

nr. 104 december 2024

UBLIE

magazine van de Citroën SM Club NL: 3 x per jaar

thema: DS-SM Tribute



DS-SM Tribute, een analyse
SM-art, De kunst van beeld en verlangen

Corné Kwint, de Afghaanse Windhond
Sacré Métal: QPIL versus Opera

Colofon :



Opgericht: 1993
Correspondentieadres: Halve Raak 22, 2771 AD Boskoop, Nederland
e-mail: suzannemirable@gmail.com
internet: www.citroensmclub.nl
KvK: Noordwest-Holland, nummer 40626199
IBAN: NL 86 INGB 0000533621; BIC INGBNL2A
aangesloten bij: Federation Internationale des Clubs Citroën SM (FICCSM).
Membre de coeur: Robert Opron (†)
Membre d'honneur: Peter Pijlman
Lid worden: aanmelden via het contactformulier op de site
Lidmaatschap: 95,00 euro per jaar voor 2025

BESTUUR

Jan van Ekris: voorzitter (jan@ekriswinkels.nl)
Tammo Brouwer: secretaris (tammos@planet.nl)
Jan Paul Klijntunte: penningmeester (penningmeester@smclub.conscribo.nl)
Peter Derks: technisch coördinator (peter.derks@gmail.com)
Henk Middelkoop: web-aangelegenheden en SublieM (h.middelkoop@kliksafe.nl)
Sietse Beckers: SublieM (sietsebeckers@outlook.com)
Vacature: evenementen

SUBLIEM

Redactie: Henk Middelkoop, hoofd- en beeldredacteur
Sietse Beckers, tekstredacteur
Corné Kwint, algemeen redacteur

Productie: BladNL - Utrecht

Oplage: 220

Adverteren: een jaar hele pagina full-color: € 300,00 (2025)
half jaar hele pagina full-color: € 150,00 (2025)
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.



Coverbeelden:

voor:
DS SM Tribute

achter:
BAT auction of SM
Chassis no. 00SD0944

Deadline copy
SublieM 105
1 april 2025

Van de voorzitter <i>Door Jan van Ekris</i>	4
DS SM TRIBUTE <i>Van de redactie</i>	6
DS SM TRIBRUTE <i>Door Henk Middelkoop</i>	8
SM'art De kunst van beeld en verlangen <i>Door Henk Middelkoop</i>	18
De Afghaanse windhond <i>Door Corné Kwint</i>	24
De lancering van de SM Tribute <i>Door Willem Posthouwer</i>	26
Wheels Mariënwaardt <i>Door Jan van Ekris</i>	28
En we dieseln deur... <i>Door Peter van Kouteren</i>	32
Sacré Métal: Opera versus QPIL <i>Door Jan van Ekris</i>	38
Gouwe Bob <i>Door Henk Middelkoop</i>	50
Salut Membres <i>Door Corné Kwint</i>	56
Leek, beurs voor de gewone man <i>Door Tammo Brouwer</i>	60
Eenmaal Andermaal (30) <i>Door Sietse Beckers</i>	62

In dit nummer :

VAN DE VOORZITTER

Beste Clubleden,

Wanneer ik dit schrijf, besef ik mij dat het over ca. 6 weken alweer Kerst en oud en nieuw is. Wat gaat zo'n jaar toch snel!

Met weemoed denk ik terug aan de mooie ritten die ik dit jaar met de SM heb mogen maken. Onder andere naar Zweden naar de Internationale Meeting, samen met bestuurslid Henk Middelkoop. De terugweg, ca. 1150 km, reden we in ongeveer 13 uur. Inclusief een stop voor de boottoertocht van Denemarken naar Duitsland, eten en tanken. De ware aard als een snelle en zeer comfortabele reisauto die de SM is, komt dan goed naar voren. Wat een genot!

Het jaar zit er dus bijna op. Op 9 november hebben we nog een wederom goed bezochte en interessante Techcom gehad bij garage Renard. Dank aan de technische commissie, in het bijzonder onze SM-techniekwizard Peter Derks, voor de presentatie die dag en Jeroen van Tongeren van Garage Renard voor de gastvrije ontvangst. Het jaar zal traditioneel worden afgesloten met de oliebollendag bij SM-specialist Cyril Sars. Dat is geen officieel clubevent, maar alle SM-liefhebbers uit binnen- en buitenland zijn hier altijd van harte welkom. Veel van onze leden komen dan ook graag naar de garage van Cyril in Terborg. Uiteraard voor de olieballen, maar ook om elkaar weer even te zien en te spreken en - als het weer het toelaat - om een laatste lange rit met de SM te kunnen maken.

Wij gaan het jaar afsluiten met ongeveer 180 leden (als er geen opzeggingen binnenkomen) en dat is een mooi aantal.

Tegelijkertijd constateer ik dat er in binnen- en buitenland een flink aantal SM's te koop wordt aangeboden. Meer dan normaal. Ik tel een 15-tal auto's op de reguliere aanbiddingssites in

Nederland - nog los van de onderhands aangeboden auto's - en een veelvoud daarvan via de bekende verkoopkanalen in het buitenland, vooral in Duitsland en Frankrijk. Is dit een leeftijd gerelateerde ontwikkeling of spelen hier andere factoren mee? Het zet de prijzen niet echt onder druk, maar ik constateer wel dat een SM nog steeds redelijk goed bereikbaar is in vergelijking met de concurrentie. Uiteraard gaat het credo "alle waar naar zijn geld" hier zeker op. Voor wie een SM wil kopen en er te weinig verstand van heeft: schakel een specialist in of iemand die de SM door en door kent en weet waar op te letten.

In 2025 bestaat de SM 55 jaar. Een mooie mijlpaal om bij stil te staan. We gaan dat om te beginnen doen op de klassiekerbeurs Interclassics te Maastricht dat van 16 tot en met 19 januari 2025 gehouden wordt in het MECC aldaar. Op zaterdag 18 januari van 16.00 tot 18.00 uur houden wij de inmiddels traditionele Nieuwjaarsborrel voor onze leden en aanhang. U bent alvast van harte uitgenodigd!

Ook in 2025 gaan we als bestuur weer een leuk en gevarieerd programma aan onze leden presenteren. Houdt de website en aankondigingen via Suzanne Mirable in de gaten. Heel veel rijplezier met uw Diva in het nieuwe jaar: we zien u graag op de diverse clubbijeenkomsten.

Rest mij u namens het hele bestuur prettige Kerstdagen en een gezond, gezellig en gelukkig Nieuwjaar te wensen.

La Citroën SM: ceci n'est pas une voiture, c'est un art de vivre!

Jan van Ekris
Voorzitter

van de Voorzitter.



Jan
van
Ekris



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

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

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

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



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP

DS-SM TRIBUTE

2024 is ten einde en daarmee verglijdt tevens het 50-jarig jubileum waarbij de laatste SM uit platen staal in elkaar gestanst en geklopt werd. De productie was in 1974 verplaatst naar de fabrieken van Ligier, die hadden getekend voor de assemblage van de nog te leveren diva's. De koetsen werden heen en weer gebracht tussen de spuitfaciliteiten en de montageafdelingen. En de Maserati-blokken stonden torenhoog opgestapeld in de voorraadruidtes, klaar om in elkaar te lopen.

30.000 C114-blokken zouden er geproduceerd moeten zijn. 12920 werden er daadwerkelijk in een koets gehangen. En diverse SM's kregen binnen een jaar weer een nieuw blok gemonteerd. Het gemak waarmee dat gebeurde, duidde op de onprettige conclusie dat niet alle blokken een nieuwe koets zouden bereiken. Dan maar een herkansing als vervanging van een vastgelopen blok.

50 jaar na dato is het allemaal gemakkelijk te overzien, maar voor degenen die er middenin zaten, moet het een pittige tijd zijn geweest. Een tijd waarin ook veel kapot ging. Citroën zakte door haar veren, sleurde Maserati mee, werd gered door het nieuw gevormde PSA onder leiding van Peugeot en modderde verder onder de strakke sturing van de boekhouders uit Sochaux. Opron zocht een goed heenkomen, Alfieri werd op Italiaanse wijze de deur gewezen en andere betrokkenen schuilden weg in de hoeken van het Citroën imperium. Of doken elders op om hun carrière voort te zetten. En Bercot, de man die na André Citroën het meeste durf en lef had getoond, moest erkennen dat het allemaal niet meer ging lukken en was in 1970 al met pensioen gegaan.

En daar staan wij dan, 50 jaar na het stoppen van de stansen. In het besef dat niet alles in het leven lukt. Eigenlijk wel goed om te bestaan met het idee dat een mislukking toch ontzettend mooi kan zijn. En dat er veel verbeterd kan worden aan zaken die stuk of niet goed uitgedacht zijn. Niet alles wat matig begonnen is, hoeft slecht te eindigen. En daarom repareren, innoveren en zweven we dapper verder onder het instemmende Italiaanse geroffel van de 90 graden V6.

Nr 104 van ons lijfblad de SublieM mag er weer zijn. 68 pagina's zijn van tekst en beeld voorzien. De drukker heeft wederom zijn best gedaan en zodoende plofte het laatste nummer van 2024 weer op de mat. Tenminste, als u nog zo'n authentieke tochtsleuf in de voordeur heeft.

Naast de vaste rubrieken van de hand van onze trouwe schrijvers, hebben we ook ruimte gewijd aan de reïncarnatie van de SM, de DS-SM Tribute. Laten we eerlijk zijn: het is echt fantastisch dat de Tribute er is gekomen. Beter zouden we het ons in het kader van het op de kaart houden van de echte SM niet kunnen wensen. Zelfs in onze stoutste dromen hadden we niet durven bedenken dat op 15 september in Chantilly een op afstand bediende herinterpretatie van de SM over het kasteelgrind zou hobbelen. Met een draadloze besturing en zonder interieur of veersysteem. Maar dankzij talentvolle ontwerpers herken je het silhouet van de moederversie direct terug. En ondanks de te brede spoorbreedte achter, is het toch onmiskenbaar een nazaat van Opron's creatie. Het is jammer dat we hem niet meer konden vragen wat hij er van gevonden zou hebben. Het orakel uit Antony zou ons zeker met interessante inzichten stof tot nadenken hebben gegeven.

Om geen hiaat te laten vallen in de beoordeling van de Tribute hebben we als redactie gemeend zelf een beschouwing over de esthetica en de logica van het ontwerp te geven. Daar mogen de lezers van SublieM het uiteraard mee oneens zijn. Sterker nog: we juichen dit toe en we barsten helemaal in vreugde los als iemand de pen ter hand neemt om een reactie op onze inzichten te schrijven. Voel je vrij!

Naast de beoordeling van de ontwerplijnen van de Tribute konden we het ook niet nalaten om te kijken naar de artistieke entourage rond de introductie van het 1:1 schaalmodel van zichzelf: de DS-SM Tribute. Die is indrukwekkend gerelateerd aan de 2 mooiste en meest kunstzinnige brochures van Citroën: die van Helmuth Newton uit 1969 over de DS en die van Sarah Moon uit 1972 over de SM. Uiteraard gaan we hier als ware Hollanders wederom kritisch mee om, maar tevens willen we echt benadrukken: men weet bij DS wel de weg naar de heritage te vinden. En zelfs als we op diverse punten vinden dat het beter kan, dan nog overwint de behoefte om onze alpinopet in bewondering af te nemen voor zoveel juiste energie rond de realisatie van een toekomstig Citroën-ontwerp. Corné Kwint schrijft vanuit zijn perspectief als dierenarts over de Afghaanse windhond die als een mascotte bij de SM lijkt te gaan horen.

En de parallellen tussen dit elegante dier en de SM zijn legio.

Willem Posthouwer reisde op verzoek van DS af naar Chantilly om de introductie van de Tribute bij te wonen. Een hele eer en in combinatie met een interview met de DS-designer Thierry Métroz kunnen we constateren dat men onze club echt serieus neemt en veel ruimte geeft rond de introductie van de Tribute. Heel belangrijk in de aanloop naar een boek over de SM in 2026!

Van de hand van Jan van Ekris kunnen we een verslag lezen over Wheels Mariënwaerd. We missen allemaal de majesteitlijke setting van het wegwijnende Soestdijk, maar we kregen iets terug dat we niet hadden kunnen bevroeden. De meer dan Franse setting in de boomgaard achter op het terrein van de buitenplaats gaf een beleving die nog natrilt in ons aller gemoed. De borrel rond 3 prachtige SM's had een sfeer die bijna niet te omschrijven is. So Mooi, zouden we in het Zuid-Afrikaans zeggen....

We lezen de belevenissen van Peter van Kouteren en zijn gediesel met de SM weer met de nodige lol. Als de SM onze prinses is, dan is Peter onze hofnar. Hij haalt met de SM zoveel technisch verantwoorde grappen en grollen uit dat we ons eigen purisme - technisch of qua uitstraling - weer helemaal kunnen relativeren. Heerlijk!

En dan zijn we bij Sacré Métal waar Jan van Ekris de SM Opera en de Quattroporte II met elkaar vergelijkt. De rij-ervaring was zeer interessant. Wat een enorm ruime wagens, wat een luxe en wat een comfort. Jan zet de twee bolides die zoveel onderdelen gemeen hebben uitgebreid naast elkaar. Opron en Alfieri kunnen tevreden wezen met zoveel aandacht voor 2 projecten die de goedkeuring van de hoofddirectie van Citroën in Parijs niet direct konden dragen....

Ergens in oktober werd de club gevraagd in Gouda 2 SM's aan te leveren voor een fotoshoot met een bekende zanger. Zo gezegd zo gedaan, want het past naadloos in de ambitie om de SM op de kaart te zetten en de houden.

In Gouda (als we Moordrecht onder Gouda laten vallen) zijn 3 SM's en ze zijn alle 3 goudkleurig. Blijkbaar doet de naam van je stad wat met je kleurvoorkeur... Dus Rens Wolters van de Franse club gebeld en die maakte gelijk tijd. Zodoende konden Douwe Bob en Sera een paar dagen na de aanvraag hun clip opnemen op Goudasfalt. Het is fantastisch geworden en zelfs het geluid de Maserati blijkt muzikale kwaliteiten te hebben, want de clip start met heerlijk Italiaans geroffel. Leuke roddel op de set: Douwe heeft niet eens een rijbewijs... Vandaar dat hij steeds uit de bocht vliegt ;-)

Dr. P. onze professor uit Vlameland gaat het volgende nummer in op de electra van de SM. We kijken er alvast naar uit!

Rest ons iedereen een SMakelijke kerst en jaarwisseling toe te wensen. Tot bij de bollenparty op 28 december bij Cyril van CitroSars!



foto: DS automobiles

DS SM TRI BUTE



Tekst: Henk Middelkoop
Beeld: DS automobiles

De DS SM TRIBUTE is een opvallende verschijning in de wereld van de moderne autodesign. Dit concept, gebaseerd op het iconische ontwerp van de Citroën SM uit de jaren '70, heeft de intentie om zowel nostalgie als innovatie te combineren, door elementen van de legendarische auto te herinterpreteren in een hedendaagse context.

Ondanks de bewondering voor het ambacht en de vakmanschap die in de DS SM TRIBUTE is gestoken, vertoont het ontwerp van de auto verschillende kanten die een kritischere blik verdienen. In dit artikel wordt dieper ingegaan op deze eigenschappen, met een focus op het esthetische, technische en ergonomische aspect van het ontwerp.

ESTHETISCHE INCONSISTENTIE EN RETRO-MODERNISME

Een van de grootste en meest evidente aandachtspunten inzake de DS SM TRIBUTE is de manier waarop het concept retro-elementen combineert met moderne invloeden. Hoewel het duidelijk is dat het ontwerp geïnspireerd is door de Citroën SM, lijkt het concept niet op alle vlakken in staat om een consistent esthetisch statement te maken. Het retro-modernisme dat in het ontwerp wordt gepresenteerd, voelt soms geforceerd aan, en dit heeft zowel te maken met de keuze van de vormen als met de manier waarop deze vormen met elkaar in verband staan.

OVERGEDETAILLEERDE FRONTPARTIJ

De voorkant van de DS SM TRIBUTE heeft een agressief, maar tegelijkertijd onduidelijk ontwerp. Het gebruik van scherpe hoeken en zware lijnen zorgt ervoor dat de auto er agressief uitziet, maar niet op de manier die we van een sportieve auto zouden verwachten. De smalle koplampen en de brede grille doen denken aan de originele Citroën SM, maar in combinatie met de moderne LED-verlichting en de complexiteit van de details ontstaat een visuele chaos. Dit zorgt voor een onduidelijke identiteit: is het een eerbetoon aan de klassieke SM, of is het een poging om een futuristische sportwagen te creëren?

