kosten niet op het clubbudget drukken. Aan iedereen die meegeholpen heeft aan het welslagen van dit evenement, maar vooral aan het organiserend team: heel hartelijk bedankt!

Voor diegenen die geen gelegenheid hebben gehad om de clubstand te bezoeken, geniet van de foto's en kom in 2024 een kijkje nemen op de clubstand en de rest van deze mooie automobielbeurs. Je zult niet teleurgesteld worden!





# Divas aan de drank: alles over benzine

*We gooien onze tank vaak achteloos vol zonder stil te staan bij wat we onze divas nou eigenlijk voorschotelen. En dat terwijl er een hoop ontwikkelingen gaande zijn op het gebied van brandstoffen. We duiken daarom dieper in de wereld van benzine.*

*Door Peter Derks*

*Openingsfoto: Marius Hille Ris Lambers*

Benzine is al enkele jaren een punt van discussie voor oldtimerliefhebbers en daarom goed om er eens een artikel aan te wijden. Niet alleen de verplichte toevoeging van ethanol -want dat is al een voldongen feit- maar ook de toekomst van de brandstof voor onze klassiekers heeft onze aandacht nodig. Daarnaast moeten we ook begrijpen dat de brandstof die we sinds een twintigtal jaren gebruiken, niet hetzelfde product is als waarvoor SM's ontwikkeld zijn. En dat heeft dan weer invloed op afstelling, bougies en zeker niet in het minst brandstofslangen, benzinepomp en carburateurs.

### E-fuel

We zullen maar eens beginnen met de 'verre' toekomst. Daarin hebben twee zaken een hoofdrol: vervuiling en CO<sub>2</sub>-emissie, lees klimaatneutraliteit. Dat zijn kwesties die men met e-fuels wil oplossen. E-fuel staat daarbij voor eco-fuel of electro-fuel. Wat men wil doen, is bestaande CO<sub>2</sub> die vrijkomt bij industriële processen hergebruiken bij de productie van brandstof. Dit om te zorgen dat de brandstof CO<sub>2</sub>-neutraal blijft. Je zou de CO<sub>2</sub> ook uit de

*Ik verwacht dan ook dat we nog lang op E5 of een toekomstig equivalent gaan rijden, tot ruim na 2035*

lucht kunnen halen, maar dat is gecompliceerder dan 'afgevangen' CO<sub>2</sub> gebruiken, vandaar dat dit 'klimaatneutraal' wordt genoemd. De tweede component is waterstof gemaakt van uw 'groene' elektrische energie. Samen worden die in een chemisch proces omgevormd tot brandstof. Dat kan benzine zijn, of diesel of kerosine.

### Synthetisch

Men noemt dit 'synthetisch' omdat de brandstofmoleculen door middel van synthese -een chemisch proces- zijn samengesteld. Zo kun je een 'ideale' brandstof maken, die als benzine bijvoorbeeld bestaat uit pure iso-octaan. Zo'n brandstof heeft al een hoge klopvastheid en zou geen verdere toevoegingen meer nodig hebben. Die 'ideale' brandstof zou dan ook veel minder vervuilend zijn, want men zou de motoren helemaal kunnen afstemmen op het zo schoon mogelijk verbranden van die synthetische brandstof.

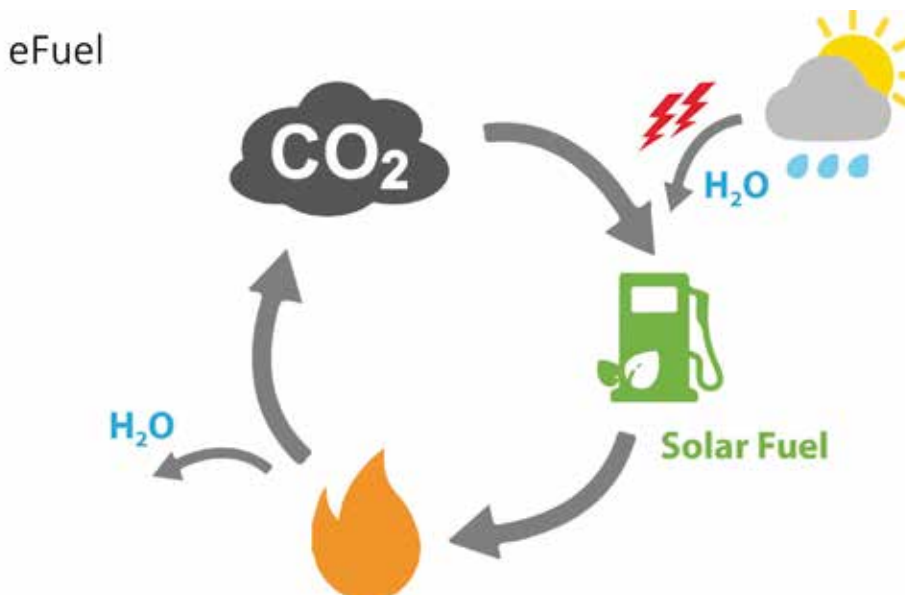
We kennen nu al synthetische brandstof voor de grasmaaier, bijvoorbeeld van het merk Aspen, dat speciaal ontwikkeld is voor kleine motoren die nog een carburateur hebben, zoals tuingevoerd. Daarvoor is het nuttig, want je kunt het makkelijk een half jaar in de tank laten zonder



dat het verouderd. Het vervuilt de motor en carburateurs ook veel minder. Deze brandstof wordt gemaakt op basis van butaangas, dat een afvalproduct is van sommige raffinageprocessen. Maar het is noch CO<sub>2</sub>-neutraal, noch gemaakt zonder ongewenste uitstoot. De hoge kostprijs zal je tegenhouden om er een tank van een SM mee te vullen.

### Schaal

De drijvende krachten achter de e-fuel zijn de mensen die brandstof willen blijven verkopen en de bedrijven die in de toekomst brandstofauto's willen blijven maken en verkopen. Voornamelijk in Duitsland, denk bijvoorbeeld aan Porsche. In theorie ziet dat er goed uit, men is nu bezig





er z'n volle gewicht achter zet en dat andere landen als Italië mee gaan om ook na 2035 nog op enige schaal brandstofauto's te mogen verkopen in de EU. Voor de fabrikanten die heel weinig auto's maken (minder dan 1000) is overigens al een uitzondering voorzien.

Ik kan de toekomst niet voorspellen, maar er zal waarschijnlijk een soort compromis uitkomen. Zo'n compromis zal zeker ook nieuwe

goed werkt met die nieuwe motoren of met speciaal aangepaste relatief recente motoren. Misschien dat die brandstof dan ook gebruikt kan worden in een SM, maar zeker is dat niet. En ga er maar vanuit dat er dan wel wat aan je SM aangepast moet worden. Wat ook meespeelt: onze katalysatorloze motoren zijn inherent vervuilerder dan modernere motoren, daar kan e-fuel maar heel beperkt iets aan bijdragen. Ik verwacht dan ook dat we nog lang op E5 of een toekomstig equivalent gaan rijden, tot ruim na 2035. Want de auto's die in de jaren direct daarvoor verkocht worden, gaan zeker tot 2050 mee. We kunnen dus nog jaren genieten van onze SM's.

## *Daarbij komt dat er in de praktijk in E10 vrijwel altijd 10 procent ethanol zit en in E5 vrijwel geen*

om de processen op grote schaal op te zetten. Iets op laboratoriumschaal of kleine industriële schaal maken is altijd mogelijk -vooral als er niet op de kosten gelet hoeft te worden- maar dit ook op grote industriële schaal doen gaat een stap verder. Met schaalvergroting moeten vooral de kosten gedrukt worden, want bij 10 euro per liter wordt het een eliteproduct voor supersportwagens. Want zeg nu zelf: als je een Bugatti Chiron koopt, dan zijn de brandstofkosten zelfs bij een nog hogere literprijs maar een klein deeltje van wat die Chiron je kost.

De eerste grootschalige fabriek voor e-fuel zou al operationeel moeten zijn, maar is dat nog niet. Ik denk dat dat minder te maken heeft met de onzekere 'politieke' toekomst van e-fuel dan met technische zaken. Maar die grootschalige fabriek is wel nodig voor de ervaring met grootscheepse productie als ook voor een ruime beschikbaarheid.

### **Compromis**

In de hele discussie rond klimaatneutraliteit is het nog geen uitgemaakte zaak dat die e-fuels een grote vlucht zullen nemen. Wel zien we nu al dat Duitsland

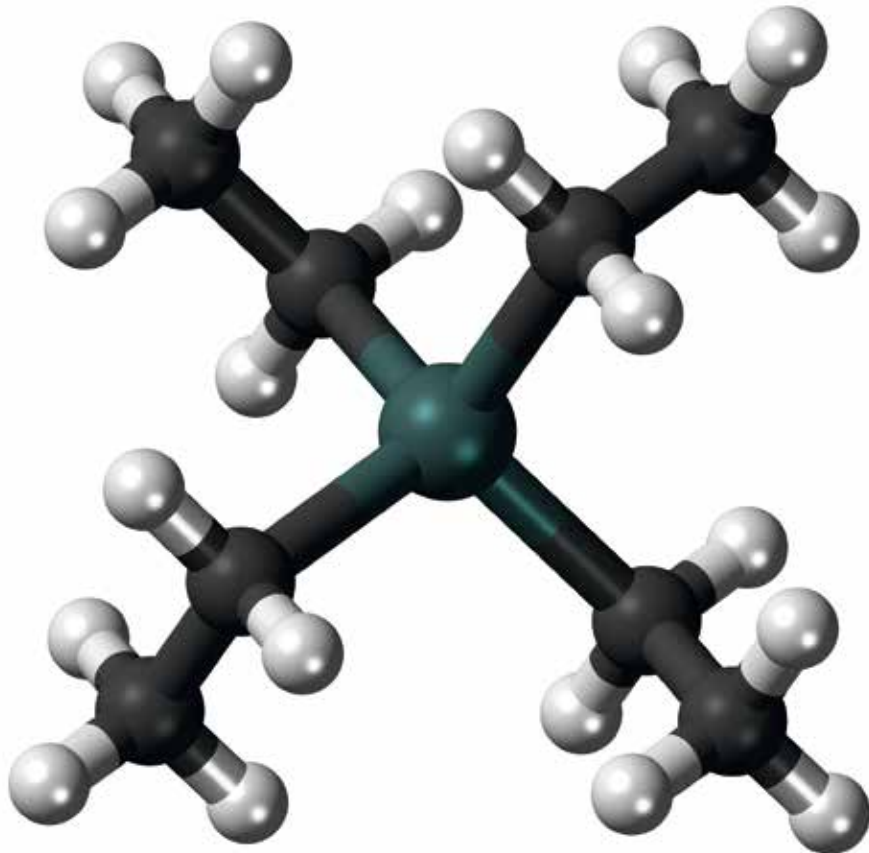
regelgeving omtrent emissiestandaarden bevatten. Denk maar aan een Euro 8 voor de schoonst mogelijke motoren. Als resultaat zullen motoren en de benodigde brandstof speciaal ontwikkeld worden om aan die nieuwe eisen te voldoen. Dat is een toegeving die je in een compromis op je klompen kunt voelen aankomen. Wat kan het resultaat zijn? Dat er een nieuwe 'brandstof voor na 2035' komt die eigenlijk alleen

### **Benzine**

Terug naar de benzine van vandaag. Wat is benzine? Benzine in al z'n varianten moet aan bepaalde specificaties voldoen: klopvastheid, vluchtigheid, houdbaarheid en tegenwoordig ook een schone verbranding zijn er enkele. Iedere fabrikant staat het vrij om z'n productie zo in te richten als hij wil, als de specificaties maar gehaald worden. Dat is afhankelijk

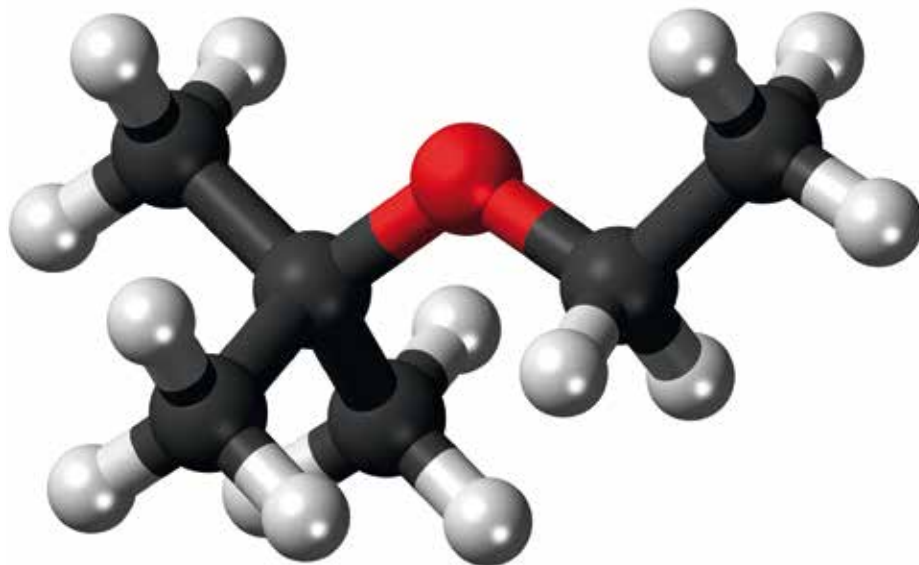






van het soort ruwe olie, het productieproces en vooral de prijzen van de andere aardolieproducten. Maar er is dus verschil tussen de merken! Tegenwoordig zijn er 'Europese' normen voor benzine, zoals E10 en E5, maar in de jaren zestig en

zeventig was dat zeker niet zo. Ieder land had z'n eigen standaard voor de samenstelling en kloppvastheid. Kloppvastheid wordt gemeten in RON, dat is een vergelijkingsgetal met iso-octaan. Normaal was vroeger in de meeste landen rond de 90, maar

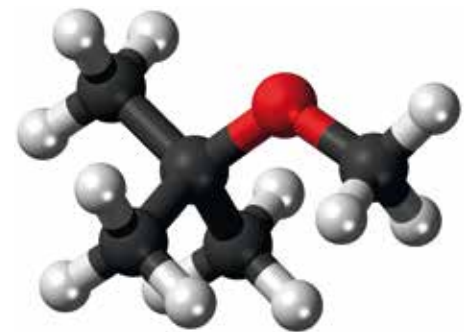


in sommige landen veel minder en super meestal rond de 98. Maar er waren ook landen met vier soorten.

