

Robert Opron (1932-2021)

## In herinnering aan ons Membre de Coeur



Nieuwe 123 ontsteking:  
krachtiger, stiller, zuiniger  
én comfortabeler



Bijzondere veiling: 'The  
Rig' van Jerry Hathaway  
onder de hamer



Nieuwe rubriek Soul  
Mates trapt af met  
SM en Fiat 2300 coupé

# Citroën SM Club Nederland



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

## Bestuur

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

## SublieM

Redactie: Sietse Beckers ([sietsebeckers@outlook.com](mailto:sietsebeckers@outlook.com))  
Nico Schakel ([nico@nicoschakel.nl](mailto:nico@nicoschakel.nl))  
Jeroen van Tongeren ([jgvantongeren@upcmail.com](mailto:jgvantongeren@upcmail.com))  
Robin Visser ([robin@mr-robinvisser.nl](mailto:robin@mr-robinvisser.nl))  
Vormgeving: Tony Vos ([tonyvoss@automediam.nl](mailto:tonyvoss@automediam.nl))  
Productie: BladNL - Utrecht  
Oplage: 200  
Adverteren: een jaar hele pagina full-color: 200,00 euro  
half jaar hele pagina full-color 100,00 euro  
eenmalig een advertentie plaatsen is mogelijk; prijzen op aanvraag bij de penningmeester

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





# 93

mei 2021

Colofon.....	2
Inhoud.....	3
Van de voorzitter.....	5
Door Nico Schakel	
Snelle Mededelingen.....	6
Door de redactie	
Salut Membres.....	9
Door Robin Visser	
In herinnering aan Robert Opron (1932-2021).....	12
Door Peter Pijlman	
123 ontsteking.....	28
Door Rogier van der Hee	
Soul Mates – een introductie.....	34
Door Robin Visser	
Soul Mates - Fiat 2300 coupé.....	36
Door Robin Visser	
Moderne airco.....	40
Door Peter van Geest	
Eenmaal andermaal.....	44
Door Sietse Beckers	
Oud papier.....	54
Door Jeroen van Tongeren	

# Citroën SM, DS en Maserati Merak | specialist



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



**CYRIL SARS  
CITROËN  
CARS**

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

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

Beste clubleden,

Ja, en dan is hier zomaar weer nummer 93 van ons gewaardeerde clubblad SublieM! Dankzij Sietse in ieder geval iets wat gewoon doorgaat ondanks alle coronaperikelen. Dat doet hij uiteraard niet alleen, het is toch altijd weer goed om te zien dat veel clubleden een bijdrage leveren. Waarvoor hulde! Met een extra hoedtik ditmaal aan Peter Pijlman die een prachtige hommage heeft geschreven aan ons Membre de coeur Robert Opron.

En dan ons programma voor dit jaar. Vorig jaar had ik enthousiast veel georganiseerd, maar daar kwam uiteindelijk maar weinig van terecht. Dit jaar ben ik wat gereserveerder. Een digitale AIV bleek toch wat complexer dan we als bestuur voorzien hadden. Ging niet door dus. Gevolg: houd zaterdag 26 juni 2021 vrij in de agenda. We starten dan op een nog nader te bepalen locatie met de ALV en gaan dan met z'n allen leuke dingen doen: museumbezoekje, toertje en barbecue! Ga er nu vanuit dat Covid-19 ons hier niet meer in de wielen (bij mij Regembeau en Michelin!) rijdt. Meer info volgt.

We kijken als bestuur nog even de kat uit de boom met betrekking tot dit najaar. Noorwegen staat op de agenda, zie <https://www.smnor21.com/>. Ik heb me nog niet opgegeven, maar ben van de partij als het doorgaat. Technische meeting gaan we nog doen, als het meezit een bezoek aan SM2A en wellicht meer. Even duimen dat alles doorgaat. Jan van Ekris kwam met een leuke geste richting de leden nu de agenda en de bijbehorende in- en uitgaven er heel anders uitzien. Jan is er druk mee bezig en voor 26 juni worden jullie geïnformeerd. Over in- en uitgaven gesproken: Covid-19 heeft ook zo z'n voordelen. Er is de laatste tijd met bijbehorende aanschaf van onderdelen dermate veel gesleuteld aan onze Diva's, dat onze bijdrage aan het Duitse (Europese?) magazijn voor dit jaar gehalveerd is! Meevallertje dus. Dan nog mijn eigen SM: door corona in 2020 maar 4.300 km gereden. Absoluut dieptepunt sinds het bezit van onze

## Van de voorzitter



Diva. Geeneens olie ververst vorig jaar! Wel moet ik zeggen, of schrijven, dat onze SM rimpeltjes begint te krijgen! Ouderdom? In 2014 gekocht en in 2014 en 2015 een totale restauratie/revisie uitgevoerd, inclusief een paar modificaties, om lekker en zorgeloos op pad te kunnen. Nu, bijna 90.000 km verder, wordt ze toch moe heb ik het gevoel. Rammels nemen toe, deuren sluiten slechter, bekleding laat los en een zonneklep valt af en toe spontaan naar beneden. Er was altijd wel wat lekkage van LHM, maar de plekken worden toch wel groot op onze oprit. Ook de versnellingsbak gaat niet meer zo soepel als ik gewend ben. Hoe ik hier mee om moet gaan weet ik nog niet zo goed. Gewoon de Diva nog een keer goed onder handen nemen? Nog een keer opnieuw beginnen of gewoon doorrijden? Geen idee. Toen ik de SM kocht stond er 70.000 km op de teller. Ga er vanuit dat dit correct was. Nu dus 160.000 km! Wellicht is dit een stand die weinig SM's bereikt hebben. Enfin, we wachten wel af. Eerst de kleine ongemakken verhelpen en maar doorrijden. Als ik zonder problemen Noorwegen haal en weer veilig terugkom gewoon meer kilometers vreten en verstand op nul, denk ik dan maar. Graag reacties als jullie hier een mening over hebben: [nico@nicoschakel.nl](mailto:nico@nicoschakel.nl). Rest mij nog jullie veel leesplezier toe te wensen en hoop, nee, ga er vanuit, elkaar weer live te ontmoeten op een activiteit.

*Nico Schakel*

### SM lijkt rol te krijgen in aflevering The Grand Tour

Het Top Gear-trio Jeremy Clarkson, Richard Hammond en James May maakte enkele jaren geleden de overstap van de BBC naar Amazon, waar ze het programma The Grand Tour presenteren. Het recept is nog grotendeels hetzelfde gebleven: auto's, auto's, auto's en regelmatig wilde avonturen.

Een van die komende avonturen lijkt zich deels af te gaan spelen in een SM. Clarkson en Hammond werden eind april samen gespot



in een groene diva, te midden van de filmcrew van The Grand Tour. Tegelijkertijd plaatste Clarkson een foto van de SM op zijn Instagram-account met daarbij de lovende woorden: "What an extraordinarily beautiful car this is." Naar verluidt komen de heren met een aflevering speciaal gewijd aan Franse auto's. Zo werd



Hammond eerder al gespot in een Talbot-Matra Murena, May in een Renault Avantime en Clarkson in een CX. Een uitzenddatum is helaas nog onbekend.

Overigens is de SM in kwestie ook geen onbekende. Het betreft namelijk de auto van Mike Brewer, bekend van zijn programma Wheeler Dealers op Discovery Channel.

### Top Gear reviewt SM

We blijven nog even hangen bij Top Gear. Op de website van het autoprogramma verscheen onlangs een rijtest van de SM. De moeite van het lezen waard: <https://www.topgear.com/car-reviews/citroen/sm>. Spoiler alert: de SM weet diepe indruk te maken.



# Citro boutique

Living the Citroën life

## 2 nieuwe modellen van Norev

De Franse firma Norev heeft onlangs 2 nieuwe modellen van de SM Présidentielle uitgebracht in schaal 1:43. Of nou ja, de presidenten zijn in ieder geval 'nieuw', te weten Jacques Chirac en François Mitterrand. Wie interesse heeft in beide of een van de modellen zal zijn geluk moeten beproeven online of op een beurs, want bij Norev zijn ze helaas al uitverkocht.



## Evenementen

2021

26 juni:

ALV en voorjaarsrit, meer info volgt

3 september:

Sluitingsdatum kopij Subliem 94

19 november:

Sluitingsdatum kopij Subliem 95

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

Voor de hulp bij de organisatie doet het bestuur permanent een beroep op vrijwilligers. Wilt u een steentje bijdragen, neem dan contact op met een van de leden van het bestuur (zie colofon) of stuur een mail naar [info@citroensmclub.nl](mailto:info@citroensmclub.nl).



## Het lot van de 'Mauritius-SM'

Een korte anekdote die online al wat langer rondgaat, maar nog steeds de moeite van het vertellen waard: het lot van de enige SM ooit nieuw geleverd op Mauritius (aldus 'het internet'). Een cadeautje van de Franse



overheid aan de minister van toerisme van de eilandengroep

in de Indische Oceaan. Naar het schijnt is de auto op een gegeven moment simpelweg achtergelaten, waarop een verzamelaar besloot haar achter zijn restaurant te parkeren. Helaas is ze daar nooit meer weggekomen, met het trieste resultaat zoals te zien op de foto's als gevolg.





Energieweg 18  
6658 AD Beneden Leeuwen

Telefoon 0487 591604  
E-mail: [info@renard.nl](mailto:info@renard.nl)  
[www.renard.nl](http://www.renard.nl)



## Citroën SM CX DS specialist

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





### Jaap Mullié (55)

Mijn naam is Jaap Mullié, van bouwjaar 1966 en getrouwd met Mariëtte. Wij hebben 3 zonen in de leeftijd van 24, 23 en 18. Mariëtte en ik wonen sinds kort weer met z'n tweeën. De jongste is namelijk uitgevlogen voor zijn studie. Onze woonplaats is Zeist.

Net voor de coronaperikelen heb ik mijn productiebedrijf in houten trappen verkocht. Naast ondernemend investeren geef ik nu startende bedrijven advies. Bovenal geniet ik van mijn vrije tijd. Eindelijk is er weer tijd voor mijn jeugdhobby: sleutelen aan youngtimers en klasiekers. Naast deze hobby sport ik veel, CrossFit en golf.