VERWARRING TUSSEN GENERATIES

Waar de originele Citroën SM elegantie en technologische vooruitstrevendheid uitstraalde, lijkt de DS SM TRIBUTE niet in staat om dezelfde balans te vinden. Het concept lijkt zowel de klassieke charme van de jaren '70 te willen behouden als de hedendaagse, minimalistische trends van de designwereld te omarmen. Het resultaat is een verwarrende visuele identiteit die geen duidelijk verhaal vertelt. De lijnen van het ontwerp zijn soms te afgerond en teveel aangezet om de scherpe, iconische lijnen van

de oorspronkelijke SM te eren, en tegelijkertijd worden moderne esthetische keuzes zoals minimalisme en strakke profielen ingezet, maar deze komen niet overal volledig tot hun recht.

SPOORBREEDTE

De Citroën SM en de SM TRIBUTE verschillen niet alleen in technische specificaties, maar ook in hun visuele impact, waarbij de spoorbreedte een subtiele, maar belangrijke rol speelt in de esthetiek van de auto.

De oorspronkelijke Citroën SM heeft achter een smalle spoorbreedte die bijdraagt aan zijn elegante, gestroomlijnde profiel. Deze smallere spoorbreedte – 1.526 mm voor de vooras en 1.326 mm voor de achteras – versterkt het verfijnde, bijna zwevende karakter van de auto, vooral in combinatie met de iconische, lange motorkap en het lage aflopende schuine dak. De smalle spoorbreedte accentueert de “lichtvoetige” uitstraling van de SM, en geeft de auto een verfijnde en dynamische houding, alsof hij over de weg danst. De smalle stance sluit aan bij de futuristische en avant-gardistische benadering van Citroën in de jaren '70, waarbij design en techniek hand in hand gingen.

In tegenstelling tot de originele SM, is de SM TRIBUTE ontworpen met bredere sporen gebaseerd op een van de koetsen uit de Maserati-stal, die de auto een meer robuuste en stabiele uitstraling geven. De bredere spoorbreedte benadrukt de kracht van de moderne technologie en past beter bij de hedendaagse ontwerpen die vaak gericht zijn op verbeterde prestaties en stabiliteit. Hoewel de TRIBUTE qua lijnen en esthetiek probeert te refereren aan het iconische ontwerp van de SM, biedt de bredere spoorbreedte een iets meer gebaseerde, gedurfde houding, die de auto minder “vloeïend” en meer geaard maakt in vergelijking met het luchtige, bijna zwevende karakter van de originele SM. Visueel gezien lijkt de SM TRIBUTE daardoor wat breder en



de indruk wekken dat het design te veel op “stijl” in plaats van op vorm is gericht. In dit opzicht kan het two-tone kleurconcept in de SM TRIBUTE zowel een visueel verwijzing zijn naar het verleden als een vervalsing van het oorspronkelijke idee, wat afbreuk doet aan de subtiliteit en elegantie die de originele SM zo iconisch maakte. Het is een gedurfde keuze, maar misschien niet de beste manier om het erfgoed van de SM te eren. Het lijkt vooral een oppervlakkige manier om te refereren naar de oorsprong, met name goed te zien in de fraai uitgesneden zijkant waarin de echte SM duidelijk geciteerd is qua vorm. Eenzelfde strategie is toegepast op de vormgeving van de achterklep. Herkenbaar, maar zonder two-tone niet leesbaar. Daarmee kan de Tribute in dezelfde hoek uitkomen als de ID-Buzz. Prachtig in two-tone, maar in monocolor eigenlijk gewoon een busje.

BIKINI-SPATBORDEN

De achterwielafdekking van de DS SM TRIBUTE, een eerbetoon aan de iconische Citroën DS en SM, roept gemengde reacties op. Het ontwerp lijkt te spelen met het klassieke thema van gestroomlijnde

wielkasten, een kenmerk van veel retro-futuristische auto's, maar de uitvoering roept vragen op over zowel esthetiek als functionaliteit. Met name het feit dat de spoorbreedte achter niet versmald is, levert esthetische uitdagingen op. Als gekozen zou zijn voor een volledige afdekking zoals de originele SM, dan valt de achterkant veel te breed uit. Door zowel een incisie te maken aan de bovenzijde van het wiel als een inkeping aan de onderzijde van de wielkast ontstaat een bikini-achtige benadrukking van de enorme wielmaat van 22 inch.

Visueel gezien voegt de afdekking een vleugje aerodynamische elegantie toe, wat aansluit bij de ontwerpfilosofie van Citroën uit de jaren 70. Tegelijkertijd kan het echter een geforceerde poging lijken om nostalgie op te roepen, zonder volledig te integreren in de moderne proporties en lijnen van de auto. Het effect is een compromis tussen retro en eigentijds, wat niet bij iedereen in de smaak zal vallen. Zeker niet als je bedenkt dat deze extra ingrepen overbodig zouden zijn als de spoorbreedte achter 10 a 20 centimeter smaller was dan voor. Functioneel gezien rijst de vraag of de afdekking bijdraagt aan rijprestaties

of aerodynamica, of dat het een puur stilistische keuze is. Daarnaast kan de praktische bruikbaarheid, zoals de toegang tot het wiel voor onderhoud of bandenwissels, nadelig beïnvloed worden. Kortom, de achterwielafdekking van de DS SM TRIBUTE belichaamt een gedurfde poging om het verleden en het heden te verbinden, maar balanceert op een dunne lijn tussen een innovatieve esthetische keuze en een overbodig retro-element. Het ontwerp dwingt tot discussie, wat wellicht juist de bedoeling is van een hommage aan een iconische auto.

VEERSYSTEEM

Het veersysteem van de SM TRIBUTE, een moderne interpretatie van de legendarische Citroën SM, verschilt fundamenteel van het originele systeem. Deze verschillen reflecteren zowel technologische vooruitgang als de wens om een eigentijdse rijervaring te bieden, terwijl de essentie van het originele model wordt gerespecteerd. De Citroën SM (1970-1975) stond bekend om zijn innovatieve hydropneumatische veersysteem, een integraal onderdeel van Citroëns filosofie van comfort en

sterker op de weg te staan, terwijl de oorspronkelijke Citroën SM met zijn smallere spoorbreedte een meer elegante, verfijnde en aerodynamische uitstraling heeft, wat bijdraagt aan zijn status als een van de meest iconische en visueel indrukwekkende auto's uit de jaren '70. Het verschil in spoorbreedte weerspiegelt dus niet alleen de technologische verschuivingen tussen beide voertuigen, maar ook de veranderende esthetische voorkeuren in autodesign, van de verfijning van weleer naar de krachtigere, meer solide vormen van nu.

TWO TONE

Het two-tone kleurconcept in de SM TRIBUTE is een opvallend kenmerk dat duidelijk verwijst naar de rijke esthetische traditie van de originele Citroën SM, maar het roept ook interessante vragen op over de authenticiteit en de manier waarop het verleden wordt geherinterpreteerd in de moderne uitvoering.

In de oorspronkelijke Citroën SM werd het gebruik van twee contrasterende kleuren voornamelijk subtiel toegepast, met een donkere kleur boven en een lichtere tint onder, wat de slanke, gestroomlijnde vormen van de auto benadrukte en refereerde aan de voorganger in de vorm van de DS. Het resultaat was een verfijnde visuele balans die de auto zowel futuristisch als elegant maakte. In de SM TRIBUTE, daarentegen, wordt het two-tone concept veel nadrukkelijker en met meer verzwarende

kleurcontrasten toegepast. Het lijkt ingezet te worden om de in de basis zware koets esthetisch lichter te maken en dat is in design-land geen sterke strategie. In de nu gepresenteerde versie lijkt de visuele balans van het ontwerp in evenwicht, maar het is een ontwerptrucje dat zijn waarde moet bewijzen.

Veel beter is het om een neutraal getinte versie te maken, zoals bij de introductie van het C6-concept. Dan kan iedereen goed beoordelen of de gekozen hoofdvorm echt elegant overkomt. Nu is het vooral een esthetisch gecorrigeerd ontwerp – wel op een heel knappe manier – dat wat overladen aanvoelt. Het oorspronkelijke subtiele idee van contrast kan verhullen dat de hoofdvorm van de SM TRIBUTE veel zwaarder en bruter is dan het zusje uit de jaren zeventig. Eigenlijk durven we niet te spreken over een nieuwe zus in de SM-familie. Dit is echt een stevige brute broer.

Bovendien roept het gebruik van het Two-Tone concept vragen op over de authenticiteit van de TRIBUTE als eerbetoon. De originele SM was een avant-gardistische auto die zich kenmerkte door zijn vloeiende, organische vormen en een ontwerp dat voor zijn tijd uiterst gedurfd was. Het two-tone schema was daar een onderdeel van, met goedkeuring van Opron toegepast op enkele kleurcombinaties, maar de TRIBUTE heeft de neiging om het simpelweg te repliceren zonder dezelfde visuele elegantie of innovatie van het origineel. In plaats van de verfijnde esthetische balans van de originele auto te behouden, kan de TRIBUTE soms



Het oorspronkelijke subtiele idee van contrast kan verhullen dat de hoofdvorm van de SM TRIBUTE veel zwaarder en bruter is dan het zusje uit de jaren zeventig.

technisch vernuft. Dit systeem combineerde hydraulica met stikstofgas om een onovertroffen rijcomfort te bieden, waarbij de auto zichzelf automatisch waterpas hield, ongeacht de belading of wegomstandigheden. Het systeem bood daarnaast een ongekende mate van dempingscontrole en stelde de bestuurder in staat de rijhoogte aan te passen. Het resultaat was een rijervaring die zowel soepel als uiterst stabiel was, zelfs bij hoge snelheden. De SM TRIBUTE, ontwikkeld door hedendaagse ontwerpers of fabrikanten (afhankelijk van de interpretatie), richt zich waarschijnlijk op een balans tussen moderne dynamiek en een eerbetoon aan het origineel. In plaats van het complexe hydraulische systeem kan de TRIBUTE een adaptief veersysteem gebruiken, zoals luchtvering of elektronisch gestuurde demping. Deze moderne systemen bieden vergelijkbare voordelen, zoals automatische aanpassing aan de rijomstandigheden en een hoge mate van comfort, maar

zijn waarschijnlijk minder onderhoudsintensief en betrouwbaarder door hedendaagse technologie. Daarnaast kan de SM TRIBUTE prioriteit geven aan sportiviteit en rijprecisie, aspecten die bij de originele SM iets ondergeschikt waren aan comfort. Door gebruik te maken van geavanceerde elektronica kan het moderne systeem ook betere integratie bieden met andere rijhulpsystemen, zoals stabiliteitscontrole en actieve demping. Het is interessant hoe het uiteindelijke veersysteem zal kunnen functioneren gezien de zeer korte veerweg en ruimteloze wielkasten die de SM TRIBUTE kenmerken. Kiest men ervoor om de wagen via een hogere rijstand op de weg te zetten, of is er een systeem geengineerd, waarbij de demping volledig actief is en via uitverende veerpoten elke hobbel met elektronische anticipatie gladstrijkt? Ronduit een interessante ontwikkelingskans, waarover tot nu toe weinig bekend is.

Waar het veersysteem van de Citroën SM een revolutionaire stap was in de jaren '70, weerspiegelt het systeem van de SM TRIBUTE de evolutie van comfort en technologie in de autowereld. Hoewel de TRIBUTE waarschijnlijk niet de pure technische magie van Citroëns hydraulische veersysteem volledig kan evenaren, biedt het een eigentijdse interpretatie die beter aansluit bij de behoeften van moderne bestuurders. Hierdoor blijft de geest van de SM levend in een modern jasje..

ERGONOMISCHE ONVOLKOMENHEDEN
Een ander aspect waar de DS SM TRIBUTE zich moet verantwoorden, is de ergonomie en de gebruiksvriendelijkheid van het interieur. Het interieur is zonder twijfel prachtig vormgegeven, maar het ontwerp kan gezien worden als te conceptueel en onvoldoende praktisch. De focus ligt te veel op esthetiek en te

weinig op de behoeften van de bestuurder en passagiers.

BEPERKINGEN IN INTERIEURRUIMTE
De DS SM TRIBUTE lijkt het comfort van passagiers niet volledig in acht te nemen. Het interieur is minimalistisch, wat op zich geen probleem hoeft te zijn, maar de beperkte ruimte en de inrichting van de stoelen zorgen ervoor dat het gevoel van luxe en comfort niet volledig tot zijn recht komt. De originele Citroën SM stond bekend om zijn binnenruimte en uitzonderlijke zitcomfort, eigenschappen die dit moderne TRIBUTE-model mist. De stoelen lijken meer gefocust op het creëren van een futuristisch, strak design dan op het bieden van de nodige steun voor lange ritten. Net als de bij de oorspronkelijke SM is de zijdelingse steun op zitvlakniveau twijfelachtig. En ook voldoende mate van ondersteuning van de knie tijdens het rijden is niet goed in te



Interieur met fraaie bandage-stoelen



Dashboard met de bekende sweep en ovale klokvorm





schatten. Het is heel interessant om in een echte mockup van dit interieur deze aspecten te ervaren.

ONPRAKTISCHE BEDIENINGSELEMENTEN

Ook de bedieningselementen in de DS SM TRIBUTE kunnen als een zwakte worden gezien. Hoewel het dashboard elegant is ontworpen en met de kenmerkende sweep goed aansluit bij de oorspronkelijke versie van de SM, kunnen de keuzes in de plaatsing van de knoppen en het gebruik van moderne touchscreeninterfaces problematisch zijn. Het vloeiend vormgegeven doorzichtige middenscherf is qua concept interessant, maar onduidelijk is hoe dit veiligheidstechnisch gezien de onvermijdelijke crashtesten moet doorstaan. In plaats van eenvoudig te kunnen navigeren tussen verschillende functies, lijkt de technologie hier meer aanwezig te zijn voor de esthetische uitstraling dan voor praktische bruikbaarheid. Je rustende arm moet bijvoorbeeld altijd de lijn van het bedieningsglas volgen. De keuze om veel van de bedieningselementen via een complex touchscreen te laten verlopen kan verwarrend en afleidend zijn voor de bestuurder, zeker in situaties waarin snelle reacties vereist zijn, zoals bij het schakelen tussen rijmodi of het aanpassen van klimaatinstellingen.

BEPERKTE ZICHTBAARHEID EN SPIEGELTECHNOLOGIE

Een ander kritiekpunt is de beperkte zichtbaarheid rondom de auto, vooral door de dichte hoeken en het gebrek aan conventionele zij- en achteruitkijkspiegels. In plaats van traditionele spiegels is er gebruik gemaakt van digitale schermen die de informatie via camera's doorgeven. Dit klinkt misschien als een vooruitstrevende technologie, maar de praktijk heeft laten zien dat deze digitale spiegels soms niet altijd even betrouwbaar zijn. De technologie is nog in ontwikkeling en biedt vaak een vertekend of vertraagd beeld, wat in sommige gevallen een gevaar kan opleveren voor de veiligheid van de inzittenden.

TEGENSTRIJDIGHEDEN

Hoewel de DS SM TRIBUTE vol zit met moderne technologieën, blijkt de uitvoering hiervan in veel gevallen niet overtuigend. De auto is ontworpen met een focus op futurisme en high-tech snufjes, maar sommige van deze technologieën lijken meer een marketingtool dan een daadwerkelijke verbetering van de rijervaring.



RIJDYNAMIEK

Een van de meest opvallende elementen van de DS SM TRIBUTE is het aangekondigde gebruik van hybride technologie. Dit lijkt een stap vooruit in termen van brandstofefficiëntie en milieuvriendelijkheid, maar het heeft ook een nadelige invloed op de rijervaring. De hybride aandrijflijn kan de dynamiek van de auto verstoren, vooral omdat het vermogen van de motoren niet altijd even goed is afgestemd op de rijstijl die van de DS SM TRIBUTE verwacht zou worden. De hybride technologie voegt gewicht toe aan het voertuig, wat de handling en de algehele rijervaring kan beïnvloeden. De originele SM stond bekend om zijn gebalanceerde constructie en verfijnde rijgedrag, iets wat de TRIBUTE maar moeilijk kan evenaren door de modernere technologie. We hopen in de uiteindelijke versie gewoon een Maserati-motor op aardolie aan te treffen: de Nettone is echt een perfecte kandidaat....