### Lood

Onze SM's zijn ontwikkeld in een tijd dat benzine loodhoudend was. Tot midden jaren tachtig werd er TEL (Tetra Ethyl Lood) toegevoegd aan de benzine om de kloppvastheid te vergroten. Al bij het begin van het gebruik van benzinemotoren wist men dat niet alle brandstoffen even geschikt waren. Zo gebruikte Carl Benz al een soort terpentijn die vooral gebruikt werd als oplosmiddel, omdat zijn motor daar goed op liep en je dat in een apotheek kon kopen. Toen de 'massamotorisering' goed op gang kwam, was dat ruim onvoldoende beschikbaar en is men speciale benzine gaan raffineren uit ruwe olie. Dat was de eerste standaardisatie van benzine.

Het lood is in de jaren tachtig afgeschaft, omdat het giftig was voor mensen en het de levensduur van de katalysator reduceerde. Als vervanger kwamen er MTBE en ETBE. Beiden komen net als TEL uit de ethergroep van verbindingen. Benzine van nu is gemaakt voor de motoren van nu. Een laag verbruik, een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot en een 'schone' verbranding zijn



het belangrijkste en dus wordt de benzine daarvoor gemaakt. Dat MTBE en ETBE ook voor een betere verbranding zorgen, is belangrijk voor lagere CO<sub>2</sub>-getallen



en er worden ook nog andere additieven toegevoegd.

#### Ethanol

En toen kwam ethanol erbij om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren. Er is al jaren ervaring met het bijmengen van ethanol aan benzine. In Brazilië begon men daar al in de jaren dertig mee en mengt men tegenwoordig tussen de 20 en 25 procent ethanol bij de benzine (ethanol uit eigen landbouwproductie om de import van ruwe olie te verminderen is de drijfveer). Er zijn ook voertuigen die op vrijwel 100 procent ethanol rijden, net als de E85 (85% ethanol) die je bijvoorbeeld in Frankrijk en Zweden ziet.

Dan E10 en E5: die ethanol heeft een hogere klopvastheid dan iso-octaan en een lagere energie-inhoud per liter. Bij E10 merk je dat, er zit ongeveer 3 procent minder energie in waardoor je iets aan vermogen inlevert en je mengsel iets 'armer' is. Je moet dus de carburateur iets rijker afstellen dan voor de benzine van vroeger. Omdat bij de meeste E5 veel minder dan 5 procent ethanol bijgemengd wordt, zijn de neveneffecten veel minder groot. Daarbij komt dat er in de praktijk in E10 vrijwel altijd 10 procent

ethanol zit en in E5 vrijwel geen. Dat heeft met afspraken over CO<sub>2</sub>-reductie te maken die men kan halen met E10 en dat komt de olieboeren goed uit. Goed, op welke onderdelen heeft die moderne benzine nou precies invloed ?

#### Bougies

Het verwijderen van het lood uit benzine leidde onder andere tot een lagere verbrandingstemperatuur en dat heeft als effect dat je bougies niet altijd meer de juiste werktemperatuur bereiken. Als de motor slechter gaat lopen tij-

dens langzaam rijden, langdurig stationair lopen of in de file, dan komt dat vaak door te koude bougies. Ik kan je dan ook van harte aanbevelen om in je SM een graad 'heterere' bougies te gebruiken dan de originele specificatie. Als voorbeeld NGK BP5ES of Bosch W9DC.

#### Carburateurs

Je zult al begrepen hebben dat moderne benzine niet primair ontwikkeld is voor motoren die nog met carburateurs werken. Bij een moderne motor wordt de brandstof onder min of meer hoge druk vernevelt. Met een carburateur wil je dat de benzine goed mengt met lucht en goed verdampt bij het mengen en samenpersen door de compressie. Moderne benzine doet dat nog prima, maar als je het langere tijd bewaart, dan zijn de vluchtige componenten sneller verdampt dan vroeger.

Bij revisie van een carburateur kun je ook beter geen oud materiaal gebruiken maar een nieuwe set pakkingen en o-ringen. Ik hoor wel eens dat de moderne benzine er voor zorgt dat de carburateurs gaan lekken en dat klopt vaak. De reinigende eigenschappen van die benzine leggen kleine lekkages bloot die in het verleden verstopt waren door



afgezet vuil. Het ligt dus niet aan de benzine, maar aan de staat van je carburateurs. Desalniettemin kan het probleem er zijn.

### Neveneffecten

Is ethanol dan goed voor je klassieker? Nee, meestal niet. Hoewel ethanol zeker niet de enige oorzaak is van problemen, zijn er wel een paar neveneffecten die bij een SM meer problemen geven. Ethanol en benzine ontmengen bijvoorbeeld bij lange stilstand. Als je dan start, heb je veel ethanol en weinig benzine en dat geeft problemen. Ethanol heeft meer zuurstofatomen dan benzine en die kunnen chemisch 'loskomen', wat tot roest kan leiden. Een goed beschermde metalen tank kan daar tegen, maar als er al roest inzit dan gaat het veel sneller verder. Dat geldt in veel mindere mate voor de carburateur, maar als die al verroest is dan maakt de ethanol het niet beter. Vooral voor vooroorlogse carburateurs is dat wel een probleem. Ethanol verdampt bij lagere temperatuur dan benzine. Als je een auto met E10 erg lang in de volle zon laat staan dan zal de ethanol verdampen en via de ontluchting naar buiten ontsnappen. Ook

## *Is ethanol dan goed voor je klassieker? Nee, meestal niet*

geen goed idee. Moderne auto's hebben een gesloten systeem, daarbij speelt dat een veel kleinere rol.

### Rubber

Moderne benzine tast oud rubber aan en dat ligt niet alleen aan de ethanol. Ook MTBE, ETBE en andere toevoegingen zijn geen vrienden van oude kunststoffen en rubber. Ook vroeger hadden benzineslangen overigens niet het eeuwige leven. Daarom zijn de originele benzineslangen van een SM vrijwel allemaal al eens vervangen. Maar moderne benzine maakt de situatie eerder erger. De benzineslangen worden namelijk ook van binnen aangetast. Dus zelfs als de benzineslangen van buiten er nog goed uitzien, kunnen ze aan de binnenkant toch aangetast zijn door de benzine en gaan lekken. Als je huidige benzineslangen dan ook ouder zijn dan pakweg acht tot tien jaar, dan doe je er goed aan ze weer te vervangen. En als je SM slangen heeft

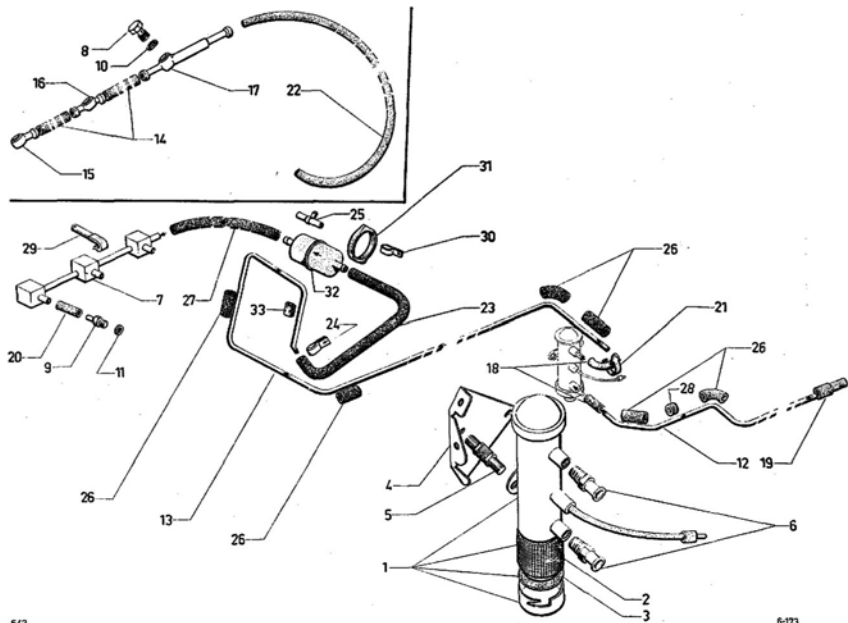
die veel ouder zijn of zelfs nog origineel, dan zou ik daar geen dag mee wachten. Want lekkende benzineslangen vormen een risico op brand en grote gevolgschade.

### Benzineslangen

Ik ben er een sterk voorstander van om de best mogelijke benzineslangen te monteren die beschikbaar zijn. Ten eerste omdat de benzine van vandaag toch agressiever is voor rubber dan de benzine van jaren geleden, zelfs zonder ethanol. Het makkelijkste is om slangen te nemen die aan de specificatie DIN 73379-3E voldoen. Die 3E geeft aan welke versie van de DIN 73379 het is. Zonder een toevoeging zegt alleen DIN73379 niks, want die specificatie bestaat al heel lang. Deze 3E-slang kan zelfs tegen biodiesel met methylester (nog agressiever voor slangen dan benzine) en pure ethanol. De binnenkant is vrijwel altijd gemaakt van FPM -ook bekend als Viton- en dat kan erg goed tegen de meeste chemische stoffen.

Voor een injectie of carburateur neem je een DIN 73379-3D/SAE J30R9 standaard slang. Voor een carburateur kun je ook een slang nemen die voldoet aan de DIN 73379-2B standaard, equivalent aan de SAE J30R7 standaard. Dat is 'goed genoeg'. Neem ze wel van een bekend merk, want er zijn zelfs nagemaakte J30R9-slangen. Tegenwoordig is een injectieslang de norm, en die laat zich ook prima bij een carburateur gebruiken. Op benzineslangen moet sinds enkele jaren verplicht een productiejaar of productie maand en -jaar staan. Staat dat er niet op, laat het dan maar liggen. Ik gebruik als DIN 73379-3E slang de Cohline type 2240, maar er zijn





zeker ook andere merken met goede producten.

### Vervangen

Bij een carburateur heb je vrij weinig benzineslang nodig, het zijn relatief korte stukken. Een injectie heeft ook een retourleiding en langere slangen, goed om te weten. De kunststof leidingen die van achter naar voor lopen zijn goed bestand tegen benzine, ook tegen de moderne variant. Bij demontage wil de leiding nog wel eens knikken, dan moet je hem wel vervangen. Bij alle SM's zit de elektrische benzinepomp voor het rechterachterwiel.