De sleutelhobby is in mijn jeugd begonnen met het merk Saab. Mijn vader had meerdere Saabs, vandaar de besmetting met dit merk. Samen met hem heb ik vele uren in de garage doorgebracht en 'het vak' geleerd. Via een 96 en 99 kwam ik in een 900. Superfijne en betrouwbare auto's waar ik heel veel kilometers mee gemaakt heb. Ik bezit nog steeds een Saab 9-3 Aero Cabrio. Een genot!  
Een jaar of 10 geleden is de hobby

omgeslagen naar Citroën. Ik kocht zomaar op een plein een DS. Nou, dat heb ik geweten! Na veel, heel veel sleutelen is de auto redelijk naar mijn zin, maar nog steeds niet perfect. Door de DS kwam ik in contact met Cyril Sars en al snel viel ik in zijn garage voor de SM. De bekende jeugd-droom, het fantastische verhaal met Maserati. Wat een bijzondere auto is het toch. Elke dag weer als je hem ziet staan of rijden.

Na een aantal jaren DS heb ik er een 'gerestaureerde' SM bijgekocht. Ik dacht nog wat punten en komma's te moeten zetten, maar niks bleek minder waar. Hoe naïef kan je ondanks vele jaren ervaring toch zijn!? Verliefdheid maakt echt blind! Qua carrosserie was het heel aardig, maar de techniek was bedroevend klungelig gemonteerd. Na nog veel meer uren sleutelen dan aan de DS, zowel zelf als door Cyril, is mijn SM nu betrouwbaar. Prima geschikt voor dagelijks gebruik als ik dat al zou willen...

Naast de Citroëns staat er in mijn garage nog een Jaguar XJC V12 uit 1977. Nou, de Fransen konden er wat van in die jaren, maar die Engelsen... Ik ga mij in de toekomst zeker aanmelden voor evenementen van de club.

Graag tot ziens.

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

*door Robin Visser*



## Henk Middelkoop (45)

Henk Middelkoop heet ik en ik ben 45 jaar. Ik woon in Gouda met mijn vrouw Alice en onze kinderen Gerard van 18, Marion van 15 en Adriaan van 10. Gouda sluit mooi aan bij de kleur van mijn SM, een goudkleurige uit begin '72. De auto zou Sable Metallisé moeten zijn, maar het lijkt meer Sable Interpreté. Of wellicht is het de '73 kleur Or de Simiane. Nog leuker, dat komt nog dichterbij Gouda. De SM heeft nu nog een Amerikaanse neus. Dankzij Karel Stuyvenberg, bekend groot verzamelaar van SM-onderdelen, gaat dat

mijn CX-en zijn automaat. Voor de zakelijke kilometers heb ik een C6. Toeren met het gezin doen we met een Cactus. Het is dus wel allemaal Citroën wat de klok slaat. Qua wagenpark heb ik niks meer te wensen met mijn klassieke zwevers. Een CX Pallas, een CX Prestige, een CX Break en last but not least een SM. Het is goed zo. De wagens zijn er al, nu nog een garage en wat vruchten plukken van mijn zakelijke inspanningen. Dat laatste is nooit weg om het kwartet te restaureren. Dan kan maar zo gerust nog twee decennia gaan duren. De Citroën SM is de ultieme compilatie van alles wat Citroën

van de export naar de Verenigde Staten. Overigens is dankzij diezelfde export mijn SM er nog. Ooit was de auto eigendom van ene Sandman ergens in Californië. Daar is een mooi liedje van. Als ode aan de beste man hebben we de SM naar hem vernoemd. Vorig jaar april is hij in de eerste Covid-19-golf helaas overleden.

Ik zal niet zelf sleutelen aan mijn SM. Ik ben goed met schroeven, maar slecht met boutjes. Ik hoop een bijdrage te kunnen gaan leveren aan de club. Maar omdat ik van de kaste van de niet-sleutelaars ben, zal de technische diepgang niet verrassend worden.



veranderen. Waar Gouda overigens ook goed voor is, dat is zeilen. Verder houd ik van klussen en hobbyen aan caravans.

Ik heb al wat leuke Citroëns gehad. Beter gezegd, ik heb ze nog. De eerste is een CX Pallas. Die kwam 15 jaar geleden in beeld en staat nog in de opslag bij Tres Beau. Ik heb verder nog een CX Prestige in restauratie en ik heb nog een optie op een Break. Al

kon en durfde te bedenken. De auto past ook echt bij mijn beroep, ik ben namelijk architect. Ben gevallen voor een automaat. Voor de kenners wellicht toch wat surrogaat. Zweven en schakelen, daar ga ik de komende jaren over nadenken. Wie weet leg ik een handbak klaar om de Borg Warner automaat op te volgen om zo de laatste sporen uit te wissen van wat de marketingafdeling de SM heeft aangedaan in het kader

Ik heb de nodige PR-ervaring, websites en social media. Stukjes schrijven komt er wellicht ook nog van. Wie weet kan ik op dat vlak wat betekenen. Hopelijk maakt de club de Citroën SM-wereld wat overzichtelijker. Citroënisten zijn prettige aardbevolkers. De neiging tot zweven vind ik bijzonder aantrekkelijk. Absoluut zeker dat ik naar evenementen zal komen, als die op zaterdag zijn. Zondag is voor de familie.



## CITROËN SPECIALIST

Veenweg 60

7336 AG Apeldoorn

telefoon: 055 - 542 18 07

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

# Harry Martens Limmen



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



Mobile: 0031 (0) 62 546 3721

Mail: [hml@ds-vitesse.com](mailto:hml@ds-vitesse.com)





# Styliste de voitures





*Op internet, in kranten en autobladen is na het overlijden van Robert Opron al veelvuldig naar zijn grote oeuvre (onder meer 73 modellen!) verwezen. Slechts af en toe werd iets over de mens Robert Opron geschreven. Op verzoek van de Citroën SM Club Nederland zet ik graag een paar herinneringen op papier over de man achter deze 'Styliste de voitures', zoals hij zichzelf het liefste zag.*

*door Peter I. Pijlman*

De laatste 27 jaar is Oprons naam en werk regelmatig in de pers verschenen. Heel anders was het gedurende zijn jaren bij Citroën (1962-1975) en bij Renault (1975-1987), en ook daarna bij Fiat en Alfa Romeo en Ligier: zijn naam werd hoogstzelden genoemd.

Toen de Citroën SM in 1970 in het luxe hotel Président in Genève aan de pers werd getoond, was alléén de directie van Citroën aanwezig, samen met enkele technici. Geen hond was op het idee gekomen om de 'stylist' Robert Opron uit te nodigen om -op dit toch voor Citroën belangrijke moment- z'n verhaal te doen. Het ging tenslotte om de introduc-

tie van een prestigieus model waarmee een eerste stap werd gezet in een ander, niet eerder betreden, hoog segment van de markt: de plannen lagen klaar om samen met Maserati een opvolger van de Citroën DS te introduceren, de Maserati Quattroporte II met SM-techniek.

Opron heeft er zélf niet op aangedrongen aanwezig te zijn, sterker: het was zelfs niet in hem opgekomen. Hij deed gewoon z'n werk... De grote kleine man werd pas een dag na de introductie uitgenodigd om naar Genève af te reizen, omdat de pers lovend over de vormgeving sprak en de vraag stelde wie dit wonder van de buitencategorie had gecreëerd. Zoiets zou tegenwoordig ondenkbaar zijn. Vormgevers spelen in de publiciteit rond een nieuw model auto tegenwoordig een voorname rol. Robert was een bescheiden mens en is dat gebleven.



### **Style Opron**

Het is 1994. Het gelegenheidscomité 'Style Opron' van de GS/GSA-Vereniging, de Citroën SM Club Nederland en de Citroën CX Club wil het jaar daarna een gezamenlijk evenement organiseren ter gelegenheid van de jubileumdata

van hun auto's. Robert Opron en z'n vrouw Geneviève worden per brief uitgenodigd om dat jubileum bij te wonen. Opron reageert na het openen van de brief op een voor hem typerende manier. Hij roept z'n vrouw en vraagt haar: "Geneviève, heb je zin om een keer naar Nederland te gaan?" Waarop zijn vijf roept: "Natuurlijk wil ik dat!" Voor Robert geeft dát de doorslag, niet het feit dat het evenement rond hem en zijn creaties zal draaien. Later zegt hij in interviews herhaaldelijk dat hij niet bezig is met het verleden, maar met de toekomst.



Hij sprak regelmatig met onverholen tegenzin over dat verleden, zeker wanneer de journalist in kwestie in zijn beleving 'esprit' miste en alleen maar uit was op encyclopedische vergroting van zijn kennis en details van een bepaald automodel. Terwijl hij wél wilde filosoferen over het leven in al z'n consequenties en zijn vak als vormgever van de auto in relatie tot de toekomst in het bijzonder. Dat -ik zou zeggen- mediterend en informeel spreken kon hij op een erudiete manier: met véél kennis van kunst en diverse culturen, niet alleen de Europese, ook de Oriëntaalse, Aziatische



en Afrikaanse, kortom met een internationaal georiënteerde blik. Maar ook met veel gevoel, humor en relativering. Hij was een ware poëet als hij sprak. Als hij

### *Geen hond was op het idee gekomen om de 'stylist' Robert Opron uit te nodigen*

geen weerklank vond bij een interviewer op specifiek dat niveau, maakte hij zich plichtmatig van het gesprek af en was het contact daarna 'fini'. Hij was daar glashelder in.