TE VEEL FOCUS OP ELEKTRONICA

De DS SM TRIBUTE is ook een auto die zwaar zal leunen op elektronische systemen, zoals geavanceerde rijassistenten, automatische parkeerhulp en adaptieve cruisecontrole. Hoewel deze technologieën op zich nuttig kunnen zijn, vermindert de overmatige afhankelijkheid van elektronische systemen de pure rijervaring die de originele SM zo kenmerkte. Het gevoel van 'echte' rijbeleving

wordt vervangen door een teveel aan technologie die het rijgedrag dempt en het gevoel van betrokkenheid bij de auto vermindert. De SM was in zijn tijd een auto waarin je opnieuw moest leren rijden. Maar dit resulteerde in een zeer goede en complete samenwerking tussen auto en bestuurder. Bij de TRIBUTE zal de balans tussen elektronisch bijsturen en bijremmen of het pure autorijden zonder correcties doorslaggevend zijn voor een succesvol verhaal.

VEILIGHEIDSDSIGN EN STRUCTURELE ZWAKTES

Het veiligheidsontwerp van de DS SM TRIBUTE vertoont mogelijk tekortkomingen, ondanks dat de auto is uitgerust met de nieuwste technologieën op het gebied van veiligheid. De moderne veiligheidsvoorzieningen zoals botswaarschuwingssystemen en automatische noodremmingen zijn geïntegreerd, maar er zijn vragen over de effectiviteit van de passieve veiligheid van de auto.

STRUCTUUR EN CRASHTESTS

Hoewel er geen gedetailleerde gegevens beschikbaar zijn over de crashtests van de DS SM TRIBUTE, is het duidelijk dat het ontwerp van de auto een aantal uitdagingen met zich meebrengt. De grote, schuine voorruit en de aerodynamische lijnen van de carrosserie kunnen in geval van een botsing met meer conventioneel vormgegeven voertuigen minder bescherming bieden. De lage,

gestroomlijnde carrosserie kan de veiligheid in geval van een zijdelingse impact negatief beïnvloeden, wat een punt van zorg is in vergelijking met andere voertuigen in deze prijsklasse. En de Quattroporte opzet van de deuren waarbij de achterste portieren via de suicide-variant openen – is vooral bij zijdelingse botsingen een uitdaging. Vanwege het ontbreken van een B-stijl. Overigens laten de foto's deze extra achterportieren niet zien. Enkel de impressies laten wat zien op dit vlak.

PRIJS-PRESTATIEVERHOUDING EN MARKTPOSITIE

Tot slot is er de vraag of de DS SM TRIBUTE zijn prijs rechtvaardigt en in welk segment zij gepositioneerd zal worden. Het ontwerp van de auto is zeker indrukwekkend, maar de diverse zwaktes in esthetica, ergonomie, technologie en veiligheid zullen door verdere ontwikkeling overwonnen moeten worden. De auto lijkt te mikken op een nichemarkt van autoliefhebbers die op zoek zijn naar een designobject in plaats van een praktisch vervoermiddel. Het toevoegen van de Nettone-motor uit de renstal van Maserati – wederom onderdeel van de Stellantis-groep – kan de TRIBUTE versterken. Maar de geluiden dat de wagen dan in het segment van rond de 1 miljoen euro uit moet komen – zoals vanuit DS aangegeven - roept de vraag op of de DS SM TRIBUTE daadwerkelijk een waardevolle investering is voor de gemiddelde

consument, of dat het eerder een duur kunstwerk is voor een selecte groep verzamelaars.

CONCLUSIE

De DS SM TRIBUTE is een complex ontwerp dat zowel bewondering als kritiek oproept. Hoewel het TRIBUTE-model enkele onmiskenbare esthetische kwaliteiten heeft, vertonen de zwakke kanten in het ontwerp — zoals de ergonomische tekortkomingen, het gebrek aan coherentie in het esthetische concept, de technologische tegenstrijdigheden en de veiligheidszorgen — dat het autodesign niet volledig geslaagd is. Het voertuig lijkt meer gericht op het creëren van een visuele ervaring dan op het leveren van een praktische en aangename rijervaring. Voor degenen die op zoek zijn naar een rijdynamisch sterke auto of een meer functionele en veilige ervaring, kan de DS SM TRIBUTE een teleurstelling zijn. Desondanks is het een fascinerend voorbeeld van hoe design en technologie zich tot elkaar kunnen verhouden — maar het blijft een TRIBUTE, een eerbetoon, aan de oorspronkelijke SM.



De kunst van beeld en verlangen

Een kritische
analyse
van de DS- en
SM-marketing-
fotografie
(1969-1972)
versus de
SM-TRIBUTE
(2024)

Marketingfotografie speelt een cruciale rol in de perceptie van luxeproducten. Het gaat niet alleen om het tonen van een product, maar om het scheppen van een droomwereld die verlangens oproept en een culturele betekenis aan het object verleent. Citroën excelleert al decennia in deze strategie, vooral in de promotie van hun iconische DS en SM-modellen. In dit artikel onderzoeken we de marketingstrategieën rond de DS-brochure uit 1969, de SM-brochure van 1972 en de recente SM-TRIBUTE-campagne uit 2024. Wat vertellen de beelden van Helmut Newton en Sarah Moon ons over tijdsgebonden esthetiek, genderrollen en de voortdurende herinterpretatie van luxemobiliteit?

*HELMUT NEWTON:
DE VOYEURISTISCHE BLIK
DS-BROCHURE, 1969*

In 1969 presenteerde Citroën de DS met een fotoserie van de beroemde fotograaf Helmut Newton. Deze beelden belichamen een tijd waarin glamour, technologie en modernisme samengingen. Newtons foto's zijn iconisch, met name de afbeelding van de vrouw in een futuristisch aluminium jurkje, die door een verrekijker tuurt. Dit beeld roept vragen op: kijkt ze naar de toekomst, of is ze een object van de blik van de toeschouwer?

Newton was berucht om zijn voyeuristische stijl, waarin vrouwen vaak als krachtige maar ook objectiverende figuren werden afgebeeld. In de DS-brochure is de vrouw onlosmakelijk verbonden met de auto: ze is even glanzend, even futuristisch, maar ook even onbereikbaar. De visuele dialoog tussen de technologie van de DS en de vrouw suggereert dat de auto meer is dan een vervoermiddel; het is een symbool van vooruitgang en begeerlijkheid. De keuze voor Newton was strategisch: zijn werk appelleerde aan een mannelijk publiek dat schoonheid, luxe en innovatie als aspiraties zag.

Tegelijkertijd reflecteert de foto de culturele waarden van de jaren zestig. Het tijdperk van de ruimtewedloop, modernistische architectuur en emancipatie sijpelt door in de esthetiek. Maar de vrouw, hoe glanzend en futuristisch ze ook lijkt, blijft

een passieve toeschouwer, zelfs een wat angstige meeloper. De autonomie die de DS als technologisch hoogstandje belichaamt, lijkt niet overgedragen op haar menselijke tegenhanger.

*SARAH MOON:
POËZIE EN MYSTERIE
SM-BROCHURE, 1972*

Tegenover Newtons harde glamour staat de dromerige, poëtische stijl van Sarah Moon, die in 1972 de Citroën SM-brochure illustreerde. Haar foto's, waaronder de beroemde afbeelding van een vrouw met een windhond, contrasteren sterk met Newtons krachtige en bijna agressieve esthetiek. Moon creëert een sfeer van mysterie en melancholie. De vrouw, gekleed in zachte tinten, straalt een fragiele elegantie uit, terwijl de windhond een symbool van aristocratische luxe oproept.

De SM wordt in deze beelden niet alleen gepositioneerd als een auto, maar als een metafoor voor verfijnde levensstijl. Waar Newtons werk benadrukt hoe de DS past in een wereld van vooruitkijken en technologie, laat Moon zien hoe de SM past in een wereld van tijdloze schoonheid en introspectie. De auto wordt een verlengstuk van een emotionele ervaring, een voertuig dat je naar een ongrijpbare droomwereld vervoert.

Moon's benadering is ook progressief in haar eigen recht. In een tijd waarin marketingcampagnes vaak afhankelijk waren van directe, harde verkoopboodschappen, koos zij voor subtiliteit. Haar beelden zijn evocatief en laten ruimte voor interpretatie. Dit sprak een publiek aan dat zich identificeerde met intellectuele verfijning en artistieke expressie.

*GENDER EN REPRESENTATIE:
CONTRAST OF CONTINUÏTEIT?*

Wanneer we de campagnes van Newton en Moon vergelijken, wordt duidelijk hoe verschillend hun visies op genderrepresentatie zijn. Newtons vrouw is krachtig maar object, Moon's vrouw is kwetsbaar maar autonoom in haar mysterie. Beide benaderingen hebben echter gemeen dat de vrouw niet zomaar een persoon is, maar een archetype, een

Tekst: Henk Middelkoop, Corné Kwint
Beeld: DS automobiles / Citroën



Aangelijnde dame (Helmuth Newton 1969)



Aangelijnde hond (Sarah Moon 1972)

symbool dat is ontworpen om een gevoel van exclusiviteit en luxe over te brengen.

Het gebruik van vrouwen als visuele metaforen in autocommercials is niet uniek voor Citroën, maar de manier waarop Newton en Moon dit doen, is ongeëvenaard. Newton plaatst de vrouw als onderdeel van de machine – glanzend en klinisch – terwijl Moon haar presenteert als een verlengstuk van een droomwereld. Beiden legitimeren echter een mannelijke blik, waarin de vrouw een verlengstuk van de auto en daarmee van de mannelijke eigenaar lijkt te zijn.

DE SM-TRIBUTE-CAMPAGNE (2024): NOSTALGIE EN HERINTERPRETATIE

In 2024 bracht Citroën de SM-TRIBUTE uit, een eerbetoon aan de iconische SM. De marketingcampagne verwijst expliciet naar de beelden van Newton en Moon, en speelt in op een golf van nostalgie. In een wereld waar retro-design en culturele verwijzingen naar het verleden populair zijn, leek dit een slimme zet. Maar hoe effectief is deze benadering?

De SM-TRIBUTE combineert de esthetiek van de jaren zestig en zeventig met hedendaagse waarden. De campagne maakt gebruik van moderne fotografie, maar reproduceert de thematiek van de originele beelden. De aluminium schijvenjurk van Paco Rabanne keert terug, maar dit keer is de vrouw duidelijk een actieve protagonist. Evenzo zien we de windhond opnieuw, dit keer samen met een vrouw die ogenschijnlijk controle heeft over zowel haar omgeving als de auto.

De campagne benadrukt de technische innovaties van de SM-TRIBUTE, maar gebruikt tegelijkertijd de beelden van Newton en Moon om een verhaal van continuïteit te vertellen. Citroën

positioneert de SM-TRIBUTE als een erfgenaam van een tijd waarin luxe, kunst en technologie naadloos samensmolten. Dit roept echter ook kritiek op: hoe oprecht is deze nostalgie, en in hoeverre wordt het verleden geromantiseerd?

KRITIEK OP RETRO-NOSTALGIE

Hoewel de SM-TRIBUTE een knipoog is naar de esthetiek van de jaren zestig en zeventig, zijn er vraagtekens te plaatsen bij deze retro-aanpak. Nostalgie kan effectief zijn in marketing, maar het risico bestaat dat de context van het origineel verloren gaat. Newtons werk was controversieel en progressief in zijn tijd, maar in de hedendaagse context kan het als problematisch worden beschouwd. Evenzo kan Moons mystieke benadering nu als te etherisch of afstandelijk worden gezien, gezien de nadruk van moderne marketing op inclusiviteit en authenticiteit.

Door beelden van bijna een halve eeuw geleden te hergebruiken, loopt Citroën het risico voorbij te gaan aan de waarden van het hedendaagse publiek. Is de vrouw in de aluminium jurk werkelijk bevrijd in 2024, of blijft ze een symbool van andermans verlangen? Is de windhond een eerbetoon aan verfijning, of een symbool van elitarisme dat niet meer resoneert?

CITROËN VERSUS DS: EEN MERK IN EVOLUTIE

Een interessant aspect van de SM-TRIBUTE is de keuze om dit model uit te brengen onder het DS-label in plaats van onder Citroën, het moedermerk waaronder de oorspronkelijke SM werd gelanceerd. DS, dat in 2014 als zelfstandig luxe merk binnen de Stellantis-groep werd geïntroduceerd, heeft zich gepositioneerd als een erfgenaam van de avant-garde en luxe die de DS-reeks van Citroën in de jaren vijftig en zestig belichaamde. Toch is er een duidelijke discrepantie tussen het historische Citroën-DNA en de hedendaagse DS-branding, die niet zonder kritiek blijft.

De SM, gelanceerd in 1970, was een vlaggenschip voor Citroën, een manifest van hun technologische ambitie en gedurfde designfilosofie. Het model stond symbool voor een tijd waarin Citroën zich profileerde als een innovator die tradities durfde te doorbreken. Het gebruik van de geavanceerde Maserati V6-motor en de hydraulisch veersysteem maakte de SM niet alleen een technische krachttoer, maar ook een unieke uitdrukking van Citroëns ethos.

Door de SM-TRIBUTE onder het DS-label te positioneren, schuift de focus weg van Citroëns nalatenschap naar een meer gestileerde, luxe-gerichte interpretatie. DS probeert een gevoel van exclusiviteit en haute couture uit te stralen, maar heeft moeite om het technische en innovatieve erfgoed van Citroën volledig te omarmen. Dit leidt tot een spanningsveld: de SM-TRIBUTE roept nostalgie op naar een tijdperk waarin Citroën experimenteerde met techniek en design, terwijl DS zich meer lijkt te richten op oppervlakkige luxe en verfijning.

Deze discrepantie roept de vraag op of DS zich werkelijk als erfgenaam van Citroën kan profileren. Voor veel autoliefhebbers blijft Citroën het merk dat symbool staat voor innovatieve techniek en eigenzinnige ontwerpen. DS wordt daarentegen soms gezien als een merk dat vooral probeert te concurreren met gevestigde luxemerken zoals Audi, BMW en Mercedes, zonder dezelfde emotionele band met zijn publiek te hebben als het originele Citroën.

EEN PARADOX VAN ERFGOED EN MARKETING

De paradox wordt nog versterkt door de marketingcampagne rond de SM-TRIBUTE, die nadrukkelijk verwijst naar het Citroën-tijdperk. De beelden van Newton en Moon, evenals het futuristische karakter van de oorspronkelijke SM, zijn onlosmakelijk verbonden met Citroën als merk. Door deze historische associaties

te gebruiken, probeert DS een legitimiteit te creëren die het merk in feite aan zijn moedermerk ontleent. Dit roept de vraag op: is de SM-TRIBUTE een eerbetoon aan een tijdloos icoon, of een opportunistische poging om DS op te laden met de culturele waarde van Citroën?

Deze spanningen illustreren een breder probleem binnen de auto-industrie: hoe kunnen merken balanceren tussen het respecteren van hun erfgoed en het aanpassen aan de eisen van een veranderende markt? DS lijkt te worstelen met deze balans. Terwijl de visuele en esthetische elementen van de SM-TRIBUTE de nostalgie van de Citroën-geschiedenis oproepen, mist het model wellicht de technische innovatie en originaliteit die de oorspronkelijke SM tot een icoon maakten.

CONCLUSIE: TWEE GEZICHTEN VAN HETZELFDE ERFGOED
De keuze om de SM-TRIBUTE onder het DS-label uit te brengen, reflecteert een strategische herinterpretatie van Citroëns erfgoed. Hoewel deze beslissing DS helpt zichzelf te positioneren als een merk dat luxe en verfijning vertegenwoordigt, benadrukt het ook een breuk tussen het oorspronkelijke Citroën-DNA en de hedendaagse DS-identiteit. De SM-TRIBUTE roept nostalgie op naar een tijd waarin Citroën grenzen verlegde op technisch en esthetisch gebied, maar die ambitie lijkt in de huidige interpretatie meer gericht op stijl dan op inhoud.

Dit alles maakt de SM-TRIBUTE een fascinerend marketingexperiment, maar ook een bron van discussie. Is het werkelijk een waardige opvolger van de originele SM, of blijft het slechts een schaduw van wat ooit een iconische auto was? De discrepantie tussen Citroën en DS werpt een schijnwerper op de uitdagingen van erfgoed in de moderne autowereld: hoe herinterpreteer je het verleden zonder het te verraden?



Rennende dame in Paco Rabanne-jurk (Helmut Newton 1969)

VRAGEN

De marketinggeschiedenis van Citroën toont hoe beeldtaal kan evolueren en tegelijkertijd consistent kan blijven. Newtons futuristische voyeurisme, Moons dromerige poëzie en de SM-TRIBUTE-campagne van 2024 weerspiegelen elk een specifieke tijdsgeest en marketingstrategie. Waar de oorspronkelijke beelden van Newton en Moon innovatief waren binnen hun tijd, roept de herinterpretatie in de SM-TRIBUTE vragen op over de relevantie en ethiek van nostalgie in marketing.