Bij een carburateurmodel moet je slangen vervangen op de tank (6-8mm overgang), te bereiken via het luikje in de kofferbak. Dan de slang van de leiding naar de pomp, weer van de pomp naar de leiding, en dan voor van de leiding naar het schutbord en van schutbord naar carburateurs. Reken op een meter 8mm-slang en het 6-8mm-stukje. Als je dat niet kan vinden, dan kan je ook een 8mm-slang er goed op klemmen. Ik zou er dan twee smalle slangklemmen op zetten. Vergeet ook niet de korte slangetjes van de verdeelleiding naar de individu-

ele carburateurs te vervangen. Als je nog het oudste systeem hebt met de drie banjobouten en tussenslangetjes, dan zou ik kijken of je dat kunt vervangen door de latere verdeelleiding. Bij een injectie is er ook nog de retourleiding en heb je voor de leiding van de tank naar de pomp een slang nodig van 11mm binnendiameter. Kijk eens in de tekening, je hebt bijna drie meter 8mm-slang nodig want er is meer slang gemonteerd. Ook hier moet je aandacht besteden aan de

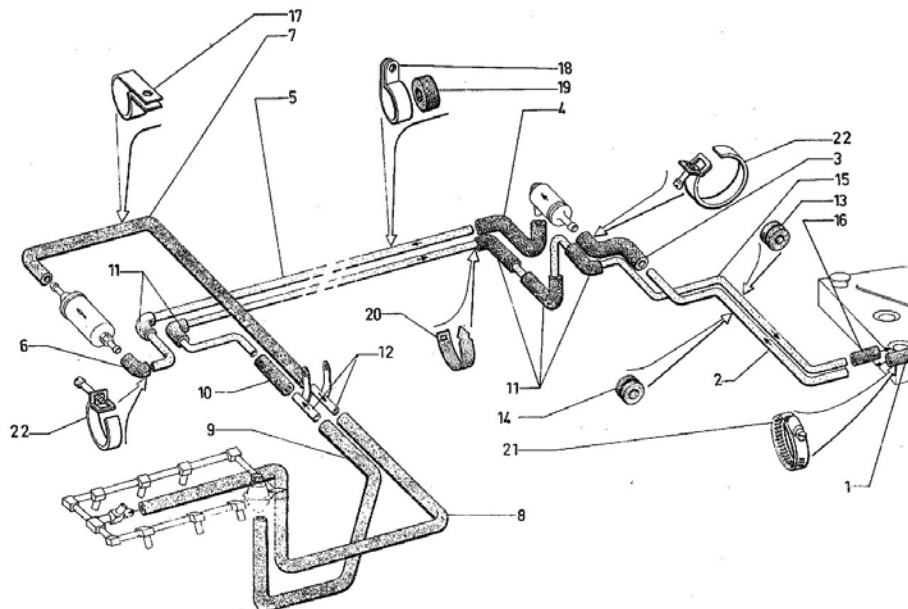
slangetjes op de injectoren. Als je die wilt vervangen, dan raad ik je aan om het inlaatspruitstuk te demonteren. Dat werkt een stuk makkelijker. Je zult wel de originele geperste klemmen er af moeten zien te krijgen, dat is geen sinecure.

### Benzinepomp

En hoe zit het dan met de benzinepomp? De oude pompen willen sowieso wel eens gaan lekken na 50 jaar en dan is vervangen door een nieuwe pomp de aangewezen weg. Neem wel het goede type, met relatief lage druk, en geen pomp van een injectie van nu. Een SM carburateur heeft een speciale lagedrukpomp met hoge opbrengst. Die zijn nog steeds gewoon te koop in varianten die goed omgaan met E10 en zelfs E85. Neem wel de juiste uitvoering, 4-5 PSI maximaal, want anders loopt je vlotterkamer over. Een injectie gebruikt een pomp die maximaal 3 bar druk levert.

### Tanken

Welke brandstof moet ik nou tanken? Dat is natuurlijk een vraag die al enige tijd op je lippen ligt, maar het antwoord kan je waarschijnlijk wel raden. Ik kan je aanbevelen om tegenwoordig E5



te tanken. Voornamelijk vanwege de problemen met ethanol in de benzine, en dan met name als je de SM langere tijd stil laat staan. En wat te doen bij winteropslag? Ik ben er voorstander van om voor de winter de tank grotendeels leeg te rijden en dan bij het opstarten in het voorjaar te vullen met 10 of 20 liter verse benzine voor het starten. Dan begin je met een benzine die goed werkt. Langere tijd benzine opslaan kan alleen in een volledig afgesloten tank. Zet je de auto langere tijd weg, maak dan de tank leeg voor de opslag. Vergeten? Niet starten met oude benzine.

### **Toevoegingen**

Er wordt ook vaak gesproken over toevoegingen die de benzine zouden verbeteren. Ik vind dat daar veel verwarring mee wordt gecreëerd. Bijvoorbeeld ethanolstabilisator: ik zie daar het nut niet van in. Als je op E5 rijdt, heb je het niet nodig en als je E10 tankt met stabilisator, dan ben je beter af met E5. E5 heeft

## *Een SM-motor is uitstekend geschikt voor loodvrije benzine*

zo weinig ethanol dat je het niet nodig hebt. Benzinestabilisator voor de winter dan? Ook hier heb ik mijn twijfels over. Je kunt beter de tank leeg rijden of leeg pompen en aan het begin van het seizoen weer vullen. Het verdampen van de 'lichte delen' is het grootste probleem bij opslag en dat is moeilijk tegen te gaan zonder dat je de 'verdampbaarheid' beïnvloedt. Met name bij een carburateur wil je dat niet, omdat je die relatief snel verdampende onderdelen nodig hebt bij een koude start. Bij een injectie telt dat minder. Als je in een land woont waar het s' winters -25 of kouder is gedurende een paar weken en in de zomer 30 tot 40 graden, dan is dat een andere zaak. Tot slot nog loodvervanger. Een

SM-motor is uitstekend geschikt voor loodvrije benzine. De Maserati-V6 heeft van nature al erg harde klepzittingen en dus geen loodvervanger nodig. Ik zou wel in alle gevallen iedere 10.000 kilometer de klepspelings controleren, ook bij een SM. Dat moet volgens het onderhoudsschema om de 20.000 kilometer, maar dat zou ik alleen doen als je die binnen twee à drie jaar rijdt. Conclusie loodvervanger: niet nodig.

Ik hoop dat ik je zo op weg geholpen heb bij het kiezen van de juiste brandstof voor je SM en dat we nog tot in lengte der dagen (jaren) kunnen genieten van onze klassiekers. Als je vragen hebt, stuur me dan gerust een e-mail op [peter.derks@gmail.com](mailto:peter.derks@gmail.com).



# Ontmoeting met Cock Ooms en zijn Ferrari 400

*In deze aflevering van Soortgelijke Magie komt een auto van het steigerende paard aan bod, de Ferrari 400.*

*Door Robin Visser*







De 400 maakt deel uit van de serie Ferrari 365 GT4 2+2, 400, 400i en 412. Van 1972 tot en met 1989 werd de auto geproduceerd, ongeveer 17 jaar dus. Dat is lang in autoland en een record voor Ferrari. De 365 GT4 2+2, 400, 400i en 412 hebben nagenoeg dezelfde verschijningsvorm. Motorisch zijn ze uiteraard wat anders, getuige ook de verschillende typeaanduidingen. Bij Ferrari was het gebruik dat de cilinderinhoud van één cilinder in de typeaanduiding werd verwerkt. Daarin is in dit geval ook de doorontwikkeling van de motor te zien, maar daarover later meer.

### Ondergewaardeerd

De Ferrari 400 heeft een overeenkomst met de Citroën SM. Beide waren lange tijd erg ondergewaardeerd. Tot zo'n tien

jaar geleden kocht je er een voor een drol en drie knikkers. Voor Ferrari-begripen is het nog steeds geen waarde-topper, maar de waarde zit in de lift. Net als die van de SM overigens, maar dan net wat beter. Het merk Ferrari spreekt bij de vermogende verzamelaars toch wat meer tot de verbeelding. Daarbij zijn Ferrari's veel zeldzamer dan Citroëns. Het marktsegment was en is ook anders. Kortom, ongetwijfeld zal de Ferrari 400 de Citroën SM qua waarde ruim achter zich gaan laten.

De onderwaardering was overigens enkele jaren geleden de aanleiding voor een 'ontmoeting' op Facebook met Cock, de eigenaar van de Ferrari 400 uit deze aflevering van Soortgelijke Magie. Cock vroeg in de groep 'Wie rijdt er nog in een oude bak' om suggesties voor de aankoop van een auto die nog ondergewaardeerd was, maar waarschijnlijk wel een goede waardestijging zou doormaken. Cock is autorestaurateur van beroep en wilde een auto erbij kopen die met eigen arbeid een leuke sprong zou kunnen maken. Ik stelde uiteraard de Citroën SM voor, maar Cock was niet gecharmeerd van de odd-fire-motor. Ik suggereerde nog dat de inherente onregelmatige ontsteking met een modern motormanagement is te ondervangen. Cock was niet te vermurwen.

### Waardestijging

Later, tijdens ons samenzijn voor de dubbeltest, zei hij te hebben gedacht aan





een Lancia Integrale, een Alfa Romeo Montreal en een Lamborghini Espada. Maar een vriend van hem wilde zijn Ferrari 400 verkopen en die voldeed natuurlijk ook meer dan prima aan het criterium 'ondergewaardeerd'. Niet dat ik spijt heb, maar Cock had het toch beter gezien wat betreft de waardeinstijging. De Ferrari is ongeveer 15 procent meer waard geworden dan een vergelijkbare SM. Daarbij lijkt het erop dat er nauwelijks aanbod is in het restauratiesegment van de markt. Het is trouwens maar goed ook dat Cock het beter zag qua waardeontwikkeling. In het hier en nu is het weer goed voor een verhaal.

### Ontwerp

Op weg naar het Concours d'Elégance 2022 op Soestdijk sloot tegelijkertijd met mij een donkerrode 400 aan in de rij. Tijdens onze ontmoeting voor de dubbeltest hoorde ik dat het gaat om de kleur Prugna. Zeldzaam als ze zijn, zeker in deze relatief nog zeldzamere kleur, móest dit Cock wel zijn. Na het parkeren maakten we voor het eerst live kennis. Tegen het einde van het evenement bleef ik nog even hangen op de parkeerplaats, onder meer om te proberen Cock te strikken voor Soortgelijke Magie. Het mocht toen niet zo zijn, maar gelukkig bood Facebook uitkomst met een berichtje via Messenger. Zo zie je maar: social media en live contact, het kan elkaar ook versterken. Het ontwerp van de koets is, zoals de



meeste auto's van het merk, afkomstig van de Pininfarina-studio. De toen nog jonge ontwerper Leonardo Fioravanti stond aan de wieg van het model. Hij genoot zijn opleiding als ingenieur werktuigbouwkunde aan de Politecnico

### *Tot zo'n tien jaar geleden kocht je er een voor een drol en drie knickers*

di Milano. Zijn afstudeerrichting was carrosserie-ontwerp en aerodynamica. In 1964 kwam Fioravanti op 26-jarige leeftijd in dienst bij Pininfarina. Hij zou 24 jaar werkzaam zijn voor het bedrijf. Hij klom er op tot designdirecteur en hij werkte mee aan het ontwerp van alle Ferrari's uit de periode 1966 tot 1986. Dat gaat dus onder meer om de prachtige Dino 206 GT, 365 Daytona en 308/328/288 GTO. Ook de Testarossa staat in het rijtje, voor velen een jeugd-droom die als poster op de jongenskamer aan de muur prijkte. In 1987 richtte Leonardo Fioravanti zijn eigen ontwerp bureau op in Moncalieri bij Turijn. Van 1988 tot 1991 werkte Fioravanti voor het Fiat-concern, aanvankelijk als plaatsvervangend algemeen directeur van Ferrari en later als directeur van het Fiat en Alfa Romeo Centro Stile. Vanaf 1991 wijdde hij zich volledig aan zijn eigen bedrijf dat veel concept cars produceerde. Het ontwerp van de 400 brak met een



trend van Ferrari. De rondingen van de vroegere Ferrari's moesten plaats maken voor de strakke lijnen. Dat werd de trend in de jaren '70, getuige ook bijvoorbeeld de ontwerpen van Giugietto Giugiaro die een vergelijkbare evolutie doormaakten. Verder werd het fastbackuitgangspunt verlaten en deed de kofferbak zijn intrede. In tegenstelling tot veel andere auto's met een koets van Pininfarina werd de Ferrari 400 daar niet afgebouwd. De carrosserie werd er vervaardigd en volledig afgewerkt. De afgewerkte carrosserieën gingen naar Maranello voor assemblage. Bijzonder aan de carrosserie was dat de vloer van glasvezel was.

### De salon

Het interieur van de 400 biedt plaats aan vier volwassenen. De zittingen achterin zijn anders dan bij de SM echte fauteuils. Maar net als bij de SM is de beenruimte beperkt. De afwerking van het interieur is luxe, met rijkelijk gebruik van hout en leer. Zelfs het hemeltje is van leer. Tussen de voorstoelen zit een brede oplopende middenconsole met een prominente plaats voor de versnellingspook of automaatselectiehendel. Bovenin de middenconsole zijn drie kleine meters te zien.

Het instrumentarium achter het stuur is voorzien van twee grote meters, de kilometerteller en de



toerenteller en nog twee kleine meters, één voor de oliedruk en één voor de watertemperatuur. De oplopende middenconsole mondt uit op vier klokjes, van links naar rechts de tijd klok, de benzinemeter, de oliethermometer en de ampèremeter. Het stuur is origineel een driespaaks met leer bekleed sportstuur, maar Cock heeft als rechtgeaarde Nardi-dealer een Nardi-stuur gemonteerd en dat oogt supergoed.

### Onderstel

Het chassis van de Ferrari 400 is gebaseerd op dat van de 365 GTC/4 (opvolger van de Daytona). Het werd 20 centimeter verlengd en de spoorbreedte achter werd 2 centimeter verbreed. Toch is de carrosserie 20 centimeter korter dan die van de Daytona. De auto is opgebouwd met een buizenframe waarop de carrosseriepanelen zijn gemonteerd. Bijzonder aan de buizen is





dat ze ovaal zijn. Daarmee wordt een hogere stijfheid bereikt in de buigrichting die de carrosserie inherent heeft door de zwaartekracht of door de krachten die vrijkomen door het rijden. De onafhankelijke ophanging rondom en de nivellering op de achteras gecombineerd met stuurbevestiging zorgen voor het nodige comfort en een handelbaarheid. De auto beschikt over geventileerde schijfremmen met een diameter van 302 mm voor en 297 mm achter, waarmee deze vlotte 2000 kilo zware 12-pitter ook weer tamelijk rap kan worden afgeremd. Het onderstel van de 400 was zowel op comfort als op sportiviteit gericht. De wielophanging was onafhankelijk met triangeldraagarmen, spiraalveren, Koni-schokdempers en stabilisatorstangen voor en achter. De bekrachtigde besturing is van het type worm en rol. De banden hebben de maat 215/70 VR 16 of 240/55 VR 415.