Hij mocht zelf dan het verleden bij voorkeur achter zich laten, het verleden liet hém na dit succesvolle evenement niet meer met rust: journalisten van automagazines weten hem na 'Style Opron 8 april 1995' te vinden, telkens met een zekere jaloezie op 'die Nederlanders die er steeds met ons erfgoed vandoor gaan', eerst met de Traction en de DS, en nu weer met de SM, de GS, de CX, de Renault Espace, de R25 en de Renault Alpine GTV6, en recentelijk met de Renault Magnum... Telkens was Opron oprecht verrast over die belangstelling. Nog niet zo lang geleden verscheen een Frans boek over onder meer de 4(!) staatslimousines die Robert Opron op zijn conto mag schrijven: de Simca Présidentielle (De Gaulle), de Citroën DS Présidentielle (De Gaulle en Pompidou), de 2 Citroën SM's Présidentielle (Pompidou, Mitterrand, Giscard d'Estaing) en last but not least de Renault 25 Limousine (Mitterrand). Geen enkele andere vormgever kan hem dat nazeggen. Opron werd zich daarvan pas bewust toen hij er op gewezen werd. Het was gewoon 'werk', werk dat hij wél zéér gepassioneerd heeft gedaan. Voor het genoemde evenement had hij zich nooit bezig gehouden met de schare liefhebbers die zijn creaties had opgeleverd. 'Style Opron' werd door een grote groep liefhebbers gedragen, maar de broers Bastiaan en Martijn Kok (GS/



GSA-vereniging) hebben een letterlijk prachtig stempel op de bijbehorende -reizende- tentoonstelling gedrukt, en dat mag hier nog wel eens gememoreerd worden. Opron vond de tentoonstelling geweldig! En hij had het nog jarenlang liefkozend over Martijn als 'le poète'. Oprons houding ten aanzien van de 'amateurs Citroën et Renault' veranderde vanaf dat moment langzaam maar gestaag: hij aanvaardde veel uitnodigingen voor evenementen in Duitsland, Nederland, Frankrijk en Italië, en één keer in de Verenigde Staten (Saratoga Springs).



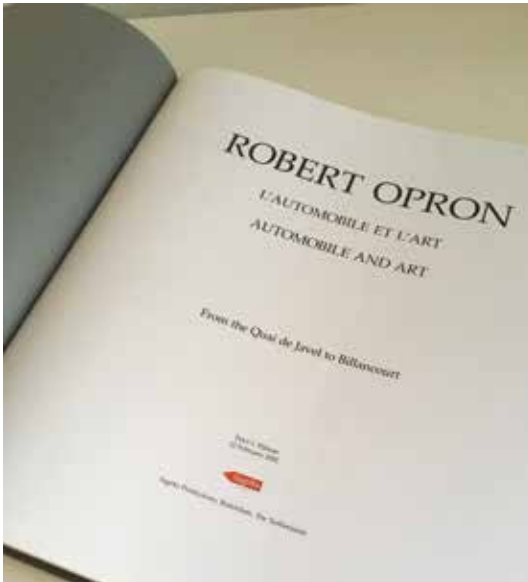


## ROBERT OPRON, 50 ans de Style

Een nieuw memorabel hoogtepunt voor Robert was het evenement 'ROBERT OPRON, 50 ans de Style, 11 mei 2002', gehouden in z'n woonplaats Verrières-le-Buisson. Autoliefhebbers konden daar bijeenkomen ter gelegenheid van Oprons zeventigste verjaardag. Het evenement was daarom ook bijzonder omdat het openstond voor de eigenaren van al zijn creaties, tot en met de Alfa Romeo SZ, 'il mostro'. Tegen z'n ge-

het publiek. En al helemaal door Robert Opron, omdat de film voor die gelegenheid speciaal voorzien was van een Franse ondertiteling! Door dat laatste groeide bij Robert de waardering voor dit portret enorm.

De belangstelling vanuit Nederland verbaasde hem in eerste instantie écht. Hij begon er plezier in te krijgen om te kijken naar... het plezier, de passie van de eigenaren die 'zijn' auto's koesteren.



woonte in hield hij daar voor het eerst een toespraak. "Ik ben geen man van het geschreven en gesproken woord, ik schep tastbare vormen", zei hij bij herhaling. Maar toen, tijdens dat dankwoord, kwam zijn poëtische imborst ten volle tot uiting. En z'n bescheidenheid: hij zag zichzelf als dwalend tussen het hoge gras van de savannen, slechts af en toe omhoog springend om verder te kunnen kijken dan wat er zich direct voor en naast hem zichtbaar was. Het organiserend comité bestond uit vertegenwoordigers van Citroën- én Renaultclubs onder de perfecte leiding van Robert van Ieperen (Renaultclub Nederland). Robert Opron ontving op dat evenement het eerste exemplaar van het boek over zijn leven en werk: 'Robert Opron, l'automobile et l'art'. Ook werd de film van Maarten van Soest, 'De ideale auto' (VPRO) daar (voor velen opnieuw) enthousiast ontvangen door

Maar op een gegeven moment werd hem die belangstelling vanuit Nederland een beetje te veel en hij begon te verwijzen naar mij. Hij vroeg me om te beoordelen of het een interessant interview kon worden en pas nadat ik een kandidaat had 'goedgekeurd' mocht die op bezoek komen. Geen leuke taak, maar ik kende inmiddels z'n tanende gezondheid. Marc Chavannes bijvoorbeeld schrijft daarna een boeiende hele pagina over hem in NRC Handelsblad ('Auto's van nu missen een ziel'). En gelukkig pakt een oriënterend gesprek met de hierboven al genoemde Maarten van Soest, toen een jonge cineast (nu succesvol maker van Tonke Campers), fantastisch uit: het klikt met Robert en samen



brengen ze een week door op het eiland Ile d'Yeu waar Robert en Geneviève een huis hebben. Daaruit ontstond een boeiende film waarin hij als ontwerper maar vooral als mens goed tot z'n recht komt. Een aanrader!

### Le président

Even terug in de tijd. Bij Citroën leidt hij vanaf 1964 een beperkt team van tekenaars en modellers. Hij heeft naar eigen zeggen een goede verstandhouding met bijvoorbeeld Michel Harmand, die hij zeer bewondert. Harmand had een bijzondere interesse in ruimtevaartfantasieën en tekende in z'n vrije tijd daarover hele strips ('BD's'). De modelleur Giret was volgens hem een perfectionist die hij daarom zeer waardeerde. Toen enkele clubleden Giret interviewden, vroegen ze hem hoe Opron het Centre de Style heeft geleid. Giret antwoordde zonder enige aarzeling: "Comme le président!" Ik kan me daar iets bij voorstellen: Opron was uitermate veeleisend en perfectionistisch. En hij bepaalde destijds hoe het resultaat diende te zijn.

Toen bij hem thuis, jaren later, een tegelzetter op het terras achter zijn huis bezig was, zat Opron op een kinderkruike er met z'n neus bovenop om te controleren hoe de man z'n taak uitvoerde. De vakman was niet precies genoeg volgens Robert en één tegel moest toen driemaal opnieuw geplaatst worden. Pas de vierde poging kon de goedkeuring

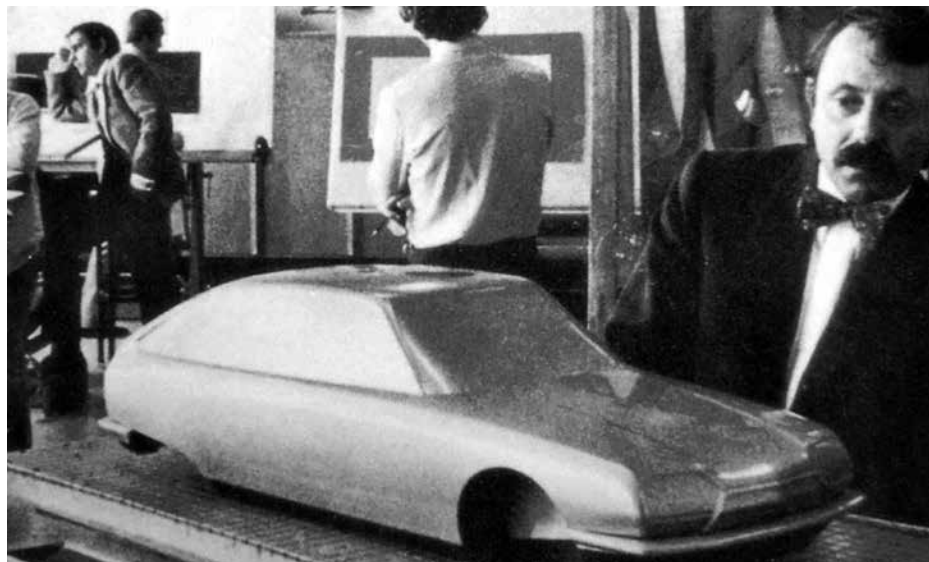


van Opron wegdragen. Hij bleef er bij zitten totdat het hele terras gereed was. Hij heeft deze man nooit meer gevraagd voor een nieuwe klus. Daarin was Opron onverzettelijk. Kwaliteit boven alles!

Hij bepaalde weliswaar het eindresultaat 'comme le président', het belemmerde geenszins de creativiteit van z'n medewerkers. Harmand bijvoorbeeld gaf hij directieven voor de richting van een ontwerp voor de befaamde 'lunule' van het CX-dashboard. Opron duwde hem op een ochtend een rugbybal in handen en vroeg hem daar een instrumentenunit van te maken. Met z'n hand maakte hij een gebaar waarmee hij een denkbeeldige hap uit de bal sneed. De uitwerking die Harmand aan dat idee gaf, was perfect! En Opron gaf hem later daar ook alle credits voor. In een vertrouwelijke bui heeft hij mij eens verteld dat één van de oudgedien-

den op het Centre de Style bij Citroën hem bedonderde met een afspraak voor een 'tandartsbezoek'. Dat zou plaatsvinden rond 12 uur 's morgens. Tussen de middag rijdt Opron op de motorfiets naar huis voor de lunch en... ziet in het Bois de Verrières de man lopen met een dame van kennelijk lichte zeden. Het laatste feit was op zichzelf niet reden voor Robert Opron om z'n medewerker daarna te wantrouwen, maar de oneerlijke suggestie van een 'medische afspraak' wél. Niet lang daarna is de betreffende modelleur en tekenaar overgeplaatst naar een technische afdeling. Hij is zélf uitermate trouw, maar die trouw en betrouwbaarheid eist hij ook van collega's en van vrienden.

Z'n uiterste precisie is ook in z'n privé-werk terug te zien. Bij het maken van een maquette voor de aanbouw van een spa bij z'n huis bijvoorbeeld: in exacte schaal, met een afwerking alsof het uit een computer getrokken was. In de vele andere maquettes die ik hem heb zien bouwen, van huizen, vliegtuigen en boten, zie je z'n perfectionisme en héél veel geduld om een 'irréprochable' resultaat te verkrijgen. Die precisie vertoonden ook de architectonische bouwtekeningen die hij maakte voor een aanbouw bij mijn huis in Zuid-Frankrijk, een taak die hij zichzelf na een bezoek aan mij oplegde en waarmee hij mij later overdonderde. Een geweldig cadeau! In het klein maar ook zéér gewaardeerd, maakte hij eerder voor mij een maquette van een speelgoedautootje zoals hij dat als jongste in Afrika voor zichzelf had gemaakt. Hij deed één concessie aan de waarheid: hij voegde er chevrons aan toe, voor mij!