De kracht van Citroën ligt in het vermogen om mythen te creëren rond hun voertuigen, maar dit moet samengaan met een kritische blik op hoe deze mythen worden geïnterpreteerd. De SM-TRIBUTE is een eerbetoon aan een rijk verleden, maar biedt ook een spiegel voor de hedendaagse samenleving: Hoe kijken wij naar luxe, gender en erfgoed? En hoe willen we dat onze dromen worden vormgegeven?

En loopt DS nu aan de leiband van Stellantis waar de marketing achter het stuur is gekropen van het Citroën-erfgoed zoals in de foto van Newton?

Of is het DS die het erfgoed van Citroën wel begrijpt en binnen de wereld van Stellantis Citroën zoals de Afghaanse windhond in de foto van Moon wat onwillig meetrekt op het pad dat Citroën eigenlijk had moeten blijven lopen?

De toekomst zal leren of de SM-TRIBUTE een echo is van een prachtig verleden, of een klarenstoon voor de herintroductie van de authentieke Citroën-lijn in een nieuwe eeuw...



Dame in runway-walk en retro-jurk (W. Bonbon, 2024)



De Afghaanse windhond heeft een vriendelijk karakter, maar hij is ook gereserveerd en kan naar vreemden toe wat terughoudend zijn: een bijzondere hond.

Je zult wel denken hoe is het mogelijk een artikel over een hond, de Afghaanse Windhond, in ons mooie clubblad Subliem. Wat is de relatie tussen de Afghaanse windhond en de Citroën SM? Dat was ook een de vraag van Jeannet, de vrouw van Jan Paul, onze penningmeester. Om dit te beantwoorden ga ik terug naar de zeventiger jaren. In die tijd was de Afghaanse windhond zeer populair. Tegenwoordig zie ik, als dierenarts, de Afghaan nog mondjesmaat op de behandeltafel.

De Afghaanse windhond behoort tot de groep windhonden, een bijzondere categorie honden die oorspronkelijk zijn gefokt om zelfstandig achter wild aan te gaan totdat het wild, uitgeput van de achtervolging, niet langer verder kan. Windhonden, en dus ook de Afghaanse windhond, zijn bekend om hun zelfstandige

en eigenzinnige werkhouding. Ze hebben een sterke persoonlijkheid en volgen vaak hun instinct. De Afghaanse windhond, met zijn indrukwekkende oorsprong in Afghanistan, is een middelgrote hond met een schofthoogte tussen de 65 en 75 cm en een gewicht van 25 tot 30 kilogram. Hij is elegant en harmonisch gebouwd, met een sierlijke uitstraling die zowel kracht als snelheid belichaamt.

Wat de Afghaanse windhond bijzonder maakt, is zijn unieke voorkomen. Hij heeft een opvallende oosterse allure, versterkt door de mysterieuze en intelligente uitdrukking in zijn donkere ogen. Zijn lange, zijdeachtige vacht is een van zijn meest kenmerkende eigenschappen en geeft hem een aristocratische uitstraling. Het trotse dragen van zijn hoofd en de bevederde staart met een karakteristieke ring aan het uiteinde maken het beeld compleet. Deze

hond straalt niet alleen schoonheid en elegantie uit, maar ook een zekere onafhankelijkheid die in zijn aard verweven zit.

Hoewel de Afghaanse windhond niet bekend staat om zijn gehoorzaamheid in de traditionele zin, is hij met geduld, respect en een zachte maar consequente aanpak wel degelijk te trainen. Hij waardeert een rustige en respectvolle benadering en kan zich, ondanks zijn zelfstandige karakter, goed aanpassen aan het gezinsleven. In huis is hij doorgaans een rustige en aangename metgezel, mits hij voldoende beweging krijgt. Buiten heeft hij de ruimte nodig om zijn energie kwijt te raken en zijn natuurlijke snelheid en kracht te benutten.

De Afghaanse windhond heeft een vriendelijk karakter, maar hij is ook gereserveerd en kan naar vreemden toe wat terughoudend zijn. Deze combinatie van onafhankelijkheid en waardigheid maakt hem tot een bijzondere hond. Hij vraagt om een eigenaar die zijn unieke eigenschappen waardeert en begrijpt. Voor mij is de Afghaanse windhond de mooiste en meest fascinerende windhond. Zijn gracieuze voorkomen, sierlijke bewegingen en indrukwekkende vacht maken hem een lust voor het oog en een bijzondere metgezel voor wie hem respectvol behandelt.

Wat een prachtig stukje nostalgie en stijlvolle marketing! De combinatie van de Citroën SM en de Afghaanse windhond in de folder van 1972 straalt inderdaad een tijdloze elegantie uit. De SM was een meesterwerk van Citroën: innovatief, aerodynamisch en luxueus, perfect passend bij de gracieuze uitstraling van de Afghaanse windhond. Dit ras stond bekend om zijn nobele verschijning en onafhankelijke karakter, wat een slimme en symbolische keuze was om het unieke karakter van de SM te benadrukken.

De inzet van Sarah Moon, een legendarische fotografe en model, gaf de campagne een extra artistieke en dromerige sfeer. Haar zachte, melancholische stijl in modedefotografie paste perfect bij de uitstraling van de Citroën SM en de Afghaanse windhond.

De heropleving van deze klassieke marketingstijl bij de SM-TRIBUTE in Chantilly klinkt als een meesterlijke zet om de erfenis van de jaren '70 te vieren. De combinatie van de elegante vrouw met aluminium kleding en de Afghaanse windhond roept mogelijk dezelfde sfeer op als destijds. Het is bijzonder om te zien hoe een historisch ontwerp, in combinatie met zorgvuldig gekozen esthetiek, nog steeds modern en iconisch kan aanvoelen.

De lancering van de SM TRIBUTE

Tekst en beeld:
Willem Posthouwer

Op vrijdag 13 september was het zover. Ik ging op weg naar Chantilly Arts & Elegance om, op aanwijzing van de directeur Heritage van Citroën Denis Huile, de verrassing van DS Automobiles te bekijken. Hij had mij afgelopen zomer tijdens een interview voor ons boek – waar we momenteel aan werken – verteld: ‘Ik mag er niets over zeggen, maar het is beslist de moeite voor jou waard om te gaan.’

Ik had dus, eveneens voor ons boek, een afspraak met de Design Director van DS Automobiles, Thierry Métroz. De PR-afdeling van DS Automobiles heeft uitstekend meegewerkt om het interview mogelijk te maken. Het was namelijk een erg druk schema voor Métroz, waarin prioriteiten gesteld moesten worden. Gewapend met interviewvragen en stroopwafels was het zaterdag eindelijk zover. Ik kon in gesprek. De stroopwafels vielen in goede aarde. Ik benadrukte dat ze de Frans-Nederlandse connectie symboliseerden. Immers, het hoofdkantoor van moederconcern Stellantis is te vinden in Amsterdam/Hoofddorp, Johan Cruijff was de beroemde Nederlandse ambassadeur van de SM, en last but not least: André Citroën had Nederlandse roots.

‘No Retro’, maar toekomstgericht met behoud van het DNA van het origineel. Ik werd niet teleurgesteld. Als een van de eersten werd ik toegelaten tot het paviljoen waar de SM TRIBUTE te zien was. Ik vertelde over ons nieuwe boek, met als thema ‘Keep the spirit alive’, waaraan ook Theo van der Laan, Henk Middelkoop, Leo Jansen en Peter Derks meewerken om het te realiseren.

De SM TRIBUTE, ontworpen door DS Design Studio Paris, is een eerbetoon met een toekomstgerichte blik.. Met dit prototype viert DS niet alleen het erfgoed van de SM, maar ook tien jaar DS Automobiles en hun tiende deelname aan het Chantilly Concours. De TRIBUTE is ontworpen om de luxe uitstraling en avant-gardistische technologieën van de oorspronkelijke SM te eren, en tegelijkertijd de designvisie van DS Automobiles voor de toekomst te onderstrepen.

KEEP THE SPIRIT ALIVE
Tijdens mijn interview met Thierry Métroz

benadrukte hij hoe belangrijk het voor het merk is om de rijke geschiedenis van de SM te behouden, terwijl ze tegelijkertijd vooruitkijken naar nieuwe technologische innovaties. De TRIBUTE heeft gelukkig ongeveer dezelfde afmetingen als het origineel, en vermijdt de opgeblazen proporties waaraan veel merken tegenwoordig toegeven. De TRIBUTE behoudt de iconische elementen van de oorspronkelijke SM, zoals de lange motorkap, de kenmerkende lijn van de achterklep en het bekende aerodynamische profiel, maar is verrijkt met moderne materialen zoals lasergegraveerd leer en Alcantara. Overigens is dit alleen op papier te zien, want een echt tastbaar interieur, waar je in kunt zitten, is er niet. De auto ademt nog steeds dezelfde luxe en elegantie uit als het origineel, wat natuurlijk aansluit bij de missie van DS om een leidende positie in de wereld van luxe automobielen in te nemen. Of zoals Métroz het zegt: “Louis Vuitton van de auto-industrie”. Métroz en ik bespraken hoe DS Automobiles het erfgoed van de SM – met haar luxe uitstraling en technologische voorsprong – heeft geïntegreerd in het moderne merk DS. De SM staat synoniem voor comfort, elegantie en innovatie, elementen die DS Automobiles vandaag de dag nog steeds hoog in het vaandel heeft staan. De TRIBUTE is dan ook niet alleen een eerbetoon aan het verleden, maar een weerspiegeling van hoe het merk zijn erfgoed inzet om vooruit te kijken naar de toekomst van luxe auto’s. Hoewel de TRIBUTE niet in productie zal gaan, benadrukte Thierry dat de auto wel dient als inspiratie voor toekomstige modellen van DS Automobiles. Het bewaren van de geest van de SM en het voortzetten van haar traditie van innovatie en elegantie zijn belangrijke thema’s die zowel in de SM TRIBUTE als in toekomstige voertuigen van DS naar voren zullen blijven komen. Deze filosofie sluit aan bij het thema van ons boek ‘Keep the spirit alive’. Dit boek, dat we in 2026 willen presenteren tijdens de internationale SM-bijeenkomst, is bedoeld om het erfgoed van de Citroën SM levend te houden en een brug te slaan tussen het verleden en de toekomst. We willen hiermee zowel huidige liefhebbers inspireren als de volgende generatie enthousiast maken voor onze geliefde en iconische auto.



Wheels-Mariën waerd 2024



Van vrijdag 13 tot en met zondag 15 september is het auto-evenement 'Wheels Mariënwaerd' te Beesd gehouden. Een evenement waar klassieke auto's, youngtimers en moderne supercars volop in de belangstelling stonden.

Tekst: Jan van Ekris
Foto: Henk Middelkoop

Wheels Mariënwaerd is een opvolger van het Concours d'Elegance dat jaarlijks op Paleis het Loo in Apeldoorn werd gehouden. Na een locatiewissel werd Paleis Soestdijk het nieuwe decor voor het evenement, dat inmiddels was omgedoopt tot 'Wheels at the Palace'. Het gebruik van paleislocaties drukt wel een imagostempel op een evenement: het wordt door veel mensen als te elitair gezien en daardoor beschouwd voor een kleine en rijke groep bezoekers. Dat was zeker niet terecht, maar een imago kan je niet zomaar veranderen.

HEERLIJKHEID

Na succesvol met onze club deel te hebben genomen aan Wheels at the Palace, veranderde de locatie weer. Nu dus naar een groot landgoed, ook wel een 'heerlijkheid' genoemd. De heerlijkheid Mariënwaerd is een landgoed met maar liefst 900 hectare grondoppervlak, gelegen in de mooie Betuwe. Het is al sinds 1734 in handen van dezelfde familie. Aldaar vindt op een biologisch-dynamische manier de exploitatie plaats, voornamelijk akkerbouw, veeteelt en fruitteelt.

CLUBSTAND

Wij krijgen een mooie plek aangewezen in de boomgaard van het landgoed, te midden van appel- en perenbomen. De standopbouw op donderdag 12 september levert wel wat extra werk op vanwege de vele overhangende takken, maar toch zien we kans om er weer een fraai geheel van te maken. Met maar liefst drie SM's injection electronique, waarvan twee fraaie coupés en zelfs een in concoursstaat verkerende SM Cabriolet Mylord, zijn we uitstekend vertegenwoordigd te midden van andere automobiellclubs. Tegenover ons staat onze 'zusterclub': de Maserati Club Holland met eveneens een aantal fraaie exemplaren. Direct naast ons is een podium geplaatst waar op vrijdag en zondag een DJ met een klassieke scooter en zijspan staat en via zijn platenspeler met versterker de klanken uit de jaren 50, 60 en 70 ten gehore brengt. Erg gezellig zo'n buurman! De weersvooruitzichten zijn niet geweldig (er is veel regen voorspeld) waardoor het op vrijdag niet druk is. Regenen doet het die dag, op een felle korte bui na, niet.

ZATERDAG

Zaterdag trekt de lucht goed open naar hemelsblauw met een lekker zonnetje. Het is zo'n 18 graden en weinig wind. Perfect weer om een auto-evenement te bezoeken! Dat bedenken meer mensen en zo staan we reeds om 10.00 uur in de ochtend in een file van bijna drie kwartier op de lange oprijlaan naar het expositie terrein op het landgoed. Het is druk, maar wel gezellig druk. Inmiddels heeft een liveband met 5 personen bezitgenomen van het podium en speelt de hele dag lekkere evergreens uit de jaren 70 en 80. Het maakt een bezoek aan onze stand nog leuker. Feest wordt het als we van 16.00 tot 18.00 uur een aangeklede borrel organiseren waar zo'n 50 bezoekers (leden en overige genodigden) op afkomen. Er hangt een lekker ontspannen sfeertje en iedereen heeft het duidelijk zeer naar zijn zin. De laatste gasten gaan dan ook pas om 18.30 uur huiswaarts.

ZONDAG

Zondag volgt nog een drukke dag met wederom veel bezoekers

aan onze stand. De techniek van de SM krijgt in het weekend volop aandacht van belangstellenden. Ze willen alles weten over de Maserati-motor, de werking van het hydraulisch systeem, de draaiende koplampen en de zelf centerende stuurbekrachtiging. Eigenaren Tammo Brouwer en Corné Kwint hebben hun handen deze dagen dan ook vol aan de diverse demonstraties van het hydraulisch systeem door het tonen van de werking van de hoogteregeling, het automatisch teruglopende stuurwiel naar de rechttuit stand en de draaiende koplampen. Voor ons allemaal gesneden koek, maar de toeschouwers kijken er vol verwondering naar alsof het een magisch schouwspel is (en dat is het natuurlijk ook wel een beetje). Bij veel bezoekers wordt het enthousiasme voor de SM aangewakkerd en we mogen ook nu weer een 3-tal (potentiële) leden noteren.

Al met al was het weer een zeer geslaagd evenement dat we graag volgend jaar zullen herhalen, niet in de laatste plaats omdat er naast onze schitterende Diva's eveneens een keur aan fraaie andere automobielen te bewonderen was. Om te watertanden!



EN WE DIE SELN DEUR...1

In SublieM 103
hebben jullie deel 3
kunnen lezen over
mijn werkzaamheden
aan Nederlands enige
geregistreerde
SM diesel.
Ik had al eens mijn
uitgangspunt genoemd
"een rijdend project en
ook nog veilig rijden".
Gezien de huidige situatie
betreffende de motorolie
lekkage vond ik het niet
meer verantwoord om
te gaan rijden en heb
besloten om de auto op
stalling te zetten, gelukkig
heb ik de mogelijkheid
om de auto te kunnen
stallen in de Beemster.

De "gereviseerde" B22 motor uit mijn opslag gehaald en deze in een proefopstelling gebouwd, gewoon een paar stukken vierkant ijzer aan elkaar gelast en hoppa de motor erin laten zakken.

Tja.. en waar nu te beginnen, eerst maar eens de verstuivers eruit gehaald om de openingsdrukken te gaan bemeten en wie schetste mijn verbazing alle nozzles in de verstuivers helemaal nieuw, nog nooit in bedrijf geweest.

Dus toch een gereviseerde motor? Normaal als je iets op markplaats koopt is het altijd dat verhaal van dat oude vrouwtje wat in een auto gereden heeft en wat dan niet verteld wordt dat dit oude vrouwtje ieder weekend op Zandvoort aan het racen is.

Dus ik ging de motor verder bekijken en ik zag ook diverse nieuwe pakkingen, dus enige hoop kwam naar boven dat dit inderdaad een gereviseerde motor was.