## Aandrijving

De Ferrari 400 wordt aangedreven door de Ferrari Colombo-motor. Dat was een watergekoelde 60 graden V12-motor, ontworpen door Gioacchino Colombo en zijn assistenten Giuseppe Busso en Luigi Bazzi. Met het ontwerp werd rekening gehouden met de Formule 1-regels. De motor heeft een lange geschiedenis. In steeds doorontwikkelde vorm werd de motor tussen 1947 en 1988 in diverse Ferrari's toegepast. De Colombo-V12 heeft ook nog een opvolger gehad, de Lampredi-V12. De Colombo-motor overleefde de Lampredi. Uiteraard was Aurelio Lampredi als chef motoren-ontwikkeling bij Ferrari wel medeverantwoordelijk voor de doorontwikkeling. Aurelio Lampredi is overigens eerder al voorbij gekomen in deze rubriek als ontwerper van de Fiat-V6 uit de 130.

De harten van de boringen van de Colombo-motor werden met het oog op de toekomst op 90 millimeter uit elkaar geplaatst. Dat is ruim en daardoor was er nog een vergroting van de motorinhoud mogelijk. De ontwikkeling van de Colombo-motor ging door lang nadat Colombo was vervangen door Aurelio Lampredi als motorontwerper. Hoewel de Lampredi-V12 best van waarde was voor het bedrijf, was het de motor van Colombo die Ferrari in de jaren '50 en '60 naar de voorhoede van high-performance auto's dreef.

## Types

In de verschillende types leverde de V12-motor 310 tot 340 pk. Dat was niet steeds een stapje omhoog. Met de overgang van de 365 Daytona naar de 365 GT4 2+2 steeg het aantal pk's nog van 310 naar 340. Met de overgang naar de 400 groeide het volume weliswaar van 4,4 liter naar 4,8 liter, maar het vermogen bleef 340 paardenkrachten. Qua vermogen was de overgang van de 400 met

carburetors naar de 400i met Bosch K Jetronic-injectie wel opvallend. Het vermogen ging daarmee namelijk terug naar 310 pk. De motor moest de steeds strengere Amerikaanse uitstootnormen kunnen halen, hetgeen ten koste ging van het vermogen. Met de 412 steeg het motorvolume verder tot 4,9 liter en kwam het vermo-



gen weer terug op 340 pk. Controversieel onder Ferrari-puristen was dat de auto vanaf de 400 behalve met vijf-bak ook met een automaat verkrijgbaar werd. Een automaatbak zou niet des Ferrari's zijn. De bak was afkomstig van General Motors. De markt dicteert en de meeste Ferrari's 400, 400i en 412i werden uitgerust met een automatische versnellingsbak. De handgeschakelde versie is iets sneller en haalt ongeveer 245 km/h. Accelereren van 0 tot 100 km/h neemt ongeveer 7 seconden in beslag. De productie stopte in 1989 zonder dat er onmiddellijk een directe opvolger werd gelanceerd. Het concept 2+2 met V12-motor voorin kwam terug in 1992 met de 456. Tegenwoordig komen de Ferrari's 365 GT4 2+2, 400, 400i en 412 steeds meer in trek. Dat kan na-



tuurlijk ook niet anders met een mooi gelijnde auto afkomstig van Ferrari. Opgeteld met het geringe productieaantal van in totaal 2907 maakt dit dat de waarde nog wel even in de lift zal blijven zitten.

#### **Benen strekken**

Cock woont en werkt onder de rook van het Botlek-gebied op het eiland Voorne-Putten. Op zon-

### *De motor moest de steeds strengere Amerikaanse uitstootnormen kunnen halen, hetgeen ten koste ging van het vermogen*

dag kun je daar veilig een kanon afschieten en dus ook auto's de benen laten strekken. De wegen zijn veelal recht met wat flauwe bochten, prima omstandigheden voor een GT. Nou ja, prima omstandigheden voor de SM, wat minder voor de Ferrari. Er zijn namelijk nogal wat drempels aangebracht in de wegen. Niet van die korte hoge, maar van die lange plateaus: hoog genoeg om de Ferrari 400 af te stoppen. Maar niet de SM. Dat viel Cock direct op achter het stuur. Rijden over drempels is echt anders dan bij zijn Ferrari.

Ik had Cock meegegeven dat de SM al warm was gereden op weg



naar Voorne-Putten. Dat was niet aan dovemansoren gericht. Cock had de vaart er gelijk goed in zitten. De drempel nam hij gaandeweg steeds meer SM-waardig. Cock vond de motor toch wel lekker oppakken. Dat nodigde hem uit om lekker te trappen. Helaas dacht ik niet aan de open deur over de odd-fire-motor, maar de non-verbale communicatie zei me genoeg. Bij de Ferrari voel je elk kiezeltje op de weg. Niet storend, want daar doet de



benoemde dat dit met de SM wel heel anders was. Het voordeel dat je niet af hoeft te remmen bij plateaus is wat Cock betreft ook comfort.

Waar Cock minder enthousiast over was, dat was het sturen. Hij had het stuur stevig vast in plaats van de Diravi z'n werk te laten doen. Weliswaar ging het gaandeweg de rit steeds beter, maar het werd geen liefde. Cock heeft liever wat meer weerstand bij het sturen. Dat geeft hem meer gevoel. Later in de Ferrari zou ik merken wat hij bedoelde. Gewend aan de SM, vind ik die juist wat zwaar sturen. De 400 kilo meer doet daarbij trouwens ook een duit in het zakje. De Ferrari 400 is wel echt veel auto om mee te sturen. Verder vindt Cock het interieur van de SM prachtig. Alleen het klokkenspel kan 'm niet

2 ton massa een duit in het zakje, maar wel in wegcontact. Cock





bekoren. Ik vertelde Cock dat het klokkenspel juist één van de alom geprezen onderdelen van de SM is. Cock heeft meer met het klokkenspel van de Ferrari. Hoewel heel anders, vind ik die ook echt geweldig.

### **Toevalstreffer**

De aanschaf van de Ferrari was een toevalstreffer voor Cock. Zoals gezegd, van een vriend kunnen kopen. De prijs was netjes, maar dat was niet het enige. Cock had zelf samen met de bevriende eigenaar de motor geheel gereviseerd. Dat was nodig, de auto heeft een lange trits van eigenaren gehad. De auto is haar leven begonnen in de woestijn van één of andere oliestaat. Cock merkte op dat er dus ook een dubbele airco in zit, zowel voor- als achterin. Verder zit er een open dak in voor wat verse lucht van bovenaf, een niet echt voor de hand liggende

optie als er ook al airconditioning beschikbaar is. De auto heeft na de tijd in de woestijn ooit deel uitgemaakt van de collectie in Hoevelaken. Dat had wel een voordeel. Het was en is geen afgetrapt exemplaar. Gevraagd naar de bijzonderhe-

den van zijn auto benoemt Cock de goed staande kleur Prugna (Pruim), de strakke lijnen en de 12-cilindermotor. Ik ben het roerend met Cock eens. Qua lijn is de 400 prachtig en wat mij betreft is het de laatste echt chique Ferrari. En dat geluid, het lijkt wel motormuziek van een symfonieorkest dat er uit het vooronder komt. Trompetgeschal vanuit de carburateurs en een diepe paukenslag vanuit de 12 cilinders. Een bijzonder technisch aspect aan de Ferrari 400 lijkt geïnspireerd te zijn op het idee van de hydraulische Citroën-vering. De Ferrari beschikt namelijk over een nivelleringsstelsel op de achteras. Verder benoemde Cock als bijzonder technisch element de ovale buizen waarmee het casco van de 400 is opgebouwd. Als vast onderdeel van het vraaggesprek vroeg ik Cock naar zijn leukste belevissen met de auto. Aan Cock is dat wel een gewaagde vraag. Hij beschikt over het nodige leuke, waaronder een Renault Caravelle cabrio, een Dino 308 GT4 en een Fiat 1800 station met een heerlijk spinnende 6 in lijn. De Renault Caravelle is de auto waar hij de meeste tripjes mee maakt. Het antwoord op mijn vraag over de 400 was kort maar krachtig: "Elke keer als ik erin rijd, is het bijzonder." En ik snap waarom.



# 30 jaar Citroën SM Club: back to the roots



*Op 22 april 1993 is onze club opgericht. Dat betekent dat we dit jaar een lustrumjaar hebben. Om dat te vieren gingen we op zaterdag 22 april, exact 30 jaar na de oprichting, terug naar waar het allemaal begon. Althans, in de buurt van.*

*Door Jan van Ekris*

*Foto's: Marius Hille Ris Lambers en Marc Hopmans*





De oprichting van onze club vond plaats in en om het stijlvolle Jachthuis Sint Hubertus uit 1920, ooit eigendom van het echtpaar Kröller-Müller, bekend van het gelijknamige museum in Otterlo op het Nationaal Park De Hoge Veluwe. Het schitterende jacht-

huis, een ontwerp van de bekende architect Berlage, was een representatie van de rijkdom van het illustere echtpaar, dat graag met hun rijkdom pronkte. De architectonische uitstraling in combinatie met de forse omvang van het jachthuis, zorgde ervoor

dat het prima correspondeerde met onze Diva's die naadloos pasten in deze omgeving. Als Helene Kröller-Müller in de jaren '70 had geleefd, dan had ze zeer waarschijnlijk in een SM gereden, zo verliefd was zij op kunst en architectuur. Een SM is tenslotte ook een kunstobject en een hoogstandje qua design en techniek.



### Milieuregels

De organisatie van het lustrum heeft zich in alle bochten gewrongen om wederom gebruik te mogen maken van het jachthuis onder het motto 'back to the roots'. De huidige milieuregeling verhindert echter een bezoek aan het jachthuis en het Nationaal Park De Hoge Veluwe. Onze Diva's zijn volgens de klimaatwetenschappers te belastend voor de fragiele natuur op de Hoge



Veluwe. Daar een mening over hebben is in het publieke debat niet gewenst. Dat hebben we dan ook maar achterwege gelaten. Paleis Het Loo is na het voltooiën van de uitgebreide renovatie en toevoegen van 5000 vierkante meter nieuwbouw pas op 22 april jl. weer opengegaan voor het publiek. Ook hier konden wij helaas niet terecht. Enerzijds vanwege het feit dat zij nog geen grote groepen willen ontvangen, anderzijds waren onze Diva's niet gewenst vanwege dezelfde milieuregels welke gelden voor het park De Hoge Veluwe. Na een middag gezellig brainstormen met geboren en getogen Veluwekenner Nico Schakel, waren we er snel uit: we gaan een leuk en goed gevuld programma in en rond de Veluwe organiseren.

### **Weersomstandigheden**

22 april 2023 belooft een prachtige dag te worden: droog, volop zon, 20 graden Celsius en wei-

## *Als Helene Kröller-Müller in de jaren '70 had geleefd, dan had ze zeer waarschijnlijk in een SM gereden*



nig wind. Tenminste, dat is de voorspelling ongeveer een week ervoor. In de loop van de week verslechtert het weer. Het wordt kouder, het gaat harder waaien, regen dreigt en de zon raakt steeds verder uit zicht. Geen goede uitgangspositie voor het houden van een tourrit door de prachtige Veluwe en een lunch in de buitenlucht.

Op de zaterdag van de lustrumviering schijnt er gelukkig toch een vrolijk zonnetje. Ik rijd met mijn echtgenote vanuit onze woonplaats Boskoop per heerlijk zwevende SM naar Ermelo, waar we in restaurant Buitenplaats Het Loo verzamelen en een koffiement delen. Het is goed om weer veel bekende, maar ook nieuwe gezichten te zien. Na een welkomstwoord door mij geeft Nico nadere informatie over het programma en uitleg over de tourrit. Met 43 personen en een twintigtal SM's vertrekken we voor de eerste etappe richting de lunchlocatie. Dat is bij de watersportvereniging te Elburg aan het Drontermeer. Een goed gekozen locatie waar zowel wij als onze Diva's even kunnen rusten en wij een





lekkere, traditioneel Hollandse lunch 'uit de kofferbak' voorgeschoteld krijgen. De zon schijnt nog steeds lekker, maar dreigende donkere wolken kondigen een ander weertype aan. Om 14.00 uur gaat de hele karavaan weer rijden en een half uur later vangt een forse regenbui aan.

### Aviodrome

Het is maar een stukje lopen van het parkeerterrein naar het luchtvaartmuseum Aviodrome dat grotendeels overdekt is. Binnen krijgen wij een rondleiding van professionele gidsen over de historie van de luchtvaart. In het museum staan (replica's van) iconische vliegtuigen als de Fokker 'Spin' en de Douglas DC-2, de beroemde 'Uiver'.