### Bertoni

Met z'n voorganger Bertoni had Opron een bewonderende ('Il était mon maître') én vriendschappelijke verhouding. Vaak gingen zij samen -toen nog in de Rue du Théâtre- tussen de middag eten bij het Italiaanse restaurant aan de overkant. Beiden namen ze herhaaldelijk

*“Ik ben geen man van het geschreven en gesproken woord, ik schep tastbare vormen”*

hetzelfde recept met gegrilde sardientjes, waar Robert z'n leven lang dol op bleef. Bertoni nodigde Opron ook bij hem thuis uit en dat resulteerde in een ontwerp voor een open haard van de hand van Opron. Het laat zien dat de 'maître' de artistieke kwaliteiten van z'n 'leerling' naar waarde wist te schatten. Het is een bijzonder fraai wit gestuct, hoog konisch en zwierig vormgegeven exemplaar geworden, dat iets weg heeft van een iets gedraaide, langgerekte, omgekeerde patatzak. Tot op de dag van vandaag siert deze haard de grote woonkamer van het voormalige huis van Bertoni in Antony.

De band tussen Bertoni en Opron had ook een pikant detail, waarover Opron slechts één keer iets heeft losgelaten. Bertoni moest voor z'n studie architectuur bouwtekeningen maken, maar dat



was niet z'n sterke punt. Hij vroeg toen Opron hem te helpen. Ook voor z'n eindexamenwerkstuk wilde het werk maar niet vlotten; Bertoni was meer een vrij kunstenaar dan architect. Robert Opron maakte de examenwerktekeningen en Bertoni slaagde in één keer. Ik heb dit verhaal jaren later nog eens bij Geneviève apart geverifieerd en zij bevestigde het onmiddellijk. Examenfraude is van alle tijden... en Bertoni door ons nu wel vergeven!

De open haard die Opron voor zijn eigen huis in Verrières-le-Buisson ontwierp was van een heel andere orde: strak en hoekig. Dat huis ontwierp hij samen met een bekend geworden Parijse architect, nadat Robert Opron hem een eigengemaakte maquette had laten zien. Het is een huis geworden met veel Bauhaus-kenmerken, maar ook met een onmiskenbare warmte en sfeer. Hij heeft er van 1968 tot z'n overlijden in gewoond, geschilderd, getekend, geschetst en gemusiceerd. In de woonkamer staan een vleugel (Geneviève speelde piano en zong), en een contrabas die Robert bespeelde. Vroeger speelde Robert ook hoorn. Het paar musiceerde vanaf het begin van hun relatie op 16-jarige leeftijd samen, onder meer in een band waarvoor Robert het décor schilderde.

### Vriendschap

Na onze eerste ontmoeting, samen met Richard de Kruijff (CX-club), Theo van

der Laan en Derkjan van der Velde (beiden SM-club), heb ik het voorrecht genoten nog talloze malen een bezoek te brengen aan Robert en Geneviève. Er volgden vele gezamenlijke privéavonturen en bezoeken aan Citroënevenementen waarin ik de warme harten van Robert en Geneviève heb leren kennen. Ze leverden even zovele gesprekken op, over het leven in het algemeen, over architectuur en kunst en over privéaangelegenheden in het bijzonder. Daarin was het echtpaar heel open. En vanzelfsprekend spraken we over 'l'automobile'.



Voor mij was de meest indrukwekkende gezamenlijke reis het clubbezoek aan Airbus in Blagnac bij Toulouse. Afgezien van het feit dat daar de 'Concorde de l'asphalte' voor de originele Concorde geparkeerd werd (Robert koesterde

het certificaat van zijn eerste vlucht met dit toestel), was de reis er naartoe véél belangrijker. Robert en Geneviève reden in hun zilverkleurige Citroën SM voorop en uw oud-voorzitter Derkjan van der Velde er met mij in z'n Cruijff-SM achteraan. Onderweg wilde Robert



stoppen bij Oradour sur Glane, het kleine stadje dat door een groep Duitse soldaten in de Tweede Wereldoorlog in brand werd gestoken en totaal verwoest werd als botte wraak voor een aanslag. Direct na aankomst liep Robert alléén weg, ver voor ons uit, in gedachten verzonken, zwarte hoed op en handen diep in z'n zakken. Deze 'Stille Omgang' van de kleine man door die gruwelijke geschiedenis staat me als de dag van gisteren bij, indrukwekkend en ontroerend. Zulke ervaringen, later uitvoerig gedeeld, resulteerden in een wederzijds diepgevoelde vriendschap van nu 27 jaar. Een groot voorrecht.

Anno 1958 -Opron werkt dan bij Simca-attendeert Pierre Guérin, directeur van het Parijse Observatoire, buurman en vriend Robert op een prijsvraag die het weekblad TinTin uitschreef om de auto van het jaar 2000 te ontwerpen. Hun gesprekken leidden uiteindelijk tot de Simca Fulgur, die nu in vele in memoriams van Robert opduikt als geweldig fenomeen in zijn carrière. En terecht: afgezien van de vormgeving (ik zag op 19 april jongstleden een driewielig ontwerp voor een autootje op waterstof opduiken dat er iets van weg heeft...), had de auto een brandstofcelaandrijving, radargestuurde besturing en vering en een cockpit met computerscherm en vliegtuigstuur. Anno 1958 ontworpen en in 1959

de wereld rondgegaan, van Tokyo naar New York, en van Chicago naar Amsterdam. Zelfs het beroemde 'L'Officiel de la Culture et de la Mode de Paris' fotografeerde maart 1959 verschillende mannequins naast de Fulgur. Maar tot het evenement in 1995 wist niemand in de pers wie de bedenker en ontwerper was. Toen Robert merkte dat ik speciale belangstelling voor dit vroege project



van hem had, maakte hij in 2015 nog speciaal voor mij een maquette van de Fulgur in de schaal 1:15, van balzahout en plastic. In z'n vriendschappen was hij genereus. Hij vroeg mij een soort uitgebreide brochure over de Fulgur te maken met verwijzingen naar het heden

in de automobiellndustrie; ik ben er nog niet aan toe gekomen helaas.

### Humor

Genereus en vol humor was hij ook met het bereiden van maaltijden. Hij was een creatieve gourmand en zocht voor z'n eigen recepten de mooiste producten op de markt van Verrières-le-Buisson of Antony. Iedereen kon aanschuiven, ook onaangekondigd. De kleine keuken was zijn domein. Toen een vriend aanbod om een feestmaal van een zestal duiven klaar te maken, stond hij die plek met moeite af. Hoewel de man jarenlang een eigen restaurant had gehad, liep het uit op een disaster: de duiven waren niet gaar te krijgen, zo taai als leer. Waarop Robert in no time een heerlijke rosbief bereidde, heel precies voorgesneden en prachtig opgediend. Als hij mij vroeg wat ik zou willen eten, was mijn ant-

woord altijd: "Jouw excellente poireau au vinaigre." Om je vingers bij af te likken!

Z'n liefde voor Afrika, waar hij de eerste 11 jaar van z'n leven doorbracht, was evident. Hij had het stevast over de geuren van dat continent. En z'n ogen begonnen te glinsteren als hij op televisie een mooie Afrikaanse vrouw ontwaarde. Het aanzien van deze dames bekoorde hem zeer, op dezelfde manier waarop ik hem op de Autosalon van Genève ooit een nieuw sportmodel Porsche zag aaien: liefdevol en bewonderend. Er is weinig verbeeldingskracht voor nodig om hem op die manier ook z'n eigen werk bij Citroën en Renault te zien voelen. Maar ook met z'n ogen kon hij 'aaien'. Zo lunchten we eens met een klein gezelschap bij het restaurant Poulidor in het Quartier Latin, louter om



onder het toezien oog van de voluptueuze waardin te genieten... Op z'n bord legde hij twee bruinegebakken kippedijtjes in een scherpe driehoek tegen elkaar aan met daartussen een klein driehoekig stukje pruim, jawel. Ik moet er nog een foto van hebben.

### Laatste jaren

Robert kon ook melancholische en recalcitrante buien hebben. Toen hij tegen de 80 jaar liep, zat ik aan tafel tijdens een diner op Oudejaarsavond, samen met z'n vrouw Geneviève en de weduwe van Pierre Guérin, de eerder genoemde voormalige directeur van het Observatoire in Parijs. Gaandeweg de maaltijd en de glazen wijn meende Robert dat het bij 80 jaar maar afgelopen moest zijn, mooi geweest. In alle ernst. Hij had alles wel gezien en hij wilde niet aftakelen en ziek worden. Hoezeer de aanwezigen ook probeerden hem van gedachten te veranderen, hij persisteerde bij z'n gevoel. De volgende dag was de gedachte niet weg, maar hij tekende alweer een gemoderniseerde Citroën DS en een hypergestroomlijnde side-car. Die way-of-life typeerde hem de laatste jaren, ook toen hij steeds vaker (ernstig) ziek werd. De dagen wisselden zich af met momenten van neerslachtigheid en oprecht enthousiasme voor z'n métier en muziek, schilder- en beeldhouwkunst en niet te vergeten videokunst waarmee z'n oudste kleinkind Marie zich ontpopte als een soortgelijke creatieve geest als haar grootvader. Ook Valérie, dochter van Robert en Geneviève, heeft de kunstzinnige kwaliteiten van haar ouders en maakt naast haar werk als architecte bijouerieën en illustraties.