Nieuwsgierig als ik ben heb ik gelijk het verstuiver meetapparaat bij mijn buurman opgehaald en ben de openingsdrukken gaan bemeten en ook hier alle drukken conform de fabrieksspecificaties nl. 4 x 120 bar (Bij David van de Fa Doro kreeg ik het originele werkplaatshandboek voor de C35), dus kreeg ik de bevestiging dat ik in ieder geval geen miskoop had gedaan. De volgende stap als de verstuivers er toch uit zijn, was om de cilinder compressie te gaan bemeten, dus moest ik op zoek gaan naar een vlieg wiel en een startmotor. Een vlieg wiel had ik snel te pakken ook weer via marktplaats uit Zandvoort voor 20 euro en uiteindelijk met behulp van Peter Derks op Leboncoin (de franse marktplaats) een startmotor voor 95 euro gevonden. Bij montage op de motor brak de 12 volt aansluiting af (Tja , veroudering van kunststof), dus een nieuw startrelais gemonteerd, had ik nog toevallig in mijn schuurtje liggen. (Mijn goede vriend Jeroen is altijd verbaast wat er allemaal uit dat schuurtje komt). Ik had van mijn buurman een zeer zware 12 V accu gekregen uit een heftruck dus ook een vloertje gelast in de proefstand om de motor op de startmotor te kunnen laten draaien. Even de fabrieks gegevens erbij om te zien wat voor motorolie erin moet en de olie bij de Gamma gekocht want na het eerste warmdraaien van de motor moet deze (inloopolie) vervangen



worden.

Ik heb gebruik gemaakt van een stukje gereedschap wat ik ooit gemaakt heb van een lege brandblusser om olie door de lagers te persen voordat de motor gaat lopen, ik pers olie dmv perslucht via het aansluitpunt van het motorolie filter in de motor en kan dan ook zien of er olie op het kleppenstelsel komt. Volgende stap was natuurlijk om de klepspel te controleren en dan het grote moment “ Compressie meten “ want daar staat of valt alles mee. Eerst maar eens een elektrische schakeling maken om de startmotor te activeren en zien of er inderdaad olie op het kleppenstelsel komt. Het moment dat de startmotor moet ronddraaien is altijd spannend en uit ervaring geleerd om goed te luisteren of er geen rare geluiden hoorbaar zijn. Na enig speurwerk “ waar heb ik de diesel compressie meter gelaten, ooit in de nalatenschap van Citroen Garage Giesberts uit IJmuiden overgenomen “ de compressie kunnen meten, gelukkig allemaal tussen de 15 en 20 bar. De bestaande gloeispiralen heb ik afgekeurd (12 V uitvoering) en gelijk 9,5 V types erin gezet (ook uit het schuurtje). Bijna klaar voor opstart, eerst even een paneeltje in elkaar zetten om alle drukken en temperaturen te kunnen meten. Water, koelfans en diesel aan- en afvoer leiding erop en de diesel leiding ontluchten.



En dan eindelijk starten, na 3 x gloeien gelijk op de choke starten en lopen, best wel spannend allemaal, oliedruk prima en dan wachten tot de beide koelblowers aangaan hetgeen betekent dat de motor ongeveer 85- 90 graden watertemp heeft bereikt. De oude waterpomp in de configuratie van de C35 lekt een beetje maar gaat er toch af in de nieuwe opzet. Al met al een goede koop gedaan op marktplaats. Maar nu klaarmaken voor inbouw in de SM diesel. Wat het meest noodzakelijke is om een verlengde nokkenas erin te zetten, om de SM dynamo en hydraulische pomp te laten draaien. Ik had al bij Huub in Venlo e.e.a. gekocht voor de ombouw, dus vol goede moed begonnen om er een andere verlengde nokkenas in te zetten. Nu had ik van David (DS Keizer) een goede tip gekregen, haal het kleppenstelsel en klepstangen eraf, zet de motor op zijn kop, dan vallen de stoterbussen naar beneden en dan hoeft je niet de cylinderkop eraf te halen, dan trek je zo de nokkenas eruit. En zo geschiede, maar!!!! Helaas was de aangekochte DS nokkenas kleiner in lifthoogte, dus niet te gebruiken. En toen viel het project stil, want wat nu te doen, doorgaan of het hele project verkopen.

Wordt vervolgd.

Citroën SM, DS en Maserati Merak I specialist



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



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

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





QPII & OPERA

tekst: Jan van Ekris

foto: Henk Middelkoop

Sacré Métal: SM Opera versus Quattroporte II

Het is een vrolijke bedoening in 1973.

Veel automobielfabrikanten brengen hun modellen uit in alle kleuren van de regenboog. Van gifgroen tot knaloranje en van goud tot okergeel. Het is een afspiegeling van een economisch groeiende en bloeiende

periode met een jaar op jaar economische groei van 4.5%. Het lijkt niet stuk te kunnen..

Totdat een oorlogsdreiging - vergelijkbaar met nu - de horizon doet zwarten.



De Bertone-neus van de QP II: bewist...

En dan als donderslag bij heldere hemel rolt er een inktzwarte deken over de wereld: de oliecrisis van oktober 1973. Een olieboycot van de Arabische olieproducenten door sterke productieverlaging en een 70% hogere prijs voor een vat ruwe olie.

HIGH SOCIETY CHIC

In één klap worden we geconfronteerd met de harde realiteit van het belang van ruwe olie. Niet alleen als brandstof voor onze industrie en al het rollend materieel, maar ook voor de productie van o.a. plastics in allerlei verschijningsvormen. Met benzine op de bon en autoloze zondagen is in één keer het besef daar dat onze economie draait op fossiele brandstof, vooral ruwe olie, ingevoerd van buiten de westerse landsgrenzen. Benezineslurpers worden direct in de ban gedaan. De dikke V6-, V8- en V12-motoren zijn alleen nog maar bereikbaar voor de ‘happy few’ die niet malen om een hoog verbruik en dito brandstofkosten.

Er wordt verondersteld dat de oliecrisis van 1973 onze geliefde Diva de das heeft omgedaan. Dat is maar ten dele waar. Een interessante bespiegeling waarom de SM het veld moest ruimen in 1975 is te lezen in het door Stuart Ager geschreven boek ‘Citroën SM – an accidental death of an icon’ uit 2019 met ISBN-nummer: 978-1-5272-5023-9.

OMMEKEER

Het besef dat onze economie alleen maar draait als er voldoende fossiele brandstoffen beschikbaar zijn, bracht tevens een andere denkstroming op gang aangaande het milieu. Ook dat werd een belangrijk issue, met katalysatoren en zuiniger motoren. Echter door gebrek aan technologische kennis om tot alternatieven te komen en angst voor kernenergie, zijn we vrolijk doorgegaan met het ge- en verbruik van voornamelijk aardolieproducten. In 1970 telde de wereldbevolking zo’n 3,7 miljard personen, anno 2024 zijn dat er ruim 8 miljard en in 2050 tikken we de 9 miljard aan. In de jaren zeventig waarschuwde de gerenommeerde denktank ‘de club van Rome’ al dat deze wereld een bevolking met 3,7 miljard inwoners niet lang zou aankunnen. Volgens hun manifest waren er toen reeds 1 miljard personen te veel. Waarvan akte!

Gelukkig leven we in een tijd waarin het besef aangaande het milieu een stuk groter is en proberen we vooral de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen verder af te bouwen en

over te stappen op schonere alternatieven. Hoe schoon deze echter zijn, laat ik graag aan de goede beoordeling van uzelf over.

EXCLUSIEF

Terug naar 1973. Mercedes heeft zojuist haar nieuwe S-klasse geïntroduceerd met 3.5 en 4.5 liter V8-motoren. Die vinden gretig aftrek, ondanks de oliecrisis. Naast dit ‘volumemerk’ zijn er echter kleinere spelers in de markt welke fraaie en vooral dure limousines op de markt zetten. Denk daarbij aan exclusieve merken als het Italiaanse De Tomaso met de Deauville, de Zwitser Peter Monteverdi met de High Speed 375/4, en de Franse industrieel Jean Tastevin met de Monica. En dan was er natuurlijk nog Engels geweld in de vorm van de Daimler double-six V12, de Rolls Royce Silver Shadow en Bentley T-series. Van dat marktsegment wilden de bekende Franse carrossier Henri Chapron en het Italiaanse Maserati graag een graantje meepikken.

Puissant rijke mensen zijn er altijd geweest, crisis of niet. Die malen niet om de kosten voor benzine of het verbruik van een literdje meer of minder. Zolang de gekozen

automobiel maar een krachtig signaal afgeeft: ik ben exclusief en vooral heel duur. Het onderschrijft immers het ego van de eigenaar. De president-directeur van Citroën, Pierre Bercot, gaf opdracht om een schaalmodel van een 4-deurs SM te maken. Maar toen Citroën-eigenaar François Michelin hier lucht van kreeg, werd dit plan direct de nek omgedraaid. Aangezien Citroën ook eigenaar van Maserati was, werd het plan voor een 4-deurs op basis van het platform van een SM door Bercot bij Maserati geparkeerd.

Chapron had in opdracht van het Elysee Paleis, de zetel van de Franse President Pompidou, in 1972 de SM Presidentiële afgeleverd. Twee volstrekt unieke 4-deurs cabrio’s met een uitstraling waar je U met een hoofdletter tegen zegt. Een president meer dan waardig! Dat wilde de andere clientèle van Chapron ook wel. Vooralsnog moesten zij genoegen nemen met de 4-deurs DS-modellen als de ‘Prestige’, ‘Berline Majesty’ en de ‘Berline Lorraine’. Statige limousines, maar wel met een sterk verouderde uitstraling die eigenlijk niet meer in de jaren ’70 paste. Amerika

had immers in 1969 de eerste mens op de maan gezet en de supersonische Concorde had in datzelfde jaar zijn introductie gehad. Vertegenwoordigers van een nieuw tijdsgewricht. Dan kan je met de automotive industrie niet achterblijven.

OPERA

Dat voelde Chapron ook wel aan. Al snel kwam hij met het idee om een 4-deurs uitvoering van de SM te realiseren. Hoeveel er precies gebouwd zijn weet alleen Chapron. De meeste bronnen geven 8 exemplaren aan, andere weer 10 of zijn het er toch 12? Allemaal fout: volgens Noëlle Chapron, dochter van Henri Chapron, en beheerder van het ‘Chapron-register’, zijn er officieel 7 Opera’s gebouwd en geregistreerd in haar archieven. Hoe dan ook: het zijn er sowieso heel weinig. Niet vreemd als je weet dat een Opera ruim 2x de nieuwprijs van een ‘gewone’ SM kostte. In Frankrijk was de nieuwprijs 165.000 Franse franken inclusief belastingen, exclusief opties. Ofwel omgerekend naar de koers van toen een dikke 100.000 gulden. Dat was ongeveer twee keer zoveel als een Mercedes 450 SEL S-klasse in standaard uitvoering. Overigens



De Opron-neus van de SM: verglaasd

kostte een grote ééngesinswoning in die tijd ook ongeveer 100.000 gulden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er maar zo weinig Opera's gebouwd zijn.

De SM Opera, eveneens getekend door ontwerper Robert Opron, werd in oktober 1972 geïntroduceerd op de Parijse autosalon op de stand van Chapron, gelijk met de SM Mylord. Beide waren in het wit, de Opera had een zwartlederinterieur en een schuifdak!

CARROSSERIE

De carrosserie van een Opera is met ongeveer 30 cm verlengd tot een totale lengte van 5.18 meter, heeft een wielbasis van 3.24 meter en een eigen gewicht van 1.620 kg. Dat was geen eenvoudige klus. Daar waar 'huiscarrosseriebouwer' Chausson alle carrosserieën voor de SM coupé bouwde, zo deden ze dat ook voor de twee speciale carrosserieën van de SM Presidentiële. Citroën deed daarna de techniek, en vervolgens gingen beide auto's voor afbouw (interieur en cabrioletkap) naar Chapron.

Waar Citroën de Presidentiële als een puur prestigeproject zag, goed voor de naam en uitstraling van het merk, moet Chapron voor de Opera alles zelf uitvoeren. Op basis van complete door Citroën aangeleverde SM coupe's zijn de cabriolet Mylord en de Opera gebouwd. Dat betekende dus dat alles achter de voorstoelen sowieso gedemonteerd moest worden tot op de kale carrosserie. Voor de realisatie van de Opera werd een SM coupé doormidden gezaagd, verlengd, verstevigd en terug opgebouwd met de extra

achterdeuren en achterbank. Reken maar dat dit een enorme, arbeidsintensieve klus moet zijn geweest. Vandaar de extreem hoge nieuwprijs van de Opera.

UITVOERING

Uiteraard werden alle Opera's en Mylords uitsluitend op speciale bestelling geleverd. De uitvoering qua kleur, interieur en accessoires kon de klant geheel zelf bepalen. Afwijkende kleuren en materialen voor zowel in- als exterieur, separatiwand, mobiele telefoons, audio-installaties, intercom, televisies etc. Het kon allemaal zolang je maar (dik) betaalde. Citroën was, net als bij de DS cabriolet en coupémodellen, ook bij de SM Mylord en Opera bereid de gebruikelijke fabrieksgarantie te laten gelden. Naar keuze konden de auto's door Chapron in het eigen atelier in Levallois-Perret (Parijs) of via een Citroën-dealer worden afgeleverd en ook onderhouden.

Van de 7 exemplaren (laten we daar maar van uitgaan), zijn er 3 in Frankrijk en 4 in Spanje geleverd. Er gaat een spookverhaal rond dat 1 van de Opera's naar Haïti zou zijn verscheept. Het waarheidsgedrag van dit verhaal is helaas niet te achterhalen. Waarom de Opera alleen in Frankrijk en Spanje geleverd kon worden is eenvoudig: er gold geen typegoedkeuring in beide landen terwijl andere (Europese) landen dat wel verlangden voordat een auto de openbare weg op mocht.

3E EXEMPLAAR

De schitterende Opera in deze Sacré Metal is het 3e geproduceerde



Fantastisch passende leerkleur, en fascinerend plafond....

exemplaar. Initieel besteld als gewone coupe door Mr. Martignon voor Citroën Spanje en vervolgens bij Chapron als Opera besteld door de Belgische industrieel, Mr. Guy Vandaele-Vandecasteele, welke bedrijven had in Luik en Barcelona. In april 1973 heeft deze Opera nog op de stand van Chapron op de autosalon in Barcelona gestaan voordat deze aan haar eerste geregistreerde eigenaar is afgeleverd met een Spaans kenteken. De keuze voor een Spaanse registratie was ook ingegeven door de belastingdruk op dit soort auto's. Die lag in Spanje toen een heel stuk lager dan in Frankrijk. De Opera is destijds ingezet als het transportmiddel van Mr. Vandaele-Vandecasteele tussen Luik en Barcelona en vice versa.

Mr. Vandaele-Vandecasteele moet rijk, heel rijk zijn geweest. Hij ging samen met zijn chauffeur naar Chapron om de Opera te bestellen. Op de vraag welke buitenkleur de limousine zou moeten krijgen, liepen de opdrachtgever en Chapron naar buiten. Daar stond de Rolls Royce van Mr. Vandaele-Vandecasteele in een dieppaars of aubergine jasje, net hoe je deze kleur wil definiëren. De originele Rolls Royce-lakkleur had het hart van de eigenaar gestolen. Deze kleur, Garnet, staat de Opera geweldig. Enerzijds omdat het de Opera deftig/chique maakt en anderzijds omdat deze donkere kleur de forse lengte van 5.18 meter visueel maskeert. De samenstelling met het cognackleurige lederen interieur en dito tapijt maakt het helemaal af. Mr. Vandaele-Vandecasteele had niet alleen geld, maar ook veel stijl. Ben best wel benieuwd waar hij zijn geld in het dagelijks leven mee verdiend heeft.

Voordat de Opera bij de huidige eigenaar, collectioneur en ons

clublid Thierry Dehaeck, terecht kwam, waren er nog de tweede en derde eigenaren: allebei Nederlanders. De vierde eigenaar was een prominente Franse Citroën DS en SM collectioneur welke de Opera uiteindelijk aan Thierry Dehaeck heeft verkocht. De Opera is altijd in goede handen van SM-liefhebbers geweest en dat zie je: ze ziet er van binnen en van buiten als nieuw uit.

Ondanks dat is de Opera door één van haar Nederlandse eigenaren goed gebruikt. Niet alleen als stijlvol gezinsvervoer voor de jaarlijkse skivakantie naar Zwitserland, waarbij niet zelden met snelheden van 180 a 200 km/u over de Duitse autobahn gereden werd, maar ook als trouwvervoer. Iets waar deze limousine 'par excellence' geschikt voor is! Ons erelid Peter Pijlman is o.a. in deze Opera getrouwd. Veel stijlvoller wordt het natuurlijk niet.