Nederland heeft een rijke luchtvaarthistorie. Dat is niet zo vreemd, ons land had vooral vroeger veel overzeese gebiedsdelen als Suriname, de Boven- en Benedenwindse Eilanden en Indonesië. Die liggen niet bepaald om de hoek en zijn met een vliegtuig uiteraard sneller bereikbaar dan per boot. Het is mede om die reden dat onze nationale luchthaven Schiphol sinds de oprichting in 1916 een enorme groei doorge-



maakt heeft en een wereldspeler van formaat is geworden. Buiten staan op het terrein van het Aviodrome onder meer een Boeing 747 Jumbo Jet, een Fokker 100 en sinds kort ook een Russische MIG straaljager en een Saab Viggen straaljager tentoongesteld. Design, aerodynamica en snelheid zijn belangrijke waarden in de luchtvaartwereld. Die parallel heeft de Citroën SM gemeen met veel iconische vliegtuigen. Er is bij de luchtvaart altijd een enorme

drang naar baanbrekende techniek. Onze Diva's zitten er ook vol mee!

### Afsluiting

Rond 17.00 uur gaan we via een mooie, maar nog altijd regenachtige route naar Apeldoorn. Daar, in het gezellige restaurant De Boschvijver, heffen we het glas op onze 30-jarige club. Met 162 leden is onze club springlevend en actief als nooit tevoren. Op naar de 50 jaar!



Na een lekker diner en goede gesprekken eindigt deze dag rond 21.00 uur. De Diva's zweven dan weer terug naar alle windstreken van Nederland. We kunnen terugkijken op een zeer geslaagde en gezellige lustrumviering.







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

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

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

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



Koninklijke  
Nederlandsche  
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR  
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP



## SM's onder de hamer (25)



*Zit de SM in de lift? Veilinghuis Aguttes stelt van wel. Een gewaagde uitspraak, maar de afgelopen maanden gingen er wel degelijk een aantal pareltjes voor flinke bedragen weg. Gelukkig was er ook nog genoeg keus voor de kleinere beurs. Alle genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.*

*door Sietse Beckers*

**Datum:** 14 december 2022  
**Plaats:** Neuilly-sur-Seine, Frankrijk  
**Veilinghuis:** Aguttes  
**Kavel:** Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9097

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 95787 kilometers. Een SM met documentatie die helemaal teruggaat tot de levering, daar worden we altijd blij van. Deze diva in Sable Métallisé werd nieuw aangeschaft door de heer David Georges en bracht haar eerste jaren door in het Franse departement Ain, in de regio Auvergne-Rhône-Alpes. Wanneer

de heer Georges haar van de hand deed vertelt het verhaal helaas niet, maar de auto verblijft sinds 2018 bij de (pas) derde eigenaar. In 2009 en 2010 vond er groot onderhoud plaats aan de techniek, waarbij de motor opnieuw werd opgebouwd en alle mechanica en hydrauliek een opfrisbeurt kreeg. Totale kosten: ruim 26.000 euro. Ook de foto's scheppen het beeld van een diva die liefdevol is behandeld. Een strakke koets, mooi origineel leer en alles keurig verzorgd. Op een paar kleine details na niks om over te zeuren. Dat in combinatie met de uitgebreid gedocumenteerde historie maakt over het algemeen begeerd. Toch



genoeg gegadigden die door deze onvolkomenheden heen konden kijken. En met de wetenschap dat het technisch onderhoud deels door wijlen Jerry Hathaway van SM World werd uitgevoerd, lijkt hier een mooi rijdend project te staan. Verkocht voor 27.750 dollar (25.000 euro).

**Datum:** 11 januari 2023

**Plaats:** Santa Monica, Verenigde Staten

**Veilinghuis:** Bring a Trailer

**Kavel:** Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0958

**Bijzonderheden:** carburateur, 3.0 liter, automaat, moderne airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 71773 mijlen.

We blijven in Californië, de staat waar de volgende SM vermoedelijk het grootste deel van haar leven doorbracht. Autobedrijf Larry Reed in Beverly Hills verkocht de auto nieuw in 1973 voor 13.844,75 dollar en ook de laatste eigenaarswissel in 2021 vond plaats in de 'Golden State'. Leuk om de



ontkennen, is er geen ontkomen aan dat 50 jaar levenservaring zich aftekent. Dat kan je met kunstmatige ingrepen bestrijden of simpelweg accepteren. Deze Californische dame heeft voor acceptatie gekozen en maakt geen geheim van haar leeftijd. De kleurverschillen in haar lak verraden een aanvaring in 2018 en rondom vertoont ze deukjes, krasen en roestplekken. Haar interieur heeft soortgelijke gebruikssporen. Scheurtjes in het droge leer, openstaande naden, broze kunststoffen en vergaan tapijt. Een dagje schoonheidssalon zou zeker geen overbodige luxe zijn. Betekent dat dan dat ze niet meer in de belangstelling staat? Zeker niet. Op Bring a Trailer waren



bleef de echte interesse uit, ondanks de op het oog niet onredelijke schatting door Aguttes van 50.000–70.000 euro.

**Datum:** 4 januari 2023

**Plaats:** Santa Clarita, Verenigde Staten

**Veilinghuis:** Bring a Trailer

**Kavel:** Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9302

**Bijzonderheden:** carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, grijs met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 69380 mijlen.

Hoe hard we het soms ook willen





nieuwprijs te vergelijken met de veilingopbrengst anno 2023. Spoiler alert: die bedroeg 30.500 dollar (27.500 euro). Slechts 2.500 euro meer dan de voorgaande SM en je kunt je afvragen of het slim was om de auto zonder reserve aan te bieden. Deze diva staat er namelijk echt een stuk beter bij. Toegegeven, een automaat is minder in trek dan een handbak, maar voor dit geld valt er heel weinig te klagen. De gouden koets blinkt onder de Californische zon en toont geen opvallende oneffenheden. Het interieur lijkt opnieuw bekleed, doet fris en strak aan en is voorzien van funky vloerkleedjes. Misschien een smerige motorruimte dan? Nee, ook dat ziet er keurig uit en uit de meegeleverde papieren valt op te maken dat er de afgelopen jaren aardig in de techniek is geïnvesteerd. Sterker nog, na de veiling verklapte de winnende bidder dat hij de auto al eens eerder in bezit had. Hij kocht haar destijds van Jerry Hathaway, die er veel werk in had gestoken. Jerry had de auto zelfs nog zelf nieuw verkocht in 1973, als autoverkoper bij Larry Reed! Een goede SM met een mooi verhaal dus en voor nog geeneens 30.000

euro een absolute 'steal'.

**Datum: 28 januari 2023**  
**Plaats: North Salem, Verenigde Staten**  
**Veilinghuis: Bring a Trailer**  
**Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0777**

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 58757 mijlen. Driemaal is scheepsrecht, want ook deze diva komt oorspronkelijk uit Californië. In 1973 verliet ze de showroom van Bel-Camino Motors of Belmont, net onder San Francisco. Na 50 jaar in de Verenigde Staten is het echter tijd voor een nieuw avontuur. Haar nieuwe eigenaar bevindt zich in Hamburg en dus komt ze weer terug naar Europa. Gezien haar nieuwe thuisland is het nog toepasselijk ook dat ze in het verleden werd overgespoten in een blauwtint van Mercedes. De kleur past mooi in het rijtje van andere afwijkende kenmerken. Zo werden de wioldoppen deels meegespoten in hetzelfde blauw, laat de auto van zich horen door vierdubbele uitlaatpijpen, prij-

ken twee foielelijke moderne buitenspiegels op de deuren en is de kofferruimte met bruin tapijt bekleed. Geen auto voor de originaliteitsfreak dus. De motor is sowieso niet meer origineel, die werd in 2019 vervangen. De blauwe lak ziet er keurig uit, alleen de keienvanger heeft een aantal keer het asfalt gekust. Kijken we naar het interieur, dan lijkt dat nog in redelijke staat. Toch vraagt het om een kritische blik. Je zou anders bijna missen dat de naden op de achterbank zijn afgeplakt met tape in exact dezelfde bruine kleur als het leer. Met een beetje geluk komen we de auto ook eens in Nederland tegen en kunnen we het met eigen ogen bekijken. Verkocht voor 46.000 dollar (41.400 euro).

**Datum: 4 februari 2023**  
**Plaats: Parijs, Frankrijk**  
**Veilinghuis: Artcurial**  
**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB5531**

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, moderne airco, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 00274 kilometers. Een zeldzame kans afgelo-





pen Rétromobile: veilinghuis Artcurial bracht een praktisch nieuwe SM onder de hamer. En met nieuw bedoel ik ook echt nieuw, tot aan het chassis toe. De originele 00SB5531 werd na de import naar Zweden in 1977 namelijk zo verwaarloosd, dat ze

eind vorige eeuw van de straat werd gehaald en bijna 20 jaar stond weg te kwijnen. Toen een Zweedse SM-specialist in 2016 besloot haar nieuw leven in te blazen, bleek het chassis zo slecht dat deze werd vervangen door een nieuw exemplaar uit de oude



fabrieksvoorraad van Citroën. Het chassisnummer werd daarbij met goedkeuring van de Zweedse autoriteiten overgezet. En als je dan toch bezig bent met 'new old stock', waarom die lijn dan niet doortrekken? De lijst NOS-onderdelen die is gebruikt om de auto weer op te bouwen, is buitenge-

woon lang. Zelfs alle panelen zijn, op de achterklep na, fabrieksnieuw. Dat nieuwe plaatwerk werd voorzien van de oorspronkelijke kleur Vert des Tropiques en ook de techniek is helemaal opnieuw opgebouwd. Kers op de taart is het originele bruin lederen interieur in topstaat. Veel dichter bij een fabrieksnieuwe SM zal je niet snel komen. Uiteraard vraagt zo'n kans wel om diepe zakken. Artcurial schatte de opbrengst tussen de 80.000 en 120.000 euro, een realistisch bedrag zo bleek. Het bieden stakte bij 85.824 euro en daarmee voegt deze van de dood geredde SM zich bij het topsegment.

**Datum: 4 februari 2023**

**Plaats: Richmond, Verenigde Staten**

**Veilinghuis: Bring a Trailer**

**Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB4454**

Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, moderne airco, originele radio, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 49639 mijlen.

Drie jaar geleden kwam deze SM ook al voorbij op Bring a Trailer en de koper van destijds zette sinds die aankoop slechts 1000 kilometer bij op de teller. Wel liet hij het nodige werk uitvoeren, waaronder een stuurhuisrevisie en installatie van een nieuwe koppeling. Een prima investering zo blijkt, want de auto werd afgehamerd op 45.000 dollar (40.500 euro). En dat terwijl ze in 2020 nog voor 27.750 dollar (25.000 euro) van de hand ging. Meer





details over de auto lees je in SublieM 91, ook digitaal terug te vinden op de clubwebsite.

**Datum: 11 februari 2023**

**Plaats: Santa Monica, Verenigde Staten**

**Veilinghuis: Bring a Trailer**

**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB6186**

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, groen met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 34747 mijlen.

Nog één Californische SM dan. Verkocht vanuit Santa Monica, dezelfde stad waar ze in 1973 voor het eerst werd afgeleverd



door autodealer Don Runnalls' Citroën. In de jaren die volgden versleet ze opvallend veel eigenaren uit het wereldje van de showbizz. Te beginnen met Irving Axelrad, de vaste advocaat van Paul Newman. In 1982 nam U2-bassist Adam Clayton het stuur over en uiteindelijk belandde ze bij Lee Orloff, een Oscar-winnende geluidstechnicus. Orloff hield de diva ruim 20 jaar in bezit en liet het onderhoud uitvoeren door -daar is hij weer- Jerry Hathaway. Meer recent zien we dat de auto sinds 2016 in handen is van dezelfde eigenaar. Die betaalde in 2016 55.000 dollar (45.000 euro) en reed sindsdien een kleine 20.000 kilometer. Een vrij actieve liefhebber dus. Bij dergelijk gebruik komt natuurlijk ook wat onderhoud kijken en onder meer de veerbollen, hydrauliekpomp en remkluwen werden onder handen genomen. Optisch kreeg de koets ook nog wat aandacht en dat is te zien. De auto toont zeer netjes, zowel van buiten als binnen en onder de motorkap. Opvallend detail zijn nog de elektrisch verstelbare buitenspiegels. Een SM in goede conditie dus en met een roemrucht verleden. Dat is volgens de eigenaar meer waard dan de 45.000 dollar (40.500 euro) die op Bring a Trailer werd geboden. No deal.

**Datum: 18 februari 2023**

**Plaats: Kelowna, Canada**

**Veilinghuis: Bring a Trailer**

**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4390**

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, zwart met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 06046 mijlen.