De laatste jaren van zijn leven speelden zich af tussen bezoeken aan klassieke meetings, ziekenhuisbezoeken en mijmeringen in z'n hoekje in de garage van z'n huis in Verrières-le-Buisson. Naast hem stond een witte Citroën 2CV Azelle, speciaal voor hem gemaakt; hij heeft er slechts één keer in kunnen rijden. Die werkhoek was -geheel des Opron- uitermate praktisch met oog voor details ontworpen en eigenhandig gemaakt, met rondom z'n zitplaats keurig gerangschikt precisiegereedschap én... een

piepkleine televisie. Het was ook een donkere hoek, waar hij niettemin fraaie kleine dingen maakte, zoals een minimalistisch, hypermodern danseresje van roodgespoten ijzerdraad, een uiterst ingewikkelde bouwkit van een historisch vliegtuig, en schetsen voor toekomstige

*'Genérosité' en 'fidélité' waren de twee waarden die Opron hoog in het vaandel had staan en waar hij zélf naar leefde*

auto's naar aanleiding van berichten in de autopers. Daar luisterde hij naar Bach en naar jazzmuziek, naar pianoconcerten van Glenn Gould en Hélène Grimaud en jawel... naar de liedjes van 'Le regazze dello swing'! Om de gevoelswereld van Opron nog wat beter te leren kennen zou de lezer de hier genoemde muziek eens moeten beluisteren...

### Genereus en trouw

Robert Opron kon in velerlei opzicht en speciaal schoonheid z'n fantasie vrijelijk de ruimte geven, hij bleef uitermate trouw aan eenmaal genomen beslissingen en keuzes. Trouw aan z'n vriend Pierre Thierry bijvoorbeeld, die bij Heuliez de leiding had over het Opronontwerp voor de Citroën SM Espace en met wie hij aan onder meer de Renault Espace heeft gewerkt. Trouw ook aan z'n vriend en collega Jacques Charreton, die behalve aan de Dyane ook aan de DS Présidentielle werkte. En ook trouw aan mij, toen ik de laatste jaren niet meer in staat was regelmatig bij hem en z'n echtgenote langs te gaan. 'Genérosité' en 'fidélité' waren de twee waarden die Opron hoog in het vaandel had staan en waar hij zélf naar leefde.

Rond de eeuwwisseling vertrouwde hij mij het schrijven van een boek over z'n leven en werk zonder enige restrictie toe: dat werd 'Robert Opron, l'automobile et l'art'. Zijn keuze voor mij was een gedurfde keuze want een destijds bekende Citroënauteur heeft hij daarmee gepasseerd. Ik beschouw die keuze voor mij nog steeds als een ge-

## *Boven alles was Robert Opron trouw aan z'n vrouw Geneviève Opron-Mercier.*

weldig cadeau waaraan vele clubleden, waaronder twee huidige bestuursleden van de Citroën SM Club Nederland hebben bijgedragen! Hij heeft 'ons' boek genereus in z'n hart gesloten. Met speciale dank aan Jan-Tjerk Eelkema (vriend en eertijds penningmeester van de club) en Roland van der Spek (destijds eindredacteur van uw clubblad, nu succesvol uitgever van onder meer Top Gear Nederland).

En met dank aan mijn vriend Peter van Wort, die een lopende encyclopedie van de geschiedenis van de automobiel genoemd mag worden! Peter heeft mij sterk geïnspireerd bij het maken van het boek en goed begrepen wat en wie Robert daarna voor mij was geworden. Na Roberts overlijden schreef Peter mij een condoleance: "Ik weet dat jullie elkaar lagen, hij was je vriend, inspirator en medestander." Dat was Robert voor mij en daar kijk ik met bijzonder warme gevoelens op terug nu hij er niet meer is; het was een voorrecht hem zo te hebben



leren kennen.

Tenslotte. Boven alles was Robert Opron trouw aan z'n vrouw Geneviève Opron-Mercier. En zonder haar -durf ik zonder enige terughoudendheid te stellen- was Robert Opron nooit uit z'n eigen schaduw getreden. Zij was z'n onvoorwaardelijk grootste fan: wij, u en ik, wij hadden zonder haar niet geweten wat een uitzonderlijk getalenteerd, AUTO-creatief, bescheiden, genereus en trouw mens Robert Opron is geweest.

De Citroën SM Club Nederland bood Robert Opron het erelidmaatschap aan. Dat wilde hij niet; hij vond 'membre de coeur' veel beter! En dat is hij gebleven.

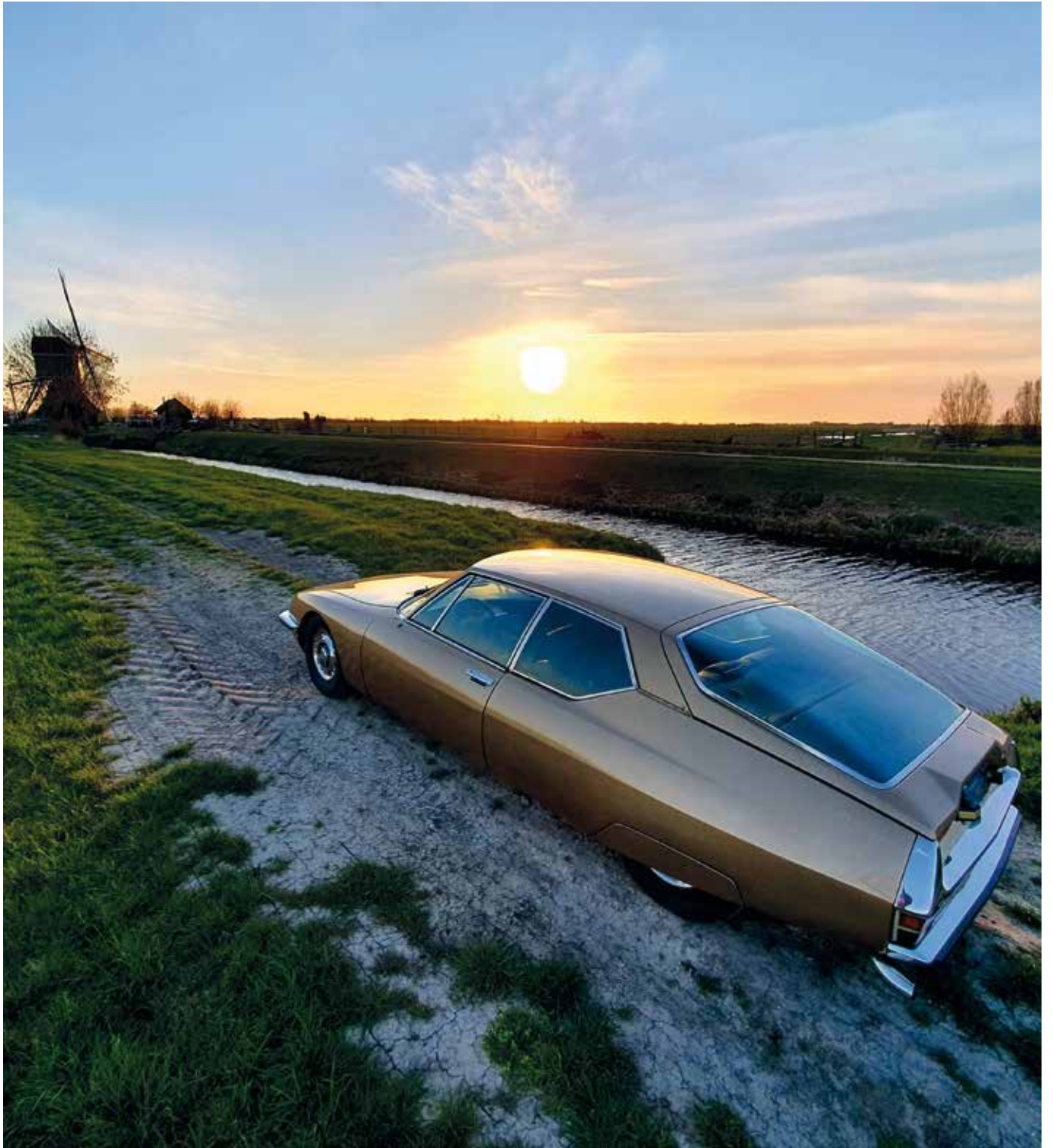
**Fons sur Lussan, Amstelveen, 25 april 2021**

*PS 1: Kijk eens op Youtube: Design legend Robert Opron speaks to Car Design News about his Lifetime Achievement Award. Een kort maar heel typerend filmpje! Hij ontving de award in 2016, Genève, maar kon zelf helaas niet aanwezig zijn.*

*PS 2: Kijk ook eens naar de film van Maarten van Soest, die nog steeds te zien is: Jongensdromen, Dokwerk, de ideale auto. 13 augustus 2001.*

*PS 3: Geneviève Opron heeft de vele bliken van medeleven van vele liefhebbers van Oprons creaties zéér gewaardeerd, zo heeft ze mij gezegd!*









SM WORLDWIDE



# 1-2-3 Hoepla

*Nou, hij is er! De nieuwe 123 ontsteking. Geheel vernieuwd en nu nóg krachtiger, stiller, zuiniger én comfortabeler! Wat nu volgt is een reclameboodschap in de zendtijd voor elektronicanerds.*

*door Rogier van der Hee*

Om maar met de deur in huis te vallen: dit is de tweede generatie ontsteking van 123 ignition voor de SM en de eerste generatie (2005-2008) was een slecht product. Afgezien van een paar geluksvogels die nog wel rijden, is het merendeel gesneuveld in de loop der jaren door doorgebrachte elektronica. Met nieuw management is er in 2019 besloten om wat te doen aan deze schandvlek op de reputatie. Het resultaat is nu voor iedereen beschikbaar na ruim 2 jaar ontwikkelen en heel, heel veel liefde en aandacht. Er is (gelukkig) wel een en ander veranderd in de bijna 15 jaar tussen de eerste en tweede generatie.

Toen we nog geen iPhone hadden en we allemaal nog op Hyves zaten, toen ja. Alles is opnieuw vanaf de grond ontworpen. Tijd voor een kijkje onder de rotorkap!

N.B.: ik word op uurbasis ingehuurd als softwareontwikkelaar voor de iOS/Android apps van 123, en heb als zodanig noch een stem noch direct financieel voordeel bij meer verkoop. Ik ben geen electronicus en geen automonteur, dus heb genade als ik ergens een vonk oversla.