QUATTROPORTE I

Industrieel/entrepreneur Adolfo Orsi welke in 1937 het noodlijdende Maserati had overgenomen, besloot tot het bouwen van de snelste 4-deurs sedan ter wereld: de Quattroporte. Wat in het Nederlands gewoon '4-deurs' betekent. Maserati was in de jaren 50 uiterst succesvol geweest in de formule 1 met als absoluut toppunt de iconische overwinning op de Nurburgring in Duitsland met een Maserati 250F. Bestuurd door de legendarische Juan Manuel Fangio, die dankzij de overwinning ook F1-wereldkampioen werd.

Als gevolg van de racesuccessen verkochten de Maserati 3500 GT alsmede de super exclusieve 5000 GT en A6 GCS in al haar

De Quattroporte II was hetzelfde lot beschoren als de SM Opera: de geproduceerde auto's werden in Spanje en het Midden- Oosten (Saudi-Arabië) verkocht. Landen waar er geen typegoedkeuringsplicht was...



Het design van de achterkant begrijp ik niet. De kleine, achter een afgerond paneel geplaatste, achterlichten missen iedere verhouding tot het design. Daar had Marcello Gandini wat mij betreft de achterlichten van een SM voor mogen gebruiken.

verschijningsvormen als broodjes van de bakker. Dat smaakte naar meer en zo kwam de Quattroporte I tot stand. Voorzien van een dikke V8 van 4.2 liter met 260 pk of 4.7 liter met 290 pk en 230 dan wel 255 km/u snel. Dat was ongekend voor een sedan in die tijd. Maserati had een extreem exclusieve en rijke clientèle met o.a. de Sjah van Iran, Koning Farook van Egypte, Mateo Lopez en de president van Mexico, als ook veel captains of industry, artiesten en filmsterren. Dat de Quattroporte I een gouden greep was, bleek uit de verkoopaantallen: er zijn er tussen 1963 en 1970 ruim 700 gebouwd. Dat is voor een exclusieve automobielfabrikant in die tijd veel.

QUATTROPORTE II

Omdat Maserati in 1968 gekocht werd door Citroën na een bijna-faillissement van de familie Orsi, kwam er niet snel een nieuw model Quattroporte. Citroën had in eerste instantie heel andere plannen met het realiseren van een 4-deurs SM. Die had feitelijk de opvolger van de Quattroporte I moeten worden, maar de historie leert ons dat het leven vaak anders loopt dan gepland. Bertone's Marcello Gandini, ontwerper van o.a. de illustere Lamborghini Miura en Alfa Romeo Montreal, kreeg de eer om de Quattroporte II te ontwerpen. Het werd een strak, typisch 70'er jaren design. Niet bijzonder opvallend, wel stijlvol. Met een vleugje verwijzing naar de SM door het gebruik van de 6 SM-koplampen achter glas en een DS 'touch' dankzij het gebruik van de DS Pallas-wieldoppen.

Als basis werd het platform van de SM gebruikt. Dit werd verlengd tot een wielbasis van 3,07 meter en licht afwijkende spoorbreedte voor en achter. Overigens niet zoveel als bij de SM coupe, waar de spoorbreedte voor en achter flink van elkaar verschillen. Qua techniek is het bijna een 1:1 kopie van de SM coupe. Dus ook met hydraulische vering en remmen, diravi-stuurbokrachtiging, een V6 Maserati-motor (nu standaard in een 3-liter uitvoering met 210 pk), voorwielaandrijving en de bekende handgeschakelde vijfversnellingsbak.

Met een eigen gewicht van ca. 1.700 kg is het geen sprintkanon: 0-100 km/u gaat volgens de fabrieksopgave in 9 seconden. De topsnelheid bedraagt 200 km/u. Het was overigens wel de bedoeling dat Maserati zwaardere motoren in de Quattroporte II zou gaan plaatsen. In 1 exemplaar is een V6 3.2-liter motor geplaatst en Ing. Gulio Alfieri experimenteerde in zijn eigen SM met een 4-liter V8-motor met zo'n 270 pk.

MALHEUR

Er zijn slechts 13 exemplaren van de Quattroporte II gebouwd. Dat had verschillende oorzaken. Als gevolg van de oliecrisis in 1973 begon Citroën financieel te wankelen. Zij hadden zojuist ontzettend veel geld uitgegeven aan de ontwikkeling van de opvolger van de DS, de CX. Ook de splinternieuwe fabriek in Aulnay-Sous-Bois waar de CX gebouwd zou worden had handen vol met geld gekost.

Met eigenaar Michelin ging het ook niet goed en deze was niet meer bereid om nog meer geld in het verlieslijdende Citroën te investeren. Uiteraard had dat ook consequenties voor Maserati. Van de 1.000 personeelsleden op de fabriek in het Italiaanse Modena waren er 850 die zich bezighielden met de fabricage en opbouw

van de V6-motoren voor de SM. Die banen kwamen acuut op de tocht te staan nadat besloten werd om de productie van de SM te staken. Dat had eveneens verstrekende gevolgen voor de bouw van de Quattroporte II. De nieuwe eigenaar van Citroën vanaf 1974, Peugeot, sneed daarnaast rigoreus in de kosten, o.a. door Maserati af te stoten. Maserati had om die reden geen toegang meer tot de onderdelenvoorraad van Citroën voor het bouwen van de Quattroporte II. Dat was de doodsteek voor dit model. Er was ook geen geld voor de ontwikkeling van een nieuw model. Dat kwam er pas na de overname van Maserati door Alejandro de Tomaso, eigenaar van het gelijknamige automobielerk en het Italiaanse investeringsfonds GEPI. Het zou nog tot 1979 duren voordat de Quattroporte III geïntroduceerd werd: een 100% Maserati met een V8-motor van 4.9 liter en 280 pk.

De Quattroporte II was hetzelfde lot beschoren als de SM Opera: de geproduceerde auto's werden in Spanje en het Midden-Oosten (Saudi-Arabië) verkocht. Landen waar er geen typegoedkeuringsplicht was. Er zijn nog slechts 7 exemplaren bekend, de rest is (nog) zoek.

ONDER DE LOEP

Daar staan ze dan: twee eigenninnige toplimousines. Ze ontlopen elkaar niet veel in lengte. De Quattroporte II meet 5,13 meter, wat slechts 5 cm korter is dan de Opera. Toch zie je deze forse lengte er bij beide auto's niet direct aan af. Als je goed naar de Quattroporte II kijkt, dan zie je hoe hoog de daklijn is. Zittend in deze auto word je getrakteerd op een onbelemmerd zicht rondom. Dat komt door de rechte en opvallend hoge raampartij, zowel aan de voor- als achterzijde. Niet dat het in de Opera veel minder is, maar wel anders. De Opera komt wat dat betreft meer discreet en intiemer over.

Het meubilair in de Quattroporte II is van het type clubfauteuil. De stoelen en achterbank zijn breed, en bekleed met zacht en soepel donkerblauw Connolly leder. Het 4-spakig houten stuurwiel komt wat misplaatst over. Het staat beter in een sportwagen als de Maserati Merak dan in de klassieke interieuromgeving van de Quattroporte II. De zit achter het stuur voelt vreemd aan: het dashboard ligt (te) laag en je kijkt op de klokkenwinkel neer in plaats van er tegenaan. Ook de stuurkolom (type SM) is wat mij betreft te laag geplaatst.

Het houten dashboard is op zich mooi gemaakt maar is esthetisch een raadsel. De toerenteller en kilometerteller staan mijlenver uit elkaar, zijn relatief klein qua diameter en er bevindt zich aan de linkerkant een reeks van knopjes voor van alles en nog wat. De knopjes zijn dezelfde zoals gebruikt in de GS en de SM, maar met hun plastic look doen ze duidelijk afbreuk aan de uitstraling van het interieur als geheel. Er doet overigens een verhaal de ronde dat Maserati in plaats van hout keramiek voor het dashboard had willen gebruiken, aangevuld met een digitaal dashboard zoals in het eerste exemplaar van Philippe Beugin. De middenconsole is bijna gelijk aan die van de SM, maar dan bekleed met hetzelfde blauwe leer als de stoelen en deurpanelen.

Deze Quattroporte II is het prototype dat eveneens gebruikt is als promotie-exemplaar voor talloze autoshow's in 1974 (ook de Autorai) en ten behoeve van brochures. Het prototype is direct te herkennen



Het rijden in deze halve Citroën en halve Maserati is precies wat het is: geen Citroën en geen Maserati. Het is een duidelijke mengeling van beide en dat maakt het helaas allemaal wat verwarrend.



houten dash



fraaie leerkleur!

aan de koplampwissers. Alle overige exemplaren hebben deze voorziening niet. Wel hebben alle geproduceerde Quattroporte II 3 ruitenwissers op de voorruit. Initieel was het prototype voorzien van DS Pallas wieloppoppen op stalen SM-velgen, maar thans zitten er fraai gevormde lichtmetalen velgen in een contrasterende, donkergrijze metallic kleur onder.

RIJDEN

Als ik de sleutel omdraai komt de 3-liter motor tot leven met een sportief uitlaatgeluid. Ook de reactie op het gaspedaal is directer en agressiever dan ik van een carburateur-SM gewend ben. Dat belooft wat! In de praktijk valt het echter wat tegen. De Quattroporte II zet zich na het opkomen van de onverwacht loeizware koppeling in beweging, maar je voelt direct dat er een leeggewicht van 1.700 kg meegenomen moet worden. De hydraulische vering en demping is wat straffer afgesteld dan in een SM maar nog steeds voldoende comfortabel.

Het rijden in deze halve Citroën en halve Maserati is precies wat het is: geen Citroën en geen Maserati. Het is een duidelijke mengeling van beide en dat maakt het helaas allemaal wat verwarrend. Wellicht ben ik te bevooroordeeld als SM-rijder en ex-eigenaar van een Maserati Quattroporte III. In deze beide auto's voel je heel duidelijk wat Frans is en wat Italiaans. Of de andere Quattroporte II-exemplaren beter rijden weet ik niet, maar hier krijg ik wel een prototype-gevoel bij. Het voelt alsof er nog iets ontbreekt of nog niet helemaal is uitgerijpt.

Hoe anders is het leven in de SM Opera! De ruime carrosserie is een prettige ambiance om in te verblijven, vooral op de achterbank. Er is een zee van ruimte en het is daarom niet verwonderlijk dat de Opera de directe inspiratie is geweest voor de CX Prestige. De vinyl hemelbekleding verdient een speciale vermelding, die ziet er fraai uit in deze limousine. De instap naar de achterbank is onverwacht krap en je moet goed bukken om in te kunnen stappen of er weer uit te komen.

Bij gebrek aan een chauffeur kruip ik zelf

maar achter het stuur van de Opera. Dat voelt gelijk vertrouwd aan. Een 4-deurs SM rijdt niet veel anders dan een coupé, behoudens dat het ruimere interieur meer als een klankkast fungeert en de motor- en afroegeluiden iets meer aanwezig zijn. Maar absoluut niet storend. De langere wielbasis is bij tijd en wijle wel merkbaar bij wegoneffenheden en verkeersdrempels, maar ook hier weer niet hinderlijk.

LOOKS

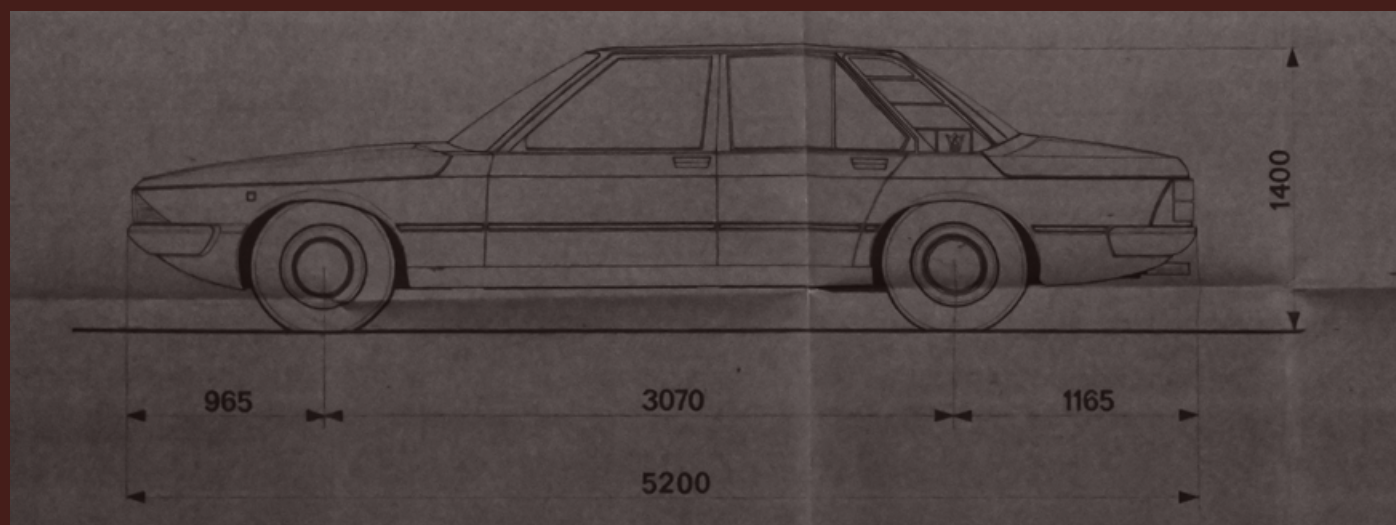
Zijn het mooie auto's? Dat is een gewetens- en tevens een geheel persoonlijke vraag. De SM is als coupé ontworpen. Om hier een cabriolet of een 4-deurs auto van te maken betekent dat je het afgewogen ontwerp geweld moet aandoen. En toch is de Opera wat mij betreft geslaagd. Wellicht zou ik hem zelf graag gezien hebben met de achterklep van een coupé, net zoals Yves Dubbonard de 4-deurs SM voor Heuliez had ontworpen, maar het is en blijft een statige verschijning.

Het silhouet van de Quattroporte II is fraai en geheel in verhouding, vooral de C-stijl is een designkunststukje. De neus is apart maar niet zo fraai als die van de SM Opera. Het design van de achterkant begrijp ik niet. De kleine, achter een afgerond paneel geplaatste, achterlichten missen iedere verhouding tot het design. Daar had Marcello Gandini wat mij betreft de achterlichten van een SM voor mogen gebruiken. Dat heeft ie immers voor de Fiat 130 coupé ook bijna gedaan.

Met welk van de twee zou ik naar Zuid-Frankrijk willen rijden? U raadt het al: de Opera! Dit keer waarschijnlijk wel op de achterbank genietend van het fraaie Franse landschap of een dutje: beide kan prima in dit zwevend tapijt. Nu alleen nog een chauffeur opzoeken, net als Mr. Vandaele-Vandecasteele zo'n 50 jaar geleden al deed!



Heerlijke clubfauteuils in de Quattroporte II



GOUWE BOB



De iconische locatie Goudasfalt in Gouda vormde vorige maand het decor voor de nieuwste videoclip van Douwe Bob. Samen met zangeres Sera werkte de singer-songwriter aan een project dat fans op het puntje van hun stoel zal laten zitten.



tekst & foto: Henk Middelkoop + AI...

****DOUWE BOB EN SERA NEMEN NIEUWE CLIP OP BIJ GOUDASFALT IN GOUDA****

De productie bevat niet alleen een meeslepend duet, maar ook een visueel spektakel dankzij twee goudkleurige Citroën SM's, geleverd door autoliefhebbers Henk Middelkoop en Rens Wolters. Deze zeldzame auto's speelden een prominente rol in de opnames en versterkten de artistieke visie van de regisseur.

RAUW EN ARTISTIEK DECOR

Goudasfalt, gelegen aan de Hollandsche IJssel, is een locatie met een rijke geschiedenis. Ooit een bruisende asfaltfabriek, heeft het terrein de afgelopen jaren een tweede leven gekregen als culturele en creatieve hotspot. Met zijn industriële architectuur, verweerde muren en een prachtig uitzicht op de skyline van Gouda, vormt het een ideaal decor voor film- en videoproducties.

Volgens Douwe Bob was de keuze voor Goudasfalt vanzelfsprekend: “Deze plek heeft iets puurs en eerlijks. Je voelt de geschiedenis hier, en dat geeft het verhaal van de clip extra diepgang. Het is een omgeving waar authenticiteit centraal staat, net zoals in mijn muziek.” De unieke mix van rauwheid en schoonheid sluit volgens betrokkenen perfect aan bij de emotionele thematiek van de videoclip.

TWEE GOUDEN ICONEN: CITROËN SM'S

Een opvallend element in de clip is de inzet van twee goudkleurige Citroën SM's. Deze auto, die in de jaren '70 werd gezien als een toonbeeld van luxe en innovatie, symboliseert in de clip tijdloze klasse en een vleugje mysterie. De SM's werden geleverd door Henk Middelkoop en Rens Wolters, beiden fervente liefhebbers van dit zeldzame model. Hoewel de auto's qua kleur bijna identiek zijn, vertellen ze ieder een eigen verhaal.