Maar weinig SM's verlieten de fabriek met kleurcode AC200, oftewel zwart. Samen met Rouge de Rio, Rouge Grenade en Bleu d'Orient bungelt Noir onderaan het lijstje meest gekozen kleuren. Dat maakt een zwarte SM altijd een beetje bijzonder. In dit geval betreft het helaas geen originele AC200, maar een SM die in de ja-



ren 90 verkleurde van goud naar zwart. In diezelfde periode maakten de originele Amerikaanse koplampen plaats voor Europese exemplaren, met de kanttekening dat de binnenste lampen niet meedraaien. Een andere opvallende aanpassing is de digitale radio die nu de plek van de asbak in de middenconsole inneemt en in verbinding staat met twee flinke speakers in de hoedenplank. Een smaakgevoelige aanpassing in een interieur dat verder aandacht



behoeft. Het zwarte leer is de uiterste houdbaarheidsdatum al even gepasseerd en ook het tapijt heeft frissere tijden gekend. Het plaatwerk lijkt nog wel in goede staat, maar dat is bij een zwarte auto lastig inschatten op foto's. Tel daar de zuinige info over de staat van de techniek bij op en je hebt een SM waar geïnteresseerden behoedzaam op boden. Bij 23.200 dollar (20.900 euro) durfde niemand het aan nog hoger te gaan. De reserve werd daarmee niet gehaald.

**Datum: 4 maart 2023**  
**Plaats: Amelia Island, Verenigde Staten**  
**Veilinghuis: Broad Arrow Auctions**

**Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5583**

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, elektrisch zonnedak, groen met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 01687 kilometers.

De Nederlandse SM met kenteken AR-46-86 was een van de blikvangers van de Gooding&Co-veiling in Scottsdale begin 2019. De groene diva in vlekkeloze staat bracht ruim 105.000 dollar (95.000 euro) op en was een van

de weinige auto's van die veiling die meer opbracht dan de schattingen. Afgelopen maart dook de auto opnieuw op, wederom op een Amerikaanse veiling en nog steeds op Nederlandse platen. De afgelopen vier jaar stond ze dus vooral stil, getuige ook de tellerstand die slechts 80 kilometer opliep. Hoewel de staat van de auto nog steeds onberispelijk lijkt, stopte het bieden ditmaal wat eerder dan vier jaar geleden. Verkocht voor 89.600 dollar (80.800 euro). Meer info over de auto zelf vind je in SublieM 89.

**Datum: 18 maart 2023**  
**Plaats: Thornton-le-Dale, Verenigd Koninkrijk**  
**Veilinghuis: Mathewsons**  
**Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. onbekend**  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, rood met zwart lederen interieur, opgegeven tellerstand: 70000 mijlen. Niet alleen in Nederlandse loodsen worden ineens SM's gevonden, ook in Engeland duikt er nog wel eens een diva op in een oude schuur. Zoals dit rode exemplaar dat verborgen stond in een oude





vliegtuighangar. De (slechts tweede) eigenaar bezat haar maar liefst 46 jaar. En dat is eigenlijk ook meteen zo'n beetje alles wat we weten over de historie, behalve dan nog dat de auto oorspronkelijk wit was. De gehele staat wijst er in ieder geval op dat een aanzienlijk deel van die 46 jaar niet op de openbare weg is doorgebracht. Online veilinghuis Mathewsons rept over een 'proven runner', maar daar zou ik niet blind op vertrouwen. Het moge duidelijk zijn dat dit een project betreft. Daarom ook verkocht voor een projectprijs: 12.200 pond (13.800 euro).

**Datum: 2 april 2023**

**Plaats: Parijs, Frankrijk**

**Veilinghuis: Aguttes**

**Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. onbekend**

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, wit met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 24165 kilometers. Hartstikke leuk natuurlijk dat Norev onlangs een 1:12-schaalmodel van de SM in introduc-

tiekleuren uitbracht, maar met een beetje doorsparen kon je bij veilinghuis Aguttes ook een echt exemplaar kopen. Goed, niet dé introductie-SM, maar wel een diva uitgevoerd in wit met bruin lederen interieur. Een vrij zeldzame combinatie, ook al leerde de wereld de SM zo voor het eerst kennen. Dit exemplaar werd een jaar na de introductie geproduceerd en komt met een gedocumenteerde geschiedenis. Die zal je zelf nog door moeten bladeren, want Aguttes citeert er weinig uit. De motor is naar verluidt recentelijk gereviseerd en de huidige eigenaar trapt hem nog regelmatig op zijn staart. Het ziet er in ieder geval verzorgd uit onder de kap, net als in het interieur. Het plaatwerk heeft wel wat werk nodig, met name op het scherm linksvoor en de aangrenzende deur maakt het wit in toenemende mate plaats voor roestbruin. En ook de keienvanger verdient geen schoonheidsprijs. Aguttes hoopte ondanks die aandachtspuntjes tussen de 333 en 400 Norev-modelletjes op te

halen, oftewel 50.000-60.000 euro. Dat bedrag werd niet gehaald, wellicht door concurrentie van de volgende auto.

**Datum: 2 april 2023**

**Plaats: Parijs, Frankrijk**

**Veilinghuis: Aguttes**

**Kavel: Citroën SM 1974, chassis no. onbekend**

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 29464 kilometers. De tweede SM die Aguttes begin april aanbood had meer succes. Dat heeft ongetwijfeld voor een groot deel te maken met het feit dat de auto volledig werd geres-taureerd door het Franse SM2A. In 2021 brachten we als club nog een bezoek aan dit sympathieke familiebedrijf en de kwaliteit die vader en zoon Gallet afleveren is inmiddels bij de meeste SM-rijders welbekend. Hun signatuur is bij deze SM vooral in de motorruimte terug te vinden. Hoewel niet zo extreem als in de gouden SM2A-showauto zien we ook hier een hoop technische aanpas-



singen, met de moderne injectie als meest in het oog springende component. Helaas zie je daar niks van als de kap gesloten is, maar dan heb je gelukkig nog vers spuitwerk in Brun Scarabée om over te kwijlen. SM2A liet het originele interieur ongemoeid en gelukkig maar. Het zou toch zonde zijn om zulk mooi gepateneerd leer door een nieuwe koeienhuid te vervangen. Of, in moderne auto's populair en nog veel erger, vegan-leer. Vroeger heette dat overigens gewoon skai. Sinds de restauratie legde de auto 7000 kilometer af, dus ze is net ingereden. Een recente restauratie door een gerenommeerd bedrijf, daar liepen de bidders wel warm voor. Verkocht voor 66.482 euro, net binnen de geschatte 65.000-85.000 euro.

**Datum: 11 april 2023**  
**Plaats: Hasselt, België**  
**Veilinghuis: Troostwijk Auctions**  
**Kavel: Citroën SM 1972, chassis 00SC0932**

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, goud met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 70830 kilometers.

We eindigen dicht bij huis, in het Belgische Hasselt. Daar werd deze dame in Feuille Dorée aangeboden. Na een vruchteloze eerste veilingpoging bood Troostwijk Auctions een 'LAATSTE KANS!' om de diva alsnog in bezit te krijgen. Dan moest je wel bereid zijn een gokje te wagen, want bezichtigen was er niet meer bij. En uit de algemene begeleidende tekst werd je ook niet heel veel wijzer. De auto werd in 2011 door de verkopende partij aangeschaft, voorzien van een 123-ontsteking en kreeg recentelijk 'mechanisch nazicht'. Zonder verdere uitleg kan dat van alles



betekenen, van een totale revisie tot het openen en sluiten van de motorkap. Troostwijk geeft het spuitwerk een 7 uit 10 en de foto's lijken dat aardig te onderbouwen. Sowieso zal de kleur niet origineel zijn, aangezien Feuille Dorée alleen in 1971 leverbaar was. Binnenin valt in eerste instantie de huisvlijt op. Boven de middenconsole zweeft een zelfgebouwde armsteun en waarschijnlijk bij gebrek aan een bijbehorend lijstje houdt een aluminium plaat de originele Continental Edison op zijn plaats. Verder kan de stoffen bekleding wel een update gebruiken. Dit alles betekent niet dat dit per definitie een slechte SM betreft. Maar er zit duidelijk wel



werk in. Iets om rekening mee te houden in de prijs. De eerste keer stakte het bieden bij 22.500 euro. Kennelijk onvoldoende voor een verkoop. Het resultaat van de 'LAATSTE KANS!' is helaas niet bekend, maar gezien de aandachtspunten en de huidige markt is het de vraag of de 22.500 euro is overtroffen en de auto alsnog is verkocht.





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





## Vergaderen tussen de vrachtwagens en variomatics

*Zaterdag 25 maart togen we af naar het DAF-museum in Eindhoven voor de algemene ledenvergadering 2023. Voor wie er niet bij was en het museum nog niet kent, aanrader! Te midden van trucks en 'truttenschudders' blikten we terug op 2022 en vooruit naar ons lustrumjaar. Een fotoverslag inclusief de volledige notulen.*

*Door het bestuur*

*Foto's: Marc Hopmans*

### Aanwezig

1. Jan van Ekris (voorzitter)
2. Nico Schakel (bestuurslid)
3. Jan Paul Klijntunte (penningmeester)
4. Hans Wortman (secretaris)
5. Sietse Beckers (bestuurslid SublieM)
6. Peter van Geest (bestuurslid)
7. Peter Derks (bestuurslid Technische Zaken)
8. Henk Middelkoop
9. Marius Hille Ris Lambers

10. Hans Minnee
11. Robin Visser
12. Jeroen van Tongeren
13. Gijs de Jonge
14. Corné Kwint
15. Jan van Gompel
16. Bas de Theije
17. Marc Hopmans
18. Rob Kruijff
19. Paul Beerten
20. Marc Receveur
21. Arjo de Jong
22. Joey Bontje

23. Leo Jansen
24. Frank Tak
25. Martin Fransen + 2 broers
26. Jan Pols

1) Opening en vaststelling agenda  
In de bestuurskamer van het DAF-museum, onder het toezien oog van de voormalige DAF-bestuursvoorzitters, opent onze voorzitter de vergadering en heet iedereen welkom. Alle documenten, zijnde de uitnodiging



en agenda, notulen ALV 3 april 2022, jaarverslag van de voorzitter, voorstel programma 2023 en de financiële verslaglegging zijn tijdig per e-mail aan alle leden verstuurd. Vanuit de vergadering zijn er geen aanvullingen c.q. wijzigingen met betrekking tot de voorgestelde agenda, derhalve wordt de agenda als zodanig vastgesteld.

2) Vaststelling notulen ALV 2022 en opvolging openstaande actiepunten

De notulen worden door de vergadering goedgekeurd. Er zijn geen openstaande actiepunten.

3) Vaststelling jaarverslag 2022  
Het jaarverslag door de voorzitter opgesteld is een goede weergave van hetgeen er het afgelopen verenigingsjaar allemaal is voorgevallen. En zijn geen op- of aanmerkingen vanuit de vergadering.

4) Jaarrekening 2022 (inclusief verslag van de kascommissie)  
De penningmeester geeft een toelichting op de financiële zaken. We zijn overgegaan van Excel naar het online boekhoudpro-

gramma Conscribo. Dit biedt de mogelijkheid om zowel middels iDEAL, automatische incasso als ook gewone overschrijving te betalen. De penningmeester streeft ernaar om, net als in het verleden, iedereen contributie te laten betalen voor de ALV. Dit is voor 2023 op een paar uitzonderingen na ook gelukt. Wat het ledenbestand betreft zijn er acht leden vertrokken en zeven nieuwe leden bijgekomen, onder meer door de aanwezigheid van onze club op Interclassics te Maastricht op 13, 14 en 15 januari. Het totaal aantal leden bedraagt 161.

Het bestuur was van plan in 2022 op het eigen vermogen in te teren. Dit is niet gelukt omdat:

- Het bezoek aan Thierry Dehaeck in Ieper voor eigen rekening van de deelnemers was.
- Kasteel Waardenburg ons niets in rekening heeft gebracht voor de zomerrit.
- De tourrit Drenthe niet is doorgegaan.
- De Stamtafel in december niet is doorgegaan wegens te weinig aanmeldingen, slechts drie.

- Nard en zijn echtgenote naast een interessante middag ook nog kosteloos de lunch hebben verzorgd tijdens de technische meeting bij Renard.
- Er nog een aantal clubjassen zijn verkocht, hetgeen niet gebudgetteerd was.

Het deelnemen aan Interclassics Maastricht en de nieuwe layout voor onze stand (door Henk Middelkoop ontworpen) waren niet begroot. Goed nieuws is dat de Duitse club het zo mooi vond dat ze voor 700 euro in de kosten willen meedelen. Zij willen delen van 'onze' stand op de Techno Classica in Essen van 12 tot en met 16 april gebruiken. Al met al is er een batig saldo van 3.846,32 euro, wat ten bate van onze reserves komt.

In 2022 is er een bankrekening opgezegd zoals besloten in de ALV van 2022. Derhalve hebben we als vereniging nog maar één bankrekening. Ook zijn bij de Kamer van Koophandel de namen aangepast, nadat we in 2022 een nieuwe voorzitter en penningmeester hebben benoemd.

De kascommissie, bestaande uit Gijs de Jonge en Bas de Theije, geeft aan dat de controle online heeft plaats gevonden, maar dat een fysiek treffen beter werkt. De gestelde vragen werden naar behoren beantwoord en de gevraagde stukken ter beschikking gesteld. De kascommissie stelt op basis van hun bevindingen de ALV voor om het bestuur decharge te verlenen voor het gevoerde beleid in 2022 en hebben e.e.a. schriftelijk vastgelegd.