### Een beetje theorie

Iets wat bij elke auto/motor anders is, is de vervroegingscurve

voor het ontstekingsmoment. Idealiter vindt de ontploffing van het onverbrande mengsel plaats als de zuiger op zijn hoogste punt staat en op moment staat van naar beneden bewegen (het dode hoge punt of 'top dead center'). De tijd om de opgebouwde hoogspanning in de bobine naar de bougie te sturen, een vonk te creëren en het mengsel tot ontbranding te brengen, duurt een vaste tijd. Oftewel, hoe hoger het toerental hoe eerder of 'vroeger' het signaal 'de fik erin' verstuurd moet worden om te zorgen dat de ontploffing plaatsvindt op het juiste moment. Toerental wordt bepaald door hoe snel de motor draait, ofwel de krukas. Hoe sneller de krukas draait, hoe korter een omwenteling van 360 graden duurt. Je kunt het signaalmoment dus uitdrukken als het aantal graden draaiing van de krukas dat je moet vervroegen bij een toerental om de vonk op het juiste moment te produceren. Een vervroegingscurve is een grafiek met toerental op de X-as en aantal graden op de Y-as. Echter, als je te vroeg bent is de zuiger nog naar boven aan het bewegen en zal de ontploffing de zuiger tegenwerken i.p.v. een zetje geven. Te vroeg ontsteken kan leiden tot een kloppende mo-





tor en is zeer schadelijk.

Dat de SM een speciale motor heeft hoef ik je niet uit te leggen en de meesten zullen ook wel weten dat dit ook geldt op ontstekingsgebied. De motor is een zogenaamde odd fire engine, wat betekent dat niet alle cilinders met gelijke tussenpozen een ontsteking krijgen. Normaal zou je bij een V6 360 graden / 6 = elke 60 graden een vonk moeten krijgen, maar bij de SM is dit 45-75-45-75-45-75. Leuk weetje: een 2CV heeft helemaal geen verdeler en vonkt bij allebei de cilinders gelijktijdig, ook bij de uitlaatslag.

Dit geeft een uitdaging bij aansturing van de ontsteking: het aantal graden i.c.m. met het toerental bepaalt de tijd die de bobine heeft om hoogspanning op te laden voor de bougie die een vonk produceert. Door de korte hoeken en de hoge toerentallen is dit een uitdaging bij de SM. Het is de reden waarom origineel 2 bobines (1 per 3 cilinders) werden gebruikt, zodat er voldoende tijd is om de spanning in de bobine op te bouwen.

### Eén bobine

De nieuwe 123 is uitgerust met één bobine, zorgt dat dan niet

voor problemen? Nee, niet nodig door gebruik van moderne elektronica en precisie in aansturing van de bobine. Op een speciale testkast zijn tot in den treure (fysiek onmogelijke) acceleraties in toerentallen gesimuleerd met echte hardware (bobine + 6 bougies), en er is door een aantal testrijders kilometers gemaakt inclusief high-speedtesten op de Autobahn. Verder is de elektronica t.o.v. de eerste generatie flink verbeterd in de beveiliging tegen doorbranden. Alle componenten en bestuicing (soldeer) zijn nu automotive grade, oftewel gegarandeerd tot 125 graden Celsius. Het enige wat hoger is, is space grade.

De nieuwe behuizing heeft een geveerd lager op de as, wat naast een langere levensduur ook minder frictie geeft en dus minder warmteproductie in de behuizing. De behuizing zelf is ook speciaal gemaakt voor de SM en is nu even hoog als een originele behuizing. Ikzelf heb de ontsteking via

*Er is door een aantal testrijders kilometers gemaakt inclusief high-speedtesten op de Autobahn*

de ingebouwde temperatuursensor (op de printplaat, niet de motor) op de app al naar 90 graden zien schieten, zonder problemen.

De Rootselaar maakt overigens gebruik van een extern Bosch-component met flink aluminium blok voor de warmtedissipatie, niet nodig voor de 123. Met die ontsteking en de Van-der-Laan-ontsteking moet de toerenteller





gemodificeerd worden om te compenseren voor het enkele bobinesignaal. Dit wordt in de 123 opgelost, dus hoeft de toerenteller niet meer aangepast te worden (of zoals in mijn geval een bestaande modificatie ongedaan maken omdat ik een Rootselaar en daarvoor Van der Laan had)

### Ontwikkeling

Wat veel mensen niet beseffen is dat hardware-ontwikkeling één van de moeilijkste dingen is in productontwikkeling. En helemaal gekoppeld met complexe omstandigheden zoals een hete omgeving (check), complexe embedded software met hoge eisen aan performance (check), en communicatie met een extern systeem zoals een Bluetooth app (check).

Op een print van een ontsteking zitten met gemak 40 verschillende

componenten met elk een aparte lijst met specificaties, leveranciers en levertijden. En in het geval van Chinese makelij zijn er grote verschillen per fabrikant tussen de geleverde kwaliteit. Chips kunnen met gemak een besteltijd hebben van 12-18 maanden. En net als mondkapjes en vaccins telt de koffer met geld en worden chips opgekocht door grote klanten, bijvoorbeeld... Tesla. Ja, echt gebeurd bij een ander product van 123 ignition. Door corona (thuiswerken) en bitcoin stijgt de vraag naar computers en dus chips, en meerdere autofabrikanten hebben de productie nu ook al stil moeten leggen vanwege chiptekorten. Gelukkig geldt dit niet voor de ontstekingen van 123, er zijn ruim voldoende voorraden aangelegd.

De ontsteking zelf wordt aangestuurd door een 8MHz-chip met

custom geschreven embedded software. Dit lijkt weinig met alle huidige gigahertzen en meerdere cores die je om de oren vliegen bij PC's, maar embedded is een compleet andere wereld. Deze embedded software is geheel opnieuw geschreven voor de SM, en dus is in het ontwerp ervan rekening gehouden met odd fire.

Een andere belangrijke component in de ontsteking is de Bluetooth Low Energy (BLE) chip. Dit is een zogenaamde system-on-chip omdat het eigenlijk een antenne en meerdere aansturingscomponenten en een aparte rekenchip bevat op een apart printplaatje. Dit is weer apart gecertificeerd door o.a. de Amerikaanse FCC omdat het een zender bevat. Dit op zijn beurt is weer een vereiste om in de Apple Store te komen, we hebben zelfs een printplaat van de eerste BLE-ontsteking (een 4-cilinder toentertijd) moeten opsturen naar Apple met uitleg. Geen idee of er een supportmedewerker een 12V-accu heeft aangesloten om e.e.a te testen, maar zover ging het wel. De lange hand van big tech reikt echt heel ver.

De BLE-chip heeft weer aparte firmware die de (complexe) Bluetooth-standaard implementeert. Helaas was de originele Amerikaanse leverancier -tot ons uitschelden aan toe via de mail(!)- niet bereid om een aantal door ons gedetecteerde bugs in de firmware van die chip op te lossen. Er is gekozen voor een alternatief van een andere fabrikant, wat wel een nieuw Bluetooth-profiel betekende.

Dit betekende voornamelijk werk voor ondergetekende, omdat de app custom is aangepast op dit profiel. Gelukkig ging dit vrij gemakkelijk, maar gaf toch een vertraging van enkele maanden door de lange besteltijden. Maar

nu kunnen we dus in onze 50 jaar oude SM rijden, terwijl we de accuspanning, temperatuur, toeren-tal en vacuüm in de gaten kunnen houden via de app. Tevens kun je de curve programmeren (maar laat dit liever aan specialisten zoals Nard), en een elektronische startblokkering aan of uit zetten. Omdat dit soort hypermoderne fratsen niet voor iedereen is, is er ook een schakelaarversie zonder BLE beschikbaar, waar je kan kiezen uit een aantal voorgeprogrammeerde curves.

### Rollenbank en vacuüm

Zoals we inmiddels gewend zijn, is er maar één echte graadmeter of een technisch niet origineel onderdeel voldoet aan de eisen van een SM en die heet Nard. Naast de app is dat mijn enige rol van betekenis in dit hele proces geweest: helpen de communicatie op gang te brengen tussen 123 en Nard. Van laatstgenoemde was er volkomen terecht een klaagzang op de eerste generatie, maar gelukkig werd er met open vizier naar de nieuwe versie gekeken.

We zijn dan ook met mijn SM naar de rollenbank geweest met Nard. Hier is uit mijn hoofd iets



van 3 PK vermogenswinst mee gehaald (t.o.v. de Rootselaar). Zeker meetbaar, maar niet echt merkbaar in de praktijk. Uiteraard meteen een bug in de firmware van onze gloednieuwe Bluetooth-chip gevonden. Gerapporteerd en gefixt later, maar betekende wel weer ontsteking



in- en uitbouwen voor een verse printplaat en vertraging van 2 maanden.

Naast krukasvervroeging is er ook nog zoiets als vacuümvervroeging. Als je niet vol gas rijdt met een constante snelheid ontstaat er onderdruk of een vacuüm onder de gasklep. De gasklep staat half dicht terwijl de motor zuigt naar lucht. Dan kun je wat

scherper op de wind varen en het mengsel nog vroeger ontsteken met nog iets meer vervroeging. Dit heeft een erg gunstig effect op de efficiëntie en dus het brandstofverbruik. De 123 SM bevat een vacuümaansluiting, maar helaas hebben we het niet voor elkaar gekregen bij mijn auto.

We hebben nog e.e.a. uitgeprobeerd door de carterontluchting dicht te maken, en nog een keer helemaal opnieuw de sensor en elektronica te kalibreren, maar helaas. Het signaal of onderdruk is net te zwak om een goed onderscheid te maken tussen deellast en vollast. De aansluiting zit er wel op, dus als dit in de toekomst opgelost wordt op wat voor manier ook kan e.e.a. zo aangesloten worden en een vacuümcurve geprogrammeerd worden. Laat het me weten als iemand dit lukt!