De SM van Rens is volledig origineel en in concoursstaat. “Ik zie het als mijn missie om deze auto in zijn originele glorie te bewaren,” vertelt hij trots. “Het is een stukje erfgoed dat ik graag met de wereld deel.” Henk daarentegen heeft een Citroën die aangeraakt is door de Amerikanen. Waardoor de neus ernstig afwijkt van de Europese evenknie. Voor de opnames perfect, maar ooit zal de neus weer oospronkelijk worden. “Alles ligt al klaar” legt Henk uit.

Voor de opnames vroegen de makers om één belangrijke uitgangspunt: het interieur moest in beide auto's identiek zijn. “De regisseur wilde een naadloze overgang tussen de scènes, en daarom mochten we beiden aantreden met een interieur met zwart leer,” aldus Rens. Beide eigenaren werkten graag mee aan deze creatieve uitdaging.

EEN DUET VOL EMOTIE

De videoclip draait om een krachtig duet tussen Douwe Bob en

Sera, waarin thema's zoals liefde, verlies en het onvermogen om elkaar los te laten centraal staan. De samenwerking tussen de twee artiesten verliep vlekkeloos, en de chemie tussen hen is duidelijk te voelen. “Het is een nummer dat rechtstreeks uit het hart komt,” vertelt Douwe Bob. “Het gaat over momenten van twijfel, maar ook over hoop. Dat voel je in elke noot.”

Sera, die bekendstaat om haar krachtige stem en intense uitstraling, voegt daaraan toe: “Samen zingen met Douwe is als een emotionele dans. Het nummer vraagt om rauwe eerlijkheid, en dat hebben we geprobeerd over te brengen, niet alleen in de muziek, maar ook in de beelden.” De scènes waarin de Citroëns worden gebruikt, benadrukken de emotionele reis van de personages in de videoclip. De auto's dienen niet alleen als stijlvolle rekwisieten, maar ook als symbolen van de reis die de hoofdpersonen maken – zowel letterlijk als figuurlijk.



CREATIVITEIT EN PROFESSIONALITEIT

Hoewel de productie veel verschillende elementen samenbracht – van een rauwe locatie tot luxe klassiekers en intense performances – verliep alles soepel en professioneel. De regisseur prijst het teamwork van iedereen die bij de clip betrokken was: “Dit project bracht veel uitdagingen met zich mee, van het afstemmen van de auto’s tot het werken met een dynamische locatie zoals Goudasfalt. Maar de samenwerking tussen Douwe, Sera en de eigenaren van de Citroëns maakte het een onvergetelijke ervaring.”

EEN CADEAU VOOR GOUDA

Het team achter de videoclip hoopt dat de aandacht voor Goudasfalt ook Gouda als stad een podium geeft. Henk Middelkoop, zelf een geboren en getogen Gouwenaar, ziet dit als een kans om zijn stad op de kaart te zetten: “Goudasfalt is een geweldige plek, en het is fantastisch dat het nu landelijk in beeld komt. Dit is een plek waar creativiteit en erfgood samenkomen.”

SPANNENDE VERWACHTINGEN

De videoclip werd eind november gelanceerd, en fans van zowel Douwe Bob als Sera kunnen niet wachten om het eindresultaat te zien. Met een mix van emotionele diepgang, stijlvolle beelden en de unieke toevoeging van de Citroën SM's is de clip een visueel en muzikaal meesterwerk geworden.

Zowel Douwe Bob als de betrokkenen bij de productie kijken met trots terug op de opnames. “Het was een magische ervaring,” besluit Douwe Bob. “Alles klopte: de locatie, de muziek, de beelden. Het is iets wat we ons nog lang zullen herinneren.”

Met deze productie hebben Douwe Bob, Sera en de unieke goudkleurige Citroën SM's niet alleen een bijzonder hoofdstuk toegevoegd aan hun eigen carrière, maar ook aan de creatieve erfenis van Gouda. Fans kunnen zich alvast opmaken voor een clip die alles in zich heeft om iconisch te worden.



Harry Martens Limmen



www.ds-vitesse.com

LOTUS MASERATI CITROËN

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

HML
TRANSMISSION REPAIR

kokon

ARCHITECTUUR & STEDENBOUW

Wonen tot Geluk maken

Henk Middelkoop Weena 695 Unit Be.037 3013 AM Rotterdam 010 -411 7180

In deze rubriek noemen we de nieuwe leden en geven we ze de gelegenheid zich aan ons voor te stellen. De vereniging groeit! Langzaam maar zeker streven we het getal 182 voorbij: het vorige ledenrecord. Dus mocht je overwegen op te zeggen: dit jaar even niet, want dan help je mee aan ons zelfvertrouwen voor de toekomst. De SM-club groter dan ooit, heerlijk!

HEPKE VAN DER WEG

Ik ben Hepke van der Weg, 55 jaar, en woon in Leersum: een dorpje wat op de Utrechtse Heuvelrug is gelegen. Ik heb mijn SM, een 2.7 Carburateur uit 1971 in de kleur Rouge de Rio, al ongeveer 22 jaar in mijn bezit en de passie voor Citroën had ik al langer. Ik heb een DS, CX en XM gereden, maar niets rijdt eigenlijk zo lekker als de SM.

De aerodynamische lijnen van deze auto en het feit dat er Maserati-DNA in zit maken het een bijzondere en aantrekkelijke auto. Er zijn er gelukkig ook niet heel veel, dus dat maakt het een ook een unieke auto. In alle opzichten, want heel veel heb ik er nog niet mee gereden. Daar komt binnenkort verandering in, sommige leden hebben deze auto ook zien staan bij Renard tijdens de laatste bijeenkomst. Er wordt al mee testgereden...



Hepke

Salut Membres

JURRIAN GERRITZ

Als nieuw lid stel ik me graag voor. Mijn naam is Jurriaan Gerritz en ik ben al lang samen met mijn vrouw Ina en onze vier kinderen Moritz, Roman, Yana en Lorenz. Wij wonen aan de St. Annastraat in Nijmegen. Misschien beter bekend als de Via Gladiola tijdens de Vierdaagse van Nijmegen.

Mijn vader is beeldend kunstenaar en hij heeft mij leren kijken. Dit door genadeloos de vorm en de compositie uit te vergroten. Dit geldt natuurlijk voor moderne kunst. Maar ik heb ook een aangeboren fascinatie voor design en techniek. Ik herinner me het Museum of Science in Londen in de jaren zeventig. Een schatkamer vol met jongensdromen. De Apollo maanlander, de Spitfire en een Enigma coderingsmachine. Na mijn studie bedrijfskunde aan de Radboud Universiteit ben ik als management consultant bij een bekend Nederlands bureau gaan werken. Een snoepwinkel met de uiteenlopende mensen en de mogelijkheid om achter de corporate façade van bedrijven te kijken.

FAST FORWARD.

'Doen waar je in gelooft' is altijd mijn devies geweest. Na een tweede studie aan de Technische Universiteit in Eindhoven kon ik van mijn hobby mijn beroep maken. Werken met veeleisende opdrachtgevers aan uitdagende huisvestingsopgaven. Ik ben nu inmiddels al 15 jaar als zelfstandig projectontwikkelaar actief. Ik verzamel daarnaast toegepaste kunst. Zo zijn er de Japanse space toys uit de jaren 50-60. Batterijen, tandwielen en lampjes zorgen dat buitenaardse wezens en robots tot leven komen. Ook heb ik de eerste Apple Macintosh computer in mijn collectie en enkele hoogtepunten uit het oeuvre van industrieel ontwerper Dieter Rams. Heldere en ingenieuze apparaten die gemaakt waren om een leven lang mee te gaan. Allemaal voorwerpen die zijn ontstaan in tijden van ongebreideld optimisme. Blijkbaar ontstaat er dan echte creativiteit en innovatie!

En natuurlijk zijn er de auto's. Ik heb meerdere hoogtepunten mogen proeven. Zoveel in mijn Citroën CX Prestige Turbo 2 en enkele fijne Mercedesen van de oude stempel zoals een 560 SEC (W116) uit 1991. De SM heeft voor mij een bijna buitenaardse schoonheid en heb ik altijd stilletjes bewonderd... Mijn eerste sighting was een witte Franse SM Mylord ergens eind jaren 80, rijdend op de boulevard van San Sebastian in Spanje waar ik met mijn oude Volkswagen Kever was aangeland. Dit beeld zal ik nooit vergeten. Vader en moeder volledig dressed up met twee verveelde blagen op de achterbank! Mijn drang naar een eigen SM kon ik nog zeker 30 jaar onderdrukken. "Duur en complex," zo werd mij door liefhebbers verteld. Een femme fatale.

SUCKER FOR LOVE.

De SM is gecreëerd door mensen met een droom: de beste sport limousine maken. Voorzien van alle technologie voorradig. Bijna tegen wil en dank. De SM moest en zou er komen. Een rijdend laboratorium en een ultiem vervoersmiddel. Verkocht aan vrije geesten en types met 'veel poen' die eens wat anders wilden proberen. Frans chauvinisme hielp natuurlijk ook. Tegenwoordig is dit ondenkbaar. Marketingonderzoeken, spreadsheets en



regelgeving beperken de vrijheid van ontwerper en engineer.

Mijn SM is een originele Nederlandse auto met een kilometerstand van 115.000 waar ik toevallig tegenaan liep. Een onwaarschijnlijke kans. Gevonden en tot leven gewekt door Renard Automobiles. Een beter kwaliteitsstempel kon ik me niet wensen. Eigendom geweest van een taxibedrijf in Heerlen, daarna de tandarts dr. Carati die tijdens de waternood van 1995 in het Maasdal haar leven redde. De lokale krant rept over water "tot aan het stuur." De laatste eigenaar heeft naar eigen schrijven de SM altijd stilletjes bewonderd in zijn glazen tuinhuis. In 25 jaar is alles aangeraakt en waar nodig professioneel hersteld en verbeterd. Hij schrijft in zijn handgeschreven annalen uit 1997: "Alles in orde maken....., het moet natuurlijk wel allemaal werken!"

Deze categorie liefhebber is de redding van mijn SM geweest. Stilstaand in een glazen tuinhuis in Noord-Limburg. Iedere dag bewonderd, gekoesterd en verbeterd. Gespoten in de kleur Gris Nacré met een lik goudverf uit de pot van tandarts dr. Carati. In zekere zin beschouw ik dit exemplaar als Nederlands cultuurgood. Ik voel de plicht er blijvend voor te zorgen. Ik heb overigens niet de ambitie om zelf te kunnen sleutelen. Dit laat ik graag aan specialisten over met hun kennis en ervaring. Op een mooie zomeravond glijdt deze schoonheid langs de heuvels en dalen van het Rijk van Nijmegen, het Veluwe IJssel gebied en langs de kaarsrechte wegen door het hoogveengebied van Dedemsvaart, waar we met ons gezin een buitenhuisje hebben. Het liefst natuurlijk met passagiers. Het lijkt me prachtig om deze rit met een aantal clubgenoten eens samen te maken!

ALF OVERMARS EN LEX GEERDES

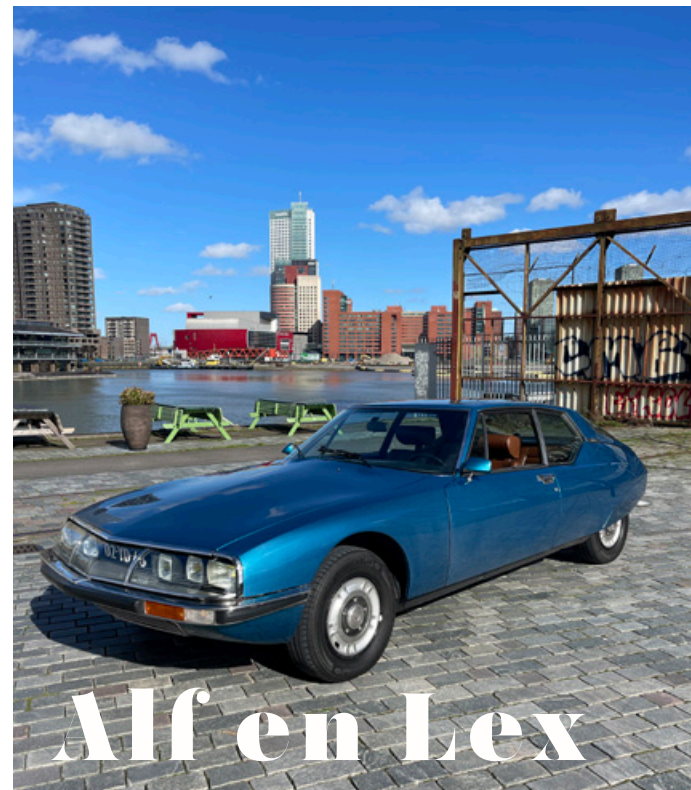
Ik ben Alf Overmars, 63 jaar oud. Ik woon Kralingen, Rotterdam, met mijn partner en 2 honden. De 2 kids zijn de deur uit. En ik ben Lex Geerdes, ook 63 jaar (Alf en ik schelen maar liefst 3 dagen). Ik woon in Rotterdam Katendrecht met mijn echtgenote. Ook hier zien de 2 kinderen het huis uit.

Wij zijn lid geworden van de club omdat we samen een SM hebben gekocht. De 1973 Bleu Delta métallisé van clublid Frank Tak. Inmiddels hebben we samen al een paar navigatierally's gereden, waaronder Alzheimer, AM en Klip. Met onze SM trekken we altijd veel bekijks. Eerlijk is eerlijk: voor een rally kunnen we beter met de Triumph van Lex of de Porsche van Alf gaan. Maar dan mis je natuurlijk het comfort en de stijl.

Wat ons verder zo aanspreekt in de SM is het vooruitstrevende design en de techniek. Prachtig om te zien; van kinds af aan waren we al onder de indruk van dit model. Uniek interieur, de Maserati-motor met zijn prachtige roffel, en natuurlijk lekker snel.

Daarnaast hebben we ook nog een paar andere auto's. Lex rijdt naast de SM een Triumph TR4A uit 1965 en een Aston Martin DB9 uit 2004. Alf heeft nog een Mini Cooper S 960cc uit 1964 en een Porsche 911 uit 1974: "Ik heb ooit ook een DS 23 Pallas handgeschakeld gehad. Een fantastische en zeer betrouwbare auto."

Van de club verwachten we vooral gezelligheid en natuurlijk een mooi en informatief clubblad.



THIJS VAN KOUTEREN

Mijn naam is Thijs van Kouteren. Ik ben 34 jaar en woon in het Noord-Hollandse Heemskerk met vriendin en viervoeter. Mijn achternaam is niet onbekend binnen de club en de meesten van jullie zullen mij vast al eens voorbij hebben zien komen bij clubaangelegenheden.

Van jongs af aan ben ik dus bekend met de SM en na het behalen van mijn rijbewijs duurde het ook niet lang voordat ik de welbekende SM diesel onder mij geschoven kreeg (zie ook het verslag in Subliem 97 en 98). Hier reed ik voornamelijk mee naar school en naar mijn stage bij de lokale Citroën-dealer. Met 18 jaar was ik toen waarschijnlijk één van de jongsten die een SM reed. Ook ben ik in latere jaren nog in het bezit geweest van een CX en een Xantia.

Met de hedendaagse modellen van Citroën heb ik niet veel, de CX en SM zijn bij mij nog steeds favoriet. Aangezien er een aantal SM's in de familie zijn, heb ik begin dit jaar besloten om lid van de club te worden om zo meer kennis en kennissen op te doen.



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



Van vrijdag 11 tot en met zondag 13 oktober werd weer de jaarlijkse Oldtimer & Classic Beurs georganiseerd in Leek, Groningen. Deze relatief kleine beurs had dit jaar als thema: 'auto's voor de gewone man'.

tekst & foto: Tammo Brouwer

oldtimer & classic beurs LEEK

De beurs trekt altijd een grote schare liefhebbers vanuit de noordelijke regio. Geert Velvis, een van de organisatoren, draagt elk jaar zorg voor 'De Franse Straat'. Geert heeft zelf een mooie witte Peugeot 404. Hij had besloten in zijn laatste jaar als organisator ook de Citroën SM Club uit te nodigen. Niet echt een auto voor de 'gewone man' maar voor Geert wel een mooie afsluiting van dit evenement. Jan Paul Kleintunte en ik werden gevraagd of wij een bijdrage namens de SM club Nederland wilden leveren. We kregen een groot aantal vierkante meters toebedeeld. In samenwerking met Henk Middelkoop werd een opstelling geschetst. De SM van Marnix Meijer (1971, carburateur, origineel Franse auto, Gris Nacré) en de SM van Tammo Brouwer en Peter de Haan (1973, injectie, origineel Italiaanse auto, Or de Simiane) waren beschikbaar. Donderdagavond konden de auto's de hal worden ingereden. Tammo had zijn broer Folkert bereid gevonden de SM naar Leek te rijden, wat voor Folkert en zijn vrouw Inge nog wel een ommetje was (Stadskanaal-Leeuwarden-Leek-Stadskanaal). Maar Folkert is ook een echte 'Citrofiel' als CX- én Pluriel-clubbestuurder. Een ritje in de SM sla je dan natuurlijk niet af.