*Besluit: De ALV verleent het bestuur decharge voor het gevoerde beleid in 2022.*

6) Benoeming nieuwe kascommissie



## *Al met al is er een batig saldo van 3.846,32 euro, wat ten bate van onze reserves komt*

Dit punt wordt naar voren gehaald in aansluiting op punt 4. Gijs de Jonge treedt af na twee opeenvolgende jaren lid te zijn geweest, waarvoor onze hartelijke dank. Bas de Theije gaat zijn tweede jaar in en Corné Kwint verklaart zich bereid om voor

nemen. Echter, corona gooide alle plannen door elkaar en zodoende is Nico Schakel niet een maar twee jaar voorzitter geweest en ook nog steeds penningmeester gebleven. In 2022 heeft Jan het voorzitterschap overgenomen en hij geeft aan graag de komende



twee jaar tot de kascommissie toe te treden.

*Besluit: De ALV keurt de samenstelling van de kascommissie goed.*

### 5) Aftreden en herverkiezen bestuursleden

In 2020 heeft de ALV ingestemd met het voorstel van Nico Schakel om het voorzitterschap jaarlijks over te dragen. Een voorzitter zou dan één jaar vol gas geven om het 'zijn' jaar te maken. Nico zou zelf het eerste jaar voor zijn rekening nemen, waarbij Jan van Ekris tot het bestuur zou toetreden om het na een jaar van Nico over te

jaren als voorzitter te willen doorgaan.

Robin Visser geeft aan dat het jaarlijks rouleren van het voorzitterschap min of meer uit nood is geboren en dat niets een langere termijn in de weg hoeft te staan indien de ALV dit accepteert. Frank Tak vraagt hoe lang Jan als voorzitter zou willen doorgaan. Jan geeft aan dit in principe te willen doen tot en met 2026, wanneer wij als Nederlandse club weer het internationale evenement mogen organiseren. Voorstel van Gijs de Jong is om de voorzitter voor vier jaar te benoe-

men met een mogelijke uitloop van nog eens twee jaar.

*Besluit: ALV neemt het voorstel van Gijs over om de voorzitter voor vier jaar + twee jaar te benoemen.*

Na het overdragen van het voorzitterschap in 2022 is Nico Schakel als algemeen bestuurslid verder gegaan. Hij heeft inmiddels aangegeven uit het bestuur te willen terugtreden, maar graag nog voor de vereniging actief te willen blijven. De voorzitter bedankt Nico hartelijk voor de hulp tijdens zijn eerste jaar als voorzitter alsmede voor het (mede-)organiseren van diverse evenementen en hoopt dat Nico nog bij menig verenigingsactiviteit betrokken blijft.

Sietse Beckers heeft aangegeven, na vele mooie SublieMs gemaakt te hebben, het rustiger aan te willen doen. Hij gaat graag nog door tot nummer 100, wat hem ook de gelegenheid geeft alles ordentelijk aan Henk Middelkoop over te dragen. Henk bemoeit zich inmiddels ook met de website en heeft actief bijgedragen aan het concept van onze nieuwe clubstand zoals deze te zien was op Interclassics te Maastricht. De voorzitter stelt voor om Henk, indien hij dit wil, tot het bestuur te





*De clubjas is goed aangeslagen en smaakt naar meer*

laten toetreden, welk voorstel zowel door Henk als de ALV wordt geaccepteerd. Sietse gaat verder als algemeen bestuurslid.

Ook Hans Wortman heeft aangegeven te willen stoppen wanneer zich een kandidaat meldt voor de rol van secretaris. Er gaan wat namen rond en de voorzitter gaat polsen wat de mogelijkheden zijn.

7) Vaststelling begroting 2023  
De voorzitter licht de concept-begroting 2023 toe. Opgenomen in de begroting is deelname aan Interclassics te Maastricht, een evenement dat voor de ALV reeds heeft plaatsgevonden. Onze stand was drukbezocht, heeft nieuwe leden opgeleverd en we hebben de tweede prijs gewonnen voor mooiste clubstand, uitgereikt door de Fehac.

- Voor ons lustrumfeest wordt voorgesteld om per deelnemend lid minimaal 30 euro beschikbaar te stellen vanuit de clubkas. We bestaan tenslotte maar één keer 30 jaar.

- De financiële bijdrage aan het Duitse onderdelenmagazijn is voor 2023 vastgesteld op 1600 euro. Een gedetailleerde onderbouwing is niet ontvangen en helaas is Christof Baumer niet aanwezig om e.e.a. toe te lichten.

- Stichting Sa Majesté. Volgens de statuten moeten twee bestuursleden van het bestuur van de Citroën SM club in het bestuur van deze stichting zitting hebben. Momenteel zijn dit twee oud-bestuursleden, te weten Robin Visser en Nico Schakel. De stichting is ooit opgericht om de ontwikkeling van nieuwe onderdelen te stimuleren, maar door de goede samenwerking met de Duitse club lijkt dit niet meer noodzakelijk. Wel zijn er kosten verbonden aan het in stand houden van deze stichting en haar bankrekening. De voorzitter geeft aan dat het



bestuur zal onderzoeken of het zinvol is om de stichting op te heffen of niet, ook met het oog op het komende internationale evenement dat onze club in 2026 geacht wordt te organiseren.

Rob Kruijff stelt een vraag over BTW-plichtig zijn of niet, aangezien een aantal automobielclubs door de belastingdienst is benaderd. De Fehac waarschuwt om voorzichtig te zijn. Vanuit het bestuur wordt geantwoord dat clubs met een omzet lager dan 15.000 euro niet BTW-plichtig zijn. De onderdelenvoorziening van de Duitse club valt onder het Duitse recht en valt hier dus buiten wat onze club betreft.

*Besluit: de ALV keurt de voorgestelde begroting 2023 goed, welke daarmee is vastgesteld.*

8) Vaststelling contributie 2024  
 Alhoewel alle kosten sterk stijgen -denk bijvoorbeeld aan ons clubblad SublieM- heeft het bestuur gemeend geen voorstel tot contributieverhoging te doen, gezien het positieve financiële resultaat van 2022 en de goede algehele financiële positie van de club. Uitgangspunt is nog steeds dat de club een reserve dient aan te houden van één keer de jaaromzet plus een reservering voor bijvoorbeeld het internationale evenement dat wij in 2026 wederom geacht worden te organiseren. Hiervoor zou een bedrag van 25.000 euro voldoende moeten zijn. Met de huidige kaspositie van 33.096,03 euro en het gebudgetteerde tekort voor 2023 van 5.250 euro blijven we nog steeds boven de door ons zelf gestelde ondergrens van 25.000 euro.

*Besluit: de contributie blijft ongewijzigd voor 2024.*

9) Toelichting agenda 2023  
 Het overzicht met alle zover geplande activiteiten wordt rondgedeeld en toegelicht door de voorzitter. Het belooft een druk jaar te worden.

- 12-15 januari: Interclassics Maastricht. Dit ligt achter ons, maar was een succes en we willen graag in 2024 wederom deelnemen en voor de eerste prijs gaan wat mooiste clubstand betreft.
- 25 maart: ALV 2023. Dit behoeft verder geen toelichting
- 22 april: Lustrum. Uitnodiging volgt. Dit wordt een rit op de Veluwe en in Flevoland met een bezoek aan het Aviodrome en een afsluitend diner in de buurt van Apeldoorn.

## November: Technische bijeenkomst rond het thema hydrauliek



- 28-30 april: Citro-Classica op vliegveld Twente. Henk Middelloop geeft aan dat er nog auto's gezocht worden voor op onze stand. Gaarne bij hem melden.
- 13 mei: Technische dag met twee activiteiten en een rit. Nader informatie volgt.
- 2-5 juni: Internationale evenement met voor wie dat wil een door Nico georganiseerde aanrijroute. Er zijn inmiddels zeven equipes met dertien deelnemers die zich bij Nico gemeld hebben.
- Juni of september: Zomerrit. Drie Drentse clubleden willen een tourrit organiseren.
- In juli en augustus zullen er geen activiteiten zijn.
- September of oktober: Ladies Day. De voorzitter heeft het plan om een dag te organiseren waarbij de partners van de leden in het zonnetje worden gezet.
- November: Technische bijeen-

komst rond het thema hydrauliek.

Jeroen van Tongeren doet de suggestie of wij niet samen met de Duitse club in Kalkar op de Kalkar-Classica op 6-8 oktober een stand zouden kunnen organi-

seren. Dit idee wordt in overweging genomen.

10) Technische Commissie Peter Derks, bestuurslid technisch zaken, licht de twee technische evenementen voor 2023 toe.

11) Stand van zaken onderdelenvoorziening  
Wat betreft het Duitse onderdelenmagazijn geeft Peter Derks aan dat wij 20 procent van de omzet doen, er inmiddels 500 artikelen beschikbaar zijn en dat dit aantal nog groeiende is. Met name Peter van Kouteren heeft, als lid van de technisch commissie, hierover veel contact met de Duitse club. Als mensen vragen hebben over onderdelen of over hoe deze te bestellen, kan men altijd met Peter Derks contact opnemen.

12) SublieM  
Sietse Beckers, namens het bestuur de drijvende kracht achter de SublieM, geeft aan dat de sterk stijgende kosten een zorg zijn. Toch blijft het de bedoeling om tenminste drie exemplaren per jaar uit te geven. Wat kopij betreft is het momenteel geen enkel probleem om drie dikke exemplaren per jaar te produceren en dat is wel eens anders geweest. Gezien de stijgende kosten wordt



er gevraagd of we de SublieM niet digitaal zouden moeten gaan uitgeven. De algemene mening is dat ons prachtige blad de verbindende factor in onze vereniging is en derhalve digitaal niet de voorkeur heeft. Marius Hille Ris Lambers adviseert om, wanneer de kosten echt de pan uitreizen, eerder het aantal uitgaves per jaar te reduceren dan op de kwaliteit van het blad te bezuinigen. We zijn in het verleden al van vier naar drie uitgaves per jaar gegaan, waarvan akte. Wat de plannen voor een vernieuwde lay-out aangaat, heeft Henk Middelkoop al wat ideeën uitgewerkt. We zijn benieuwd.

13) Ingekomen stukken/vragen Robin Visser stelt voor ons archief uit te zoeken, waar interessant te digitaliseren en beschikbaar te stellen aan het museum van Henk

Visscher te Buren. Er zijn geen bezwaren vanuit de vergadering en Robin Visser, Nico Schakel en Hans Wortman geven aan dit te willen organiseren. Ook stelt Robin Visser voor om de ledenlijst op de website voor leden beschikbaar te stellen op een gedeelte alleen toegankelijk voor leden. De voorzitter vraagt Robin hierin het voortouw te nemen en de leden te vragen of zij hieraan (uiteraard geheel op vrijwillige basis) willen meewerken.

14) Wat verder ter tafel komt Marius Hille Ris Lambers heeft twee vragen:

1. Kan de actuele agenda op de website? Henk Middelkoop antwoordt dat dit wordt gedaan. Als iemand iets heeft dat men graag op de website wil hebben, graag naar Henk opsturen.
2. Is er animo voor meer club-artikelen? De clubjas is goed

aangeslagen en smaakt naar meer. Volgens Henk zit er een webshopmodule in onze website, maar de vraag is wie een eventuele webshop gaat beheren. Het boekje van Peter Pijlman kan een test zijn of er behoefte aan is. De voorzitter vraagt om ideeën welke artikelen we in een eventuele webshop op zouden moeten nemen, te delen met Henk en Sietse. Sietse geeft aan dat we een poll kunnen organiseren om ideeën uit te wisselen en interesse te peilen.

15) Rondvraag.  
Hier wordt verder geen gebruik meer van gemaakt.

16) Sluiting  
Later dan gepland dankt de voorzitter de aanwezigen voor hun komst en nodigt hen uit voor de lunch en aansluitend een rondleiding in het DAF-museum.



## Daan Berkhof en de zoektocht naar nostalgie



*Op een sfeervolle regenachtige avond komen we aan bij de voormalige industrie- en huishoudschool te Haarlem. Ooit ontworpen door architect Dick Greiner en tegenwoordig een verzamelgebouw voor creatieve geesten. Het heeft geregend en de zon probeert nog door de avondwolken heen te breken. Er heerst een bijna cartoonachtige sfeer. Een sfeer die fantastisch aansluit bij de stijl van tekenaar Daan Berkhof. Een levende cartoonist die met zijn stiften zijn brood verdient. En die we vanavond gaan bezoeken.*

*Door Henk Middelkoop  
Illustraties: Daan Berkhof*

Het voormalige schoolgebouw waar Daan zijn studio houdt, heeft alles wat we aan een schoolgebouw waarderen. Mooie trapshuizen, hoge ruimtes en een

scala aan prachtig glas-in-lood en fraai vooroorlogs timmerwerk. Rond 1931 kreeg architect Dick Greiner de opdracht om het bestaande onderkomen van de

Haarlemse Huishoud- en Industrieschool in het Rozenprieel te Haarlem te moderniseren en uit te breiden met een nieuwe vleugel. De opdracht resulteerde vier jaar later in een schoolgebouw dat in die tijd tot de modernste van het land behoorde.