### Rijden

Genoeg theorie en techniek, hoe rijdt ie? Nou, het grote verschil zit hem niet in de paar PK vermogenswinst, maar in mijn ogen juist in dagelijks gebruik. De originele mechanische ontsteking en ook de Rootselaar worden aangestuurd door mechanische vervroeging met gewrichten



met veertjes die door de middelpuntvliedende kracht voor vervroeging zorgen. Deze mechanische beweging is het meest onnauwkeurig bij lage toerentalen en wisselingen van last, ze zwabberen. En vergeet niet dat deze onderdelen meestal 50 jaar oud zijn en een tikje vermoeid raken. Door trillingen bewegen de veertjes –en dus vervroeging– vaak ook met stationair toerental, waardoor carbu's vaak een beetje onregelmatig plofjes geven bij stationair toerental. Lees: lekker authentiek onverbrande benzine uit de uitlaat spuiten. Moderne elektronica is hier ongenaakbaar en stuurt de vonken met chirurgische precisie aan. Dit resulteert in heel soepel oppakken en –pas op, doe dit thuis niet– in z'n 3 met 1500 toeren door een bocht kunnen met koude motor. Ik woon in het oude centrum van Delft en door een wegbreking moest ik maandenlang elke gracht en elk bruggetje over om de stad uit te komen, en het verschil was echt merkbaar in

positieve zin. Ook bij het stoplicht (rustig) weggrijden gaat een stuk soepeler. De auto start ook aanmerkelijk beter, ook met warme motor. Excuses voor deze geheel positieve commentaren, maar dat zijn mijn bevindingen en ze worden ook door Peter van Bemmel en Nard bevestigd. En wie nu nog niet overtuigd is, de sleutels liggen klaar bij een eerstvolgende meeting om zelf een stukje te rijden!

### Filmpje

Resumé: in alle opzichten (behuizing, elektronica, embedded firmware) een geheel vernieuwd product waar we hopelijk met z'n allen veel plezier van kunnen hebben de komende jaren. Als klap op de vuurpijl is er een filmpje in de fabriek en bij Nard op de dijk opgenomen door een professioneel bedrijf, inclusief dronebeelden en een interview met een testrijder (moi). Dit filmpje is te bezichtigen op YouTube via <https://youtu.be/hMcpxyYf-M4> of zoek op YouTube naar '123 SM'.

De eerstvolgende technische meeting hopen we op de fabriek te kunnen laten plaatsvinden, als iedereen gevaccineerd is en we weer onbezorgd van onze hobby kunnen genieten en samenkomen.





# Passie voor auto's?



## Word lid van de KNAC en ontvang 8 x per jaar 'De Auto'.

Autoliefhebber? Word dan nu lid van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club met of zonder pechhulppakket en ontvang altijd 8 x per jaar ons clubmagazine 'De Auto'. Met 116 pagina's vol autonieuws en reportages over bijzondere (klassieke) auto's.

**Vanaf € 46,= per jaar**

Ons clubmagazine is exclusief voor leden en niet los of via een abonnement verkrijgbaar. Ga dus snel naar [www.knac.nl](http://www.knac.nl) en ontdek welk lidmaatschap het beste bij u past.



## Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

belangenbehartiging – evenementen – pechhulp – verzekeren



## Een introductie

*Gran Turismo in het Italiaans, waarschijnlijk is dat de oorsprong van de verkorting GT. Zeer waarschijnlijk zelfs, want algemeen wordt aangenomen dat de Lancia Aurelia de eerste echte GT was en dat is een Italiaanse auto. Ook op Wikipedia staat dat de term Gran Turismo van Italiaanse komaf is. Nou is Italiaans een Latijnse taal en dan kan het gebeuren dat in een andere Latijnse taal de woorden nagenoeg hetzelfde zijn. In het Frans is het dus Grand Tourisme. De Fransen waren er later bij met het concept en dus is het denk ik onwaarschijnlijk dat het begrip in Frankrijk is bedacht. Het kan maar zo zijn dat daar in Frankrijk anders over wordt gedacht. In het Engels staat GT voor Grand Tourer. Dat drukt ook prima uit waarover het gaat met een GT, eerder voor het plezier dan functioneel*

*door Robin Visser*

Toen ik de introductie van ons lid Michiel van Hunen in ons clubblad uitschreef, kwam ik op het idee een serie te maken voor SublieM over het vergelijk van de SM met andere GT's. Eén van de vragen is namelijk wat een nieuw lid nog meer aan automobiel leuk heeft. Michiel heeft een Fiat 2300 coupé S. Ik suggereerde een keer een artikelje te maken over een vergelijking met deze auto. En tja, dan komen de ideeën

zomaar opborrelen.

Ik ging even op internet loeren en in het geheugen graven wat ik nog meer aan GT's kon bedenken. Daarbij borrelde ook de vraag op wat eigenlijk de criteria voor een vergelijking met de SM als GT zouden moeten zijn. Hoe fijn is het om als schrijver dat zelf te kunnen bepalen!? Ik definieer een GT als volgt. Wat mij betreft gaat een GT over een prestigieuze tweedeurs auto met een op zichzelf staande koets, geraffineerd en met een puik design. De Jaguar XJC valt wat mij betreft dus af. Die heeft een van de vierdeurs afgeleide koets. Het moet mijns inziens ook gaan om een auto met een potente motor. GT's zijn namelijk gebouwd om lange afstanden snel en comfortabel af te leggen. Dat laatste uitgangspunt moet mijns inziens worden geplaatst in een tijdsgewricht waarin het fenomeen snelweg werd uitgerold over de aardbol en dat in een tijd dat de gevaren van de weg nog geen issue waren. Dat neemt overigens niet weg dat er nog steeds GT's worden gebouwd, ook nu het fenomeen snelweg niet meer zo snel is. Vanwege het vergelijk met de SM gaat de serie over GT's met vier zitplaatsen.

### Zagato

De 'one-off's' en de in heel beperkte oplage gebouwde GT's van Italiaanse koetsenbouwers laat ik dus buiten beschouwing. De Lancia Flaminia Sport Zagato is wat dat betreft een grensgeval. Er zijn er in twee series bijna 600 van gemaakt. Daarbij is het een persoonlijke favoriet. Ooit stonden de Aston Martin DB5, de Jaguar E-type coupé serie I en de Citroën SM op een gedeeld eerste plaats als mooiste productieauto. Inmiddels is er geen sprake meer van een gedeelde eerste plaats. Ze staan nu op een gedeelde tweede plaats. Na de Lancia Flaminia Sport Zagato.

## Definitie

Verder zijn de meeste GT's hatchback-coupés. Een hatchback is een carrossievorm waarbij het bestuurdersgedeelte in 'open' verbinding staat met de kofferbak. De bagageruimte is bij deze auto's geen afzonderlijke afgesloten kofferbak zoals bij een sedan. Toch gaat het wat mij betreft te ver 'hatchback-coupé' op te nemen in de definitie. Er zijn namelijk toch best wel wat GT's met een kofferbak. Teveel auto's zijn wat betreft de overige eigenschappen typische GT's. Te denken valt aan een handjevol auto's met een koetsontwerp van Pininfarina die juist hoekig waren en wellicht daarom beschikken over een heuse kofferbak.

## Andere concepten

Ik kreeg van één van de deelnemers de suggestie de Reliant Scimitar en de De Tomaso Longchamps/Maserati Kyalami in de reeks mee te nemen. De eerste is wat mij betreft eerder een 'shooting brake', de tweede een 'muscle car'. Dat zijn wat mij betreft andere concepten. Ik had gedacht dat de titel 'Soul Mates' de rubriek wel eer zou aandoen. Het drukt niet alleen uit dat de auto's van gelijke soort zijn. De artikelen gaan ook over de ontmoeting met de eigenaars van de soortgelijke machines. In bepaalde opzichten moeten de eigenaars ook wel soul mates zijn. Ze vallen voor hetzelfde type auto.

## Wensenlijst

Als de tijd van leven me is gegund, de inspiratie blijft en ik welwillende eigenaren vind, hoop ik de volgende auto's te gaan vergelijken met de SM:

1. Lancia Aurelia
2. Facel Vega II
3. Lancia Flaminia Sport Zagato
4. Alfa Romeo Montreal
5. Alfa Romeo 2600 Sprint
6. Aston Martin DBS/Vantage
7. BMW 3.0 CSI
8. Mercedes SLC W107
9. Ferrari Daytona
10. Maserati Ghibli
11. Jaguar XJ-S
12. Jaguar E-type 2+2
13. Lancia Gamma coupé
14. Glas V8 coupé
15. Jensen Interceptor
16. Porsche 928
17. Fiat Dino
18. Fiat 2300 S coupé
19. Fiat 130 coupé
20. Ferrari 400i
21. Lamborghini 350 GT
22. Lamborghini Espada
23. Iso Griffo
24. Iso Rivolta
25. Monte Verdi 375 L
26. Peugeot 504 coupé 6 cilinder
27. Gordon Keeble
28. Lamborghini Jarama

Tijdens het benaderen van mensen van wie ik wist dat ze auto's uit de lijst hiervoor hebben, kreeg ik spontaan nog de volgende auto's aangeboden voor een vergelijking:

1. Maserati Indy
2. Ferrari 365 GTC/4 (tweezitter)
3. Jensen Interceptor P66 prototype
4. Alfa Romeo 2600 Sprint Zagato



# Ontmoeting tussen de SM en de Fiat 2300 coupé

De ontmoeting begon bij Michiel op het erf uitkijkend op een fotogenieke schuur. Uiteraard hebben we om te beginnen een rondje wie is wie en waar kom je vandaan gedaan. Dat was aan de keukentafel onder het genot van een glaasje water. De omstandigheden waren te uitnodigend om hier uren over te bomen. De auto's stonden ons toe te lachen met een zonetje dat flauwtjes door de wolkjes op de auto's straalde. Mooie omstandigheden om de eerste foto's te maken. Al vrij vlot opperde ik: "Zullen we dan maar?"

*door Robin Visser*

Michiel nam de aftrap in de SM. Weliswaar is hij lid van de club, maar hij heeft nog geen SM. Het was zijn eerste keer en dus kreeg Michiel de voor mij gebruikelijke SM-rij-instructie: eerst even flink op en neer sturen en op de rem trappen. Michiel stuurde de SM door Otterlo richting de provinciale weg die ons naar de snelweg leidde. Onderweg een paar flauwe drempeltjes. Dat konden we zo ook van het vragenlijstje afvinken. Michiel vond de SM verrassend soepel en snel en zeker niet lastig om mee te rijden. Het wennen viel heel erg mee. Hij voelde zich gelijk thuis: "Ik heb ook nog regelmatig gereden in de E-type van een vriend van mij. Die gaat ook echt heel lekker, is ook een enorme beleving, maar rijdt wat 'zoekeriger' op hoge snelheid." De analyse was dat dit komt door het leeftijdsverschil en de Diravi. Wat Michiel direct opviel was de vering, zeker in vergelijking met de Fiat. Het verschil is zelfs enorm. De SM glijdt over de weg, veert soepeler. De Fiat doet het heel goed op de snelweg. Het kleinere bochtenwerk doet de Fiat wat moeizamer. De Fiat heeft namelijk geen stuurbekrachtiging. Ook hier komt de Diravi om de hoek kijken.