ZATERDAG
Zaterdag, op een prachtige herfst dag, al vroeg in de DS naar Leek gereden. Op de parkeerplaats geparkeerd naast 2 Zweedse HY-busjes waar op dat moment 2 slaperige Zweedse mannen uitstapten. Ze waren naar de internationale HY-Club bijeenkomst geweest en bedachten op de terugweg nog even langs Leek te gaan. Het was wel een koud nachkje geweest en ik heb ze daarom maar 2 zakken warme kadetjes gegeven plus een heerlijk kwarkbroodje dat ik net had opgehaald bij 'onze bakker'

in Leeuwarden. Deze werden in dank aanvaard en daarna moest natuurlijk uitgebreid mijn DSuper bekeken worden.

Binnen in de hal kwam de beurs langzaam op gang. Eigenaren waren nog wat aan het poetsen, posters werden uitgesteld, kleden verwijderd, koffiegezet, etc. We stonden in een hoek van Hal 1 naast de Caravanclub inclusief kunstbloemen, kampeerstoelen en -tafels met de bijbehorende kleedjes, en afgewasteltjes. Aan de andere kant van onze stand begon de 'Franse Straat' met aan onze kant de auto van het jaar 1970, een witte GS, en een wat doorleefde ZX break en verder Renaults (o.a. een fraaie 16TX), Simca's, Peugeot's en Talbots.

BEKIJKS
Als eerste kwam een reus van een man op klompen en tuinbroek en een lange baard een praatje maken. Hij stond ook op de beurs met een Mercedes. Maar ja, zo'n SM was toch wel wat anders. Mooie verhalen aangehoord over restauraties van Mercedessen. Ook de eigenaar van een Matra Bagheera kwam langs om onze SM's te bewonderen. Dat was andere koek dan zijn Matra. Langzaam begon het publiek binnen te komen en Jan Paul en ik kregen het druk met vertellen over de SM. Velen waren verbaasd 2 SM's te zien op deze beurs, maar we kregen alleen maar positieve reacties. Mensen met herinneringen aan de SM en er soms zelf aan gewerkt hadden als monteur bij een Citroën-garage (Imax, De Vrij). Ik liet ze soms even in de auto plaatsnemen om het gevoel te krijgen hoe het is om in een SM te zitten. De motorkap ging open en de vragen en opmerkingen bleven komen. We hadden de noordelijke SM Club-leden gevraagd ook langs te komen en verscheidenen kwamen inderdaad langs. Voor ons als penningmeester en secretaris leuk om

kennis te maken en hun verhalen over hun SM's te horen.

ZONDAG
De zondag was net zo'n dag. Weer veel belangstelling: ouden van dagen met hun herinneringen, vaders met kinderen, en toch ook veel jonge mensen die zelf aan auto's sleutelen. Niet aan SM's, maar wel zeer geïnteresseerd wat voor auto dit was en hoe alles werkte. Ontzettend leuk om met hen te praten over de SM. De meesten hadden nog nooit van een SM gehoord, laat staan er één in het echt te hebben gezien. En dan er ook nog in mogen zitten. De klompen en de jas gingen uit en met een glunderend gezicht werden er foto's van elkaar genomen zittend achter het stuur van een SM. We troffen zelfs een 22-jarige jongen die met zijn vader een witte SM aan het restaureren was, maar nog nooit in een SM gereden had. Met het verzoek lid te worden en een SublieM is hij met een grote grijns op zijn gezicht naar huis gegaan.

Concluderend vonden Jan Paul en ik dat het een geslaagd evenement is geweest. Geert bedankte ons met een heerlijke 'Grunniger Kouke' en een mooie kaart. De SM had heel veel belangstelling getrokken.

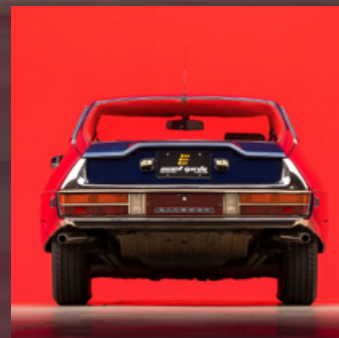


Eenmaal andermaal: SM's ONDER de HAMIER

Van totale restauratieprojecten tot SM's waarmee je zo naar Zuid-Frankrijk rijdt; het aanbod van de afgelopen maanden was weer divers. De toppers wisselden wederom in de Verenigde Staten van eigenaar, daar lijkt de populariteit van de SM niet te stoppen.

Door: Sietse Beckers

(30)



*Datum: 6 november 2024
Plaats: Portland, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0944
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, blauw met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 33003 mijlen.*

Er zijn maar weinig SM's in Bleu d'Orient

getooid en eigenlijk is dat best zonde. Zeker in het juiste licht is het een prachtige donkere blauwtint. Moeilijk te vatten ook, maar de keuze van de fotograaf voor een felrode achtergrond werkt verbluffend goed. Zo goed zelfs dat de vraag rijst of dit echt Bleu d'Orient is of een nieuwe laklaag die aardig in de buurt komt. Het lijkt haast 'te blauw'. Afijn, het exterieur oogt in ieder geval zeer fraai en de combinatie met bruin leer en een 3.0 liter handbak maakt

extra hebbertig. De lichte slijtagesporen op de bekleding kunnen we haar vergeven. Onzekere factor is de techniek, daar wordt met geen woord over gerept. Sowieso deelt Bring a Trailer niks over de historie of over de verkopende partij. Gokje op basis van de foto's: ene Clark Kent? Toch gaf de afgehele staat kennelijk genoeg vertrouwen om de biedingen aardig op te stuwten. Afgehamerd op een keurig ronde 50.000 dollar (48.000 euro).



Datum: 5 september 2024
Plaats: Leamington Spa, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Trade Classics
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB4105, motor no. 107.346
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, moderne airco, blauw met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 74937 kilometers.

Het Engelse Trade Classics is geen veilinghuis dat hier regelmatig voorbijkomt, maar ze mogen gerust vaker SM's aanbieden. De hoeveelheid begeleidende tekst en beeld die het huis levert is indrukwekkend, hulde! Dankzij dat uitgebreide voorwerk weten we dat deze SM in 2007 in Italië werd ingevoerd en daar in onderhoud ging bij een Maserati-specialist die de motor opnieuw opbouwde. Ook een groot deel van de overige techniek werd vernieuwd en de koets kreeg een verse laag Bleu Platine. In totaal verslond de diva bijna 32.000 euro in 6 jaar tijd. Weer blakend van het zelfvertrouwen wist ze Andrew Brodie te verleiden, die haar in 2013 meenam naar Engeland. De relatie hield drie jaar stand, waarna ze in diverse collecties verbleef. Dat betekent doorgaans weinig rijpret en ook de laatste verzamelaar kwam niet verder dan 100 mijl. Een uitgebreide proefrit door Trade Classics zou desondanks geen gebreken aan het licht hebben gebracht. Gezien de meegeleverde facturen kan ik me daar iets bij voorstellen. Valt er dan niks aan te merken? Toch wel. Het interieur is ooit vernieuwd en de stoelen staan -jazeker, daar ben ik weer- veel te bol. Zonde. De close-ups verraden bovendien dat alle grote werkzaamheden alweer van een tijdje geleden zijn. Dus wat moet dan kosten? Dat antwoord moet ik helaas verschuldigd blijven. Trade Classics deed geen uitspraken over een verwachte opbrengst. Zeker is in ieder geval dat de biedingen onvoldoende waren om tot een handdruk te leiden. De huidige eigenaar, die naar verluidt vaak en snel van auto's wisselt, zal haar dus nog even in zijn collectie moeten dulden.



Datum: 25 september 2024
Plaats: Abingdon, Verenigd Koninkrijk
Veilinghuis: Bonhams | Cars Online
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB5267, motor no. 105.453
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, groen met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 51682 kilometers.

Nog zo'n veilinghuis dat duidelijk een goede tektschrijver in dienst heeft. Een greep uit het ronkende verkoopverhaal: "What a cabin though. Citroën never worried about conventionality, but with the SM they really pushed the avant garde boat out. It looks futuristic now – in 1971 it made jaws drop." "It's a remarkable looking machine even today, and you certainly won't have any trouble spotting it in a car park full of silver 4x4s." "It was also front-wheel-drive, a Citroën staple since God was a child." Goed, een mooi verhaal, maar hoe staat dit exemplaar erbij? Redelijk. Als je lang genoeg naar het exterieur kijkt, zie je genoeg blaasjes, krasjes, plekjes etc. Binnenin hetzelfde verhaal. Met name het originele zwarte skaileer is op zijn eind. En de elektrische ramen gaan erg langzaam omhoog. Kwestie van smeren, aldus de tektschrijver. Wij weten wel beter. Belangrijker is dat de motor in 2019 voor 18.000 euro werd gereviseerd. Als je door de cosmetische onvolkomenheden heen kan kijken, kan je hier dus zomaar een leuk rijdend project aan hebben. Geruststellend is ook de gedachte dat de auto sinds 1992 verbleef bij dezelfde eigenaar, die erg actief was in de Engelse SM Club. De auto verscheen ook in verschillende tijdschriften en schitterde rond de eeuwwisseling in het Britse televisieprogramma Deals on Wheels, gepresenteerd door Mike Brewer. Juist, dé Mike Brewer van Wheeler Dealers die zelf uiteindelijk óók een groene SM kocht. En vrij snel daarna weer verkocht, maar dat terzijde. Een interessant project met een interessante historie, deze SM. En met een winnend eindbod van een schappelijke 20.000 pond (24.000 euro) is er hopelijk nog genoeg over bij de koper om haar weer haar glans terug te geven.



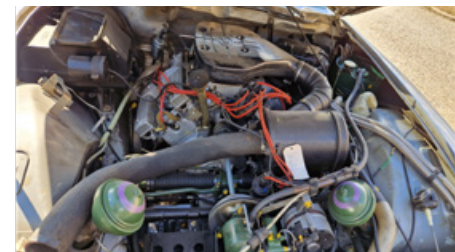
Datum: 24 november 2024
Plaats: Utrecht
Veilinghuis: Catawiki
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. onbekend
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, beige met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 85261 kilometers.

De meeste SM's in Eenmaal Andermaal moeten van ver komen, maar deze diva is voor het gemak al in 2006 door de scheidende eigenaar naar Nederland gehaald. Waarvandaan vertelt het verhaal niet, maar de uiterlijke kenmerken doen een voorgeschiedenis in het land van oorsprong vermoeden. Voor de koper is het wellicht te achterhalen via de documentatie die vanaf 1994 compleet is. In de laatste 18 jaar vond er een aantal keer groot onderhoud plaats, waaronder een volledige motorrevisie in 2008 en een revisie van de bak door Harry Martens. In 2017 was het interieur aan de beurt. Stoelen, panelen, tapijt, hemel, kofferbakbekleding: allemaal nieuw. Dat is overigens aan een aantal details die afwijken van het origineel wel te zien, maar dan ben ik spijkers op laag water aan het zoeken. Ook het spuitwerk is ooit opnieuw gedaan. Als bonus krijg je er verder onder meer nog een Continental Edison, Michelins XWX en 123-ontsteking bij. Gewoon een mooie SM om te zien. Aandachtspuntje dat niet onvermeld mag blijven en waar Catawiki niet over rept, is het werk dat na april 2020 plaatsvond. Tegen wil en dank sierde de diva dat voorjaar de voorpagina van de lokale omroep na een kamikazeactie van een Twingo op de linker voorzijde. Het herstel zal de nodige uurtjes hebben gekost. Optisch is dat in ieder geval geslaagd, naar de technische werkzaamheden zou ik als potentiële koper wel even informeren. Oorspronkelijk mikte Catawiki op een opbrengst van 44.000-49.000 euro, tijdens een tweede poging de auto te veilen ging daar nog 5000 vanaf. Dat bleek het zetje dat de auto nodig had. Verkocht voor 35.000 euro.

Datum: 23 oktober 2024
Plaats: Poperinge, België
Veilinghuis: Troostwijk Auctions
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4500
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, geel met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 00580 mijlen.

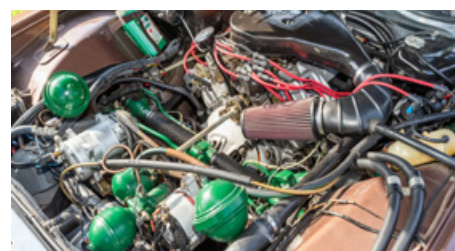


Datum: 10 november 2024
Plaats: Lyon, Frankrijk
Veilinghuis: Osenat
Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB0767
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, originele radio, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 72170 kilometers.



Datum: 22 oktober 2024
Plaats: Rye, Verenigde Staten
Veilinghuis: Bring a Trailer
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0759
Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, originele radio, moderne airco, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 86486 mijlen.

Vind je zo'n rijdend project toch te veel gedoe? Dan kon je voor een kleine 40.000 euro meer zo instappen en wegrijden in deze Amerikaanse diva: voor 65.500 dollar (62.500



Van volledig af naar volledig van de basis beginnen. Hoewel Troostwijk Auctions echt geen enkele achtergrondinformatie geeft, is in dit geval weinig nadere toelichting nodig. Overduidelijk een projectauto waar alles aan gedaan moet worden. Of die, in het ergste geval, als donor moet dienen. Veroordeeld tot alleen de beelden is het lastig in te schatten wat

Veilinghuis Artcurial schreef vorig jaar al eens dat Frankrijk het moeilijkste land is om een SM te verkopen. Dat is een gewaagde uitspraak, maar voor deze grijze Française gaat die vlieger in ieder geval wel op. Geschat op 30.000 – 40.000 euro bleef ze onverkocht. Waarom is een beetje gissen, zowel in beeld als tekst is veilinghuis Osenat niet scheutig. Toch tonen de paar foto's die er wel zijn eigenlijk helemaal

de meest verstandige keuze is. In ieder geval intrigerend is de verwachting bij de verkoper over de waarde van de auto. Een hoogste bod van 6000 euro werd niet geaccepteerd, terwijl de reële waarde daar toch niet zo heel ver vanaf zal liggen. Oordeel zelf op basis van de foto's.

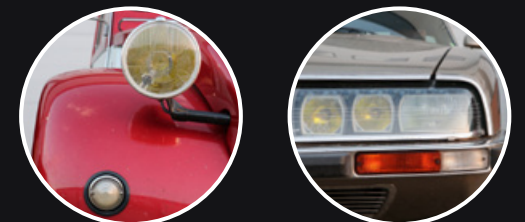
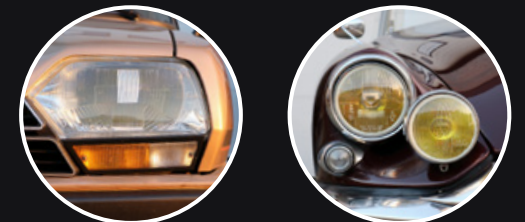
geen verkeerde SM. De koets ziet er op het oog prima uit, het interieur kan ook door de beugel en specialist Atelier Automobile voerde recentelijk nog voor 17.000 euro aan technische werkzaamheden uit. Waaronder vervanging van de kettingen en spanners. Als rijdend project geen verkeerde kandidaat, non? Nogmaals de tip dan maar: zoek je een SM, kijk dan vooral goed rond in haar geboorteland.

RENARD AUTOMOBILES



KLASSIEKE CITROËNS TOT BOUWJAAR 1990

Renard Automobiles is gespecialiseerd in klassieke Citroëns met de voorkeur voor de modellen uit de jaren 60, 70 en 80. Renard Automobiles voert niet alleen gedeeltelijke en gehele restauraties uit, maar ook reparaties en onderhoud.



CONTACT

- www.renard.nl
- +31 6 49 72 40 44
- info@renard.nl

VOLG ONS

- [Renard_Automobiles](https://www.instagram.com/Renard_Automobiles)
- [RenardAutomobiles](https://www.facebook.com/RenardAutomobiles)

CITROËN



Maserati

● bestuur
en redactie
wensen je een
opzwevend
2025