De nieuwe school van Greiner bestond uit een gevarieerde en trapsgewijze opbouw van rechtehoekige bouwvolumes. Drie verdiepingen aan de straatzijden en oplopend naar vier verdiepingen in het midden van de school, met een torenachtige opbouw



als vijfde bouwlaag. Door die opklimmende gevelopbouw oogt het gebouw niet heel massaal en is de aansluiting op de bestaande woonbebouwing zorgvuldig en logisch. Alleen bij de hoofdingang is gestreefd naar monumentaliteit door de verticale behandeling van de gevels erboven. Voor de rest domineert de horizontale lijn.

### Klare Lijn

En dat is waar we het met Daan Berkhof over gaan hebben. Hij is een cartoonist in de stijl van Hergé en heeft de 'klare lijn' als

uitgangspunt gekozen voor zijn creaties. Maar niet enkel de klare lijn. Via zijn mentor en leermeester Joost Veerkamp breidde Berkhof zijn tekenstijl uit met verlopende airbrushtinten. Voor fraaiere gevulde vlakken. Vroeger aangebracht via ambachtelijk spuitwerk, maar tegenwoordig via de computer prachtig gesimuleerd. Het geeft meer diepte en sfeer aan het werk. En exact die zoektocht naar de juiste sfeer heeft Daan in de richting van de nostalgie gestuurd. Bij binnenkomst in de studio valt

het oog direct op een trio Citroëns dat op een mooi kastje uitgesteld staat. Een SM in de kleur Sable Metalissé, een CX in de kleur Sable Dorée en een enfant special: de DS Dandy in donkerblauw. Daan's voorkeur kent dezelfde volgorde. Maar wat betreft de DS Dandy weet hij nog steeds niet wat hij er van moet vinden. Enerzijds lopen variaties op oorspronkelijke ontwerpen van Citroën's ontwerpen meestal minder goed af, aldus de illustrator. Anderzijds herkent hij zich wel in een afwijkende insteek. Daan's bestaan



draait om het net even anders zijn. Net als de DS Dandy...

### Contrast

Het anders zijn begon al lang geleden: "Ik zat vroeger eerst op een akelige school, waar ik niet kon aarden. Daarom al snel overgaan naar een fijne kleine school. In een mooi authentiek pand in Bloemendaal. Om dezelfde reden ben ik ook van de volgende voorgezet onderwijs-school afgegaan. Ik kan niet anoniem zijn in een anonieme omgeving. Ik wil graag gewaardeerd worden om wie ik ben, als mens. Onderscheidend. En daarom doe ik dingen net even anders."

Na de mavo ging Daan naar een grafische opleiding, want hij wist al vroeg dat hij iets met tekenen wilde doen. En via de moeder van een vriendin is er contact met Joost Veerkamp ontstaan. "Hij belde op een gegeven moment; ik ging bij hem op bezoek en zo is het begonnen. Hij zocht versterking en via de computer kon ik met vectoren het tekenproces versnellen." Minder ambachtelijk en ongezond, maar net zo sterk. "Ik heb echt veel aan Joost te danken en ben nog steeds idolaat van

zijn werk. Met name Veerkamps persiflages van Kuifje zijn echt fantastisch! Neem bijvoorbeeld: Cruiffje mist Amerika."

### Citroën

De liefde voor Citroën ontstond op de achterbank van de familiewagen. De BX die pa kocht, bracht de ervaring met rijdend zweven de wereld van Daan binnen. En in de overzichtelijke jeugd die we destijds allemaal hadden, paste ook een auto die aansloot bij de ambities van je ouders. Volvo als ze degelijkheid en betrouwbaarheid waardeerden. Saab als ze dat uit wilden breiden met stijl en kwaliteit. En Citroën als comfort en een vleugje eigenzinnigheid gecombineerd werden.

Daan weet nog exact waar in Frankrijk zijn moeder de eerste XM spotte. Ook een creatie van Bertone en eveneens met de typische jaren 80 lijnvoering. Als kind van de jaren 80 raakt deze vormgeving zonder veel onnodige knikken en vouwen nog steeds het ontwerpershart van Berkhof. Toch tekent hij in zijn werk weinig auto's uit de jaren 80. Maar de SM juist bovengemiddeld vaak: "Ik houd van strakke vormgeving en teken graag moderne gebouwen. Maar juist door de organische dynamische vormen van grote Citroëns maak je een klein contrastje daarin. De jaren 80 en 90 waren te hoekig qua auto's



en die contrasteren daardoor te weinig met de strakke gebouwen. Verder zetten oudere auto's een tekening prachtig in een bepaalde tijd."

Dat doen de jongere wagens nog onvoldoende en daardoor domineren Citroën SM's de tekeningen van Daan. Op een heel fraaie manier. En dan met name de lichtere kleuren. Zoals Sable Metalissé. "Tegenwoordig zie je goudkleurige wagens nauwelijks meer, maar ze doen het zo heerlijk in een sfeervolle plaat." Een witte SM is favoriet. "Een SM in een lichtere kleur is mooier." aldus Daan. "Je ziet meer lijnen. Het introductiewit is trouwens geen gewoon wit, maar eigenlijk een kleur. Melk, of beter nog: karnemelk." Dromerig wit.

### Geen CX

Na het maken van al die tekeningen met fraaie Citroëns werd een eigen CX toch wel een beetje een droom. En zowaar, heel wat jaren geleden stond er opeens een vroeg goudkleurig exemplaar te koop langs de weg in de buurt van Haarlem. Voor 3000 euro... "Wat een ding! Ik heb er bijna heel de dag bij gezeten. Om er van te genieten. En spelend met de vraag: 'Hij is niet van mij, maar staat hij mij?' Zelfs gevraagd aan een oud vrouwtje dat passeerde: "Ja hoor, hij staat je goed!" Dus opgebeld en een afspraak gemaakt. Mijn moeder was bij voorbaat niet enthousiast, want 'je snapt helemaal niets van techniek.' En: 'Heb je wel eens bij -5 langs de snelweg gestaan...'. De droom eindigde al snel, want op de vraag van de verkoper 'Kun je hem binnen zetten?', kon ik niet het juiste antwoord geven. "Dan verkoop ik hem liever niet aan je", was de reactie. En inderdaad: een vroege CX, die zou bij mij echt teveel geleden hebben. Ik zit nog steeds aan een XM te denken, want kom zelf uit '83. Lang wist ik niet zo goed wat



nostalgie betekende. Totdat ik in de tijd kwam dat ik dacht: 'Ja die had de buurman.' Ik heb een soort van geheugen voor nostalgische gedachten. Dat gaat ook wel eens in de weg zitten trouwens, want ik sla echt alles fotografisch op. Dan weet ik bijvoorbeeld nu nog de kentekens van auto's van vriendjes van vroeger. Dat soort dingen."

### Ander licht

"Eigenlijk had ik best wel in de jaren '70 willen leven. Zoals Ramses ooit zong 'Ik ben misschien te laat geboren. Of in een land met een ander licht.' Diep in mij woont de neiging om alles te romantiseren, maar het zit ook wel eens in de weg. Al dat terugkijken naar vroeger en al die herinneringen: het neemt best wel veel headspace in. Daardoor blijf ik soms toch een beetje hangen, waardoor ik het moeilijk vind om

## *Bij binnenkomst in de studio valt het oog direct op een trio Citroëns dat op een mooi kastje uitgestald staat*

te innoveren. Omdat het oude wel fijn voelt. Het was altijd goed vroeger. En tegelijkertijd ben ik eigenlijk heel huiverig voor de toekomst. We hebben nu bijvoorbeeld het klimaat en daar gaan we niets aan redden. Dat soort tegenstrijdigheden houden mij echt bezig. En dat zie je terug in mijn werk."

### Oostblok

"Joost Veerkamp heeft mij destijds uitgedaagd om over de grens te kijken en daarbij is mijn fascinatie voor Oostblok-architectuur ontstaan. Mede door de filtering van de apparatuur van toen is

er een mistroostig gevoel neergedaald in de beelden die ons bereikt hebben van de communistische periode. Met toch ergens een gevoel van romantiek erbij. Alles was overzichtelijk, iedereen was gelijk. Ik blijf echt enorm gevoelig voor die sfeer.

En ik ben ook veel gaan tekenen om die stemming vast te leggen. Brutalistisch beton, strakke architectuur, saaie herhaling, sobere lijnen, somber weer. Helaas heb ik die fascinatie voor Rusland bij de start van de oorlog van Instagram gehaald. Ik wil er even niet meer heen. Te dramatisch allemaal wat er nu gebeurt daar.

Wat dat betreft is de serie Arcadia die momenteel draait heel passend. Prachtig dat ze daar de SM voor geselecteerd hebben. Alle auto's lijken door de aerodynamica tegenwoordig op elkaar. Maar de SM heeft aangetoond dat dat niet hoeft. En deze dame is daardoor nog steeds futuristisch en extra cool. Zeker in de tint Gris Nacre of staalgrijs past de SM perfect in de opnames.

Graag zou ik meegewerkt hebben aan deze neofuturistische filmwereld, waarbij een cijfer de maatschappij indeelt. En verdeelt. Scoor je hoog, dan kom je in een betere wijk terecht. En doe je het niet goed dan eindig je in het gebouw van Radio Kootwijk. Desolaat op de hei, in avant-garde beton. Het voelt als corona."

### Tekenen

Voor Daan begint elke tekening met een idee. En schetsjes maken. Gewoon met papier en potlood. "Eigenlijk teken ik het al behoorlijk in mijn hoofd. Vervolgens ga ik het uitwerken en pas bij het





inkleuren loop ik regelmatig vast. Dan lijkt het toch niet te worden wat ik in mijn hoofd had. Sommige tekeningen heb je zo. Andere zijn echt een bevalling. En dan ben ik blij als de tekening voorbij is.”

De klanten van Berkhof komen uit diverse hoeken. Soms kloppen particulieren bij hem aan voor hun eigen woning. Of ontwikkelaars om een nieuwe project te tekenen. De directeur van een school in de buurt of de commandant van het politiebureau in de wijk. Ze willen allemaal graag hun gebouw vastgelegd hebben in een cartooneske stijl. Met de juiste sfeer en entourage. Het verrast Daan elke keer weer dat mensen best wel bereid zijn om heel wat geld uit te geven aan originele tekeningen. Op glanzend aluminium geprint. Of zelfs afgegoten met vlak en fraai spiegelend epoxy. Geweldig werk!

### **Toekomst**

Wat betreft artificiële intelligentie, of AI, hebben we wel een beetje een probleem met elkaar. Kunst is emotie. Je kijkt eigenlijk in het brein van iemand. Zo lang dat een van de grondwetten van de kunst is, is er niet zoveel aan de hand. Maar AI lijkt dat te doorbreken. Het resultaat is uniek en het komt ergens vandaan. Maar er zit geen echt ambacht achter.

Er komt geen emotie van iemand aan te pas. Wat heeft de kunstenaar gedacht toen hij of zij dit werk creëerde? Die vraag kan niet gesteld worden en Berkhof is er nog niet over uit wat hij er van moet vinden.

Aan de andere kant zie je in de kleding, muziek en architectuur momenteel een teruggrijpen naar wat succesvol is gebleken. Vaak zijn de zaken waar op teruggevallen wordt ook mooi, laten we wel zijn. Maar het is niet vernieuwend, het is vooral veilig. Dat geeft aan dat we met zijn allen op zoek zijn en niet weten of we nu vooruit moeten kijken of terug moeten grijpen. En de eentonigheid van onze wereld helpt in dit dilemma ook al niet. Of je nu in Engeland, in Frankrijk of in Nederland bent, overal zien de kantoorwijken waar we werken er hetzelfde uit.

En voor onze auto's geldt dat eigenlijk ook. Over aerodynamica als grote gladstrijker had ik het al. Retro-uitstapjes als de Fiat 500 en de New Beetle hebben auto-merken gered. Maar Citroën blijft maar ronddraaien in de DS-groef.

Terwijl juist Citroën de potentie had om haar historie te laten herleven, is ervoor gekozen om een zwak aftreksel in een apart label te laten functioneren. Heel misschien laat de nieuwe Oli, die kleine Franse elektrische Hummer, weer zien dat Citroën het in de kern nog wel kan. Het is afwachten...

Ondertussen raken Daan's geliefde brandstofauto's steeds meer uit beeld nu elektra de boventoon voert. Toch is Berkhof niet pessimistisch over de mooiere modellen uit het verleden. "Het gaat net als met de paarden. Eerst een algemeen vervoermiddel. En nu alleen voor 'luke mensen'. Zo zal het met brandstofauto's ook wel gaan." Ook over de SM maakt de tekenaar uit Haarlem zich geen zorgen. "Die redt zich wel door het uitzonderlijk goede design." En anders leeft ze voort in de werken van Daan Berkhof, cartoonesk bewonderaar van het nostalgische en altijd in voor een SM in zijn werk. Over een eeuw in het Rijks: zorg dat je familiebezit een werk van deze Haarlemse kunstenaar bevat!





# AVELINGEN

- RESTORATIONS -



## Avelingen Restorations

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

- Advies
- Restauraties
- Plaatwerk
- Richtwerk
- Taxaties

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

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

WILKOMMEN IN DIE  
DEUTSCHE  
DEMOCRATISCHE  
REPUBLIK

GRENZPOSTE BERNAUERSTRASSE - OST-BERLIN