### Ontwerp

Michiel is techneut en heeft zijn opleiding genoten in Delft. Beroepshalve heeft hij veel met architectuur te maken. Vragend naar wat hij aantrekkelijk vindt aan de SM, leverde dus onverwacht in eerste instantie geen technisch verhaal op. Hij ging helemaal los over het ontwerp. Michiel vindt de taps toelopende carrosserie erg mooi. Dat is niet alleen van breed aan de voorkant naar smaller aan de achterkant. Dat zijn ook de



lijnen op de zijkant. Die lopen allemaal taps toe naar een denkbeeldig punt ver achter de auto. De Fiat is klassiek Italiaans, meer traditioneel. De SM was juist zo modern mogelijk bedoeld met kunststof en allerhande lampjes in één display. Later werd dat gemeengoed in auto's met digitale alles-in-een-displays. De SM was de chique auto van de toekomst. De Fiat heeft alle metertjes apart met chromen randjes. Gewend aan het futuristische van de SM viel mij dat

*Gewend aan het futuristische van de SM viel mij dat dan weer op, al die mooie metertjes met chromen randjes.*

dan weer op, al die mooie metertjes met chromen randjes. Michiel vindt ook de lijn van de punt/driehoek van de achterruit van de SM vernuftig geslaagd. Die loopt parallel met de opgaande lijn in de zijkant van de achterruit en tegelijkertijd met het bovenste van het achterscherm. Verder kunnen de leren stoelen met de balkjes op de bewondering van Michiel rekenen: "Echt supermooi!"

Over die lijnen gesproken, de Fiat heeft net als de SM een leuk detail in de zijkant. Dat is de spannende lijnvoering in de zijruit en de B/C-stijl. Die loopt naar voren toe aan de onderkant. Echt prachtig! Verder buigt de achterruit om van de bovenkant van de auto naar de zijkant. Dat is een mooie overeenkomst tussen de SM en de 2300 coupé. Nog een leuk detail van de Fiat is het achterruit-



rijlicht. Dat zit niet bij de achterlichtunit ingebouwd, maar los in het midden op de bumper, onder de vierkante kentekenplaat en net zo breed.

### **Geluid**

Gevraagd naar het meest bijzondere aan de Fiat antwoordde Michiel spontaan en hardop: "Het geluid!" Net als Michiel vind ik het geluid van de Fiat echt heel erg leuk. Bij het intrappen van het gaspedaal komt een diepe grom vrij van de luchtaanzuiging van de carburateurs, gevolgd door het typische regelmatige licht en snel ratelende geluid van een zes in lijn uit de jaren 60. Verder spreekt de lange smalle carrosserie van de Fiat 2300 coupé Michiel bijzonder aan: "Dat ziet er echt geweldig uit. En het dashboard ziet er ook fantastisch uit." Michiel gaat verder met de achterraut. Die spreekt voor zich en is hiervoor al besproken. "Daar krijg ik veel reacties over." Qua techniek springt volgens Michiel het remsysteem eruit. Dat was voor z'n tijd echt bijzonder. De auto had namelijk remschijven rondom, twee vacuümrem-bekrachtigers en 3 cilinders per remklauw.

### **Motor**

De liefde van Michiel voor de Fiat is rationeel geboren. Michiel wilde na de 404 een aparte coupé voor niet teveel geld. Hij kwam uit bij de Lancia Flavia coupé en bij de Fiat 2300 coupé. Hij heeft met een paar Flavia's coupé gereden, maar vond eerder een goed exemplaar van de 2300 coupé. Daarbij was de motorisering ook belangrijk. Dat heeft de 2300 coupé voor op de Flavia coupé. De Fiat heeft een GT-waardige 6-cilindermotor met dubbele Webers. "Bij de Lancia vond ik het motorisch aspect minder aantrekkelijk." En toegegeven, de Fiat komt meer dan behoorlijk mee in het verkeer.



Juist bij hogere snelheden op de snelweg gaat de motor beter en stiller lopen. Dat gebeurt bij een toerental vanaf ongeveer 3500. Te merken is dat de Fiat ongeveer 10 jaar ouder is qua ontwikkeling. De SM deed dat wat vlotter, maar ook hier doet zich het verschil in tijdsgewricht gelden. Dat was in een periode dat de technische ontwikkelingen vooruit hielden. Daarbij speelt mijn SM vals met een modern motormanagement. Maar wat een beleving was het! Doen waarvoor de auto is bedoeld en geheel volgens het GT-concept, comfortabel op hoge snelheid over de snelweg van A naar B rijden. En dat in een prachtige auto. Ik krijg er nu bij het schrijven nog een hupje van.

### Aanschaf

Michiel spotte zijn 2300 coupé op internet. De auto stond in Zwolle. De vorige eigenaar was pas de tweede eigenaar van deze origineel Nederlandse bella. Hij had de auto eigenhandig volledig gerestaureerd en was kennelijk op zoek



naar iemand die de auto zou koesteren. Michiel maakte een afspraak om de auto te gaan bekijken. Er was concurrentie. Die bleek zich te hebben bezondigd aan het op voorhand ongezien bieden en afkraken om de prijs naar beneden te krijgen. Michiel raakte de juiste snaar. Hij begon met het bekijken van de auto en was daarbij positief over de auto. Er bleek overigens geen enkele reden te zijn de auto af te kraken. Die verkeerde en verkeert nog steeds in een heel goede staat. Er was een kleine 'maar'. Michiel vertelde de verkoper dat het budget een klein beetje tekort schoot ten opzichte



van de vraagprijs. Vanwege het leuke contact en het vertrouwen kon de verkoper daarmee leven.

*Bij het intrappen van het gaspedaal komt een diepe grom vrij van de luchtaanzuiging van de carburateurs*

Michiel beleeft veel plezier aan zijn Fiat 2300 coupé. De zeer behoorlijke kofferbak maakt dat de auto geschikt is om uit kamperen te gaan. Zijn grootste beleving was met vrienden in drie oldtimers (ook een E-type serie anderhalf 2+2 en een MG B cabrio) naar Goodwood Revival en aldaar kamperen tussen al het andere moois.

### Liefde voor de SM

De liefde van Michiel voor de SM is begonnen bij de DS: "Toen ik net mijn rijbewijs had, vond ik de DS echt prachtig en stond op het punt er één te kopen." Het kwam er niet van. Het werd een Peugeot 404, goedkoper als auto voor alledag. Nu vindt Michiel de DS nog steeds prachtig, maar vindt hij 'm alleen maar mooi. Daarbij is de auto overbekend. Hij hoeft de DS niet meer te hebben. Met de SM is dat anders. Die schuurt een beetje qua ontwerp en daarmee gaat de auto niet vervelen. Als ingenieur vindt Michiel de techniek en het streven om de auto op onconventionele wijze te perfectioneren, natuurlijk superaantrekkelijk.



# Airconditioning inbouwen in de SM

*Ik heb mijn SM nu zo'n 3 jaar en het is een fijne auto waar ik al heel wat leuke ritten mee gereden heb. Onder meer ermee naar La Ferté-Vidame geweest en de Citron Pressé gereden. Een van de dingen waar je dan tegenaan loopt, is het ontbreken van airconditioning. Want wat kan het warm worden in een SM!*

*door Peter van Geest*

Helaas is mijn SM origineel geleverd zonder airconditioning. Je kan natuurlijk airco in laten bouwen, maar ik heb ontdekt dat ik van sleutelen ook veel positieve energie krijg. Zodoende ben ik begonnen met het verzamelen van de benodigde onderdelen. Dat is nog een best boodschappenlijstje geworden: (foto 1)

- Verdamper
- Expansieventiel
- Compressor
- Condensor
- Slangen en koppelingen
- Recirculatieklep
- Ventilatoren
- Droger
- Trinary switch
- Relais
- Bedrading



## Verdamper, compressor

Een van de belangrijkste onderdelen is de verdamper, deze zit in het interieur aan de bijrijderskant onder het dashboardkastje. (foto 2) Deze maakt deel uit van het ventilatiesysteem van de auto en moet je wel origineel zien te verkrijgen. Hij zit in de behuizing voor de blowermotor, die behuizing is bijna hetzelfde als bij een auto zonder airco. Op de verdamper zit een expansieventiel (foto 3), dat heb ik ook vervangen voor een nieuwe. Als je een goede verdamper hebt bemachtigd, kan je de andere onderdelen bijna allemaal nieuw aanschaffen. De auto is al wel voorbereid op een airco-installatie, de poelie voor de snaar zit al op de centrale as



en de plek voor de compressor is aanwezig. In de kabelboom zitten ook op diverse plekken aansluitingen welke zijn afgetapet en vrijgemaakt kunnen worden. De compressor (foto 4) is een Sanden geworden, een moderne pomp als vervanging van de originele York-pomp. De condensor is ook een nieuwe geworden. Ik had in eerste instantie een iets te grote gekocht, maar toen konden mijn lampen niet meer meedraaien. Nu heb ik een serpentine flow condensor gekocht en met aluminium strips vastgemaakt aan de



radiateur. (foto 5) Origineel zitten de koppelingen met oude flareverbindingen aan elkaar, ik heb op 2 na alles vervangen voor O-ringaansluitingen. Alleen de verdamper sluit nog met flarekoppelingen aan op de nieuwe slangen. Om de koppelin-

gen aan de slangen te persen heb ik een pershulzenapparaat aangeschaft (foto 7), zodat ik mijn eigen slangen op maat kon maken.

## Recirculatieklep

In een SM zonder airco zit ook geen recirculatieklep. Deze wordt





ik vervangen door een 2-traps-contact wat bij 88 gr. fan 1 op vol vermogen doet draaien en als de temperatuur 92 gr. bereikt komt fan 2 op vol vermogen erbij. Als de airco wordt ingeschakeld, en de druk in het aircosysteem oploopt, draaien de 2 fans op halve kracht in serie.



### Droger, trinary switch, relais en aircoknop

De droger zit bij mij nu niet voor de condensor, maar net achter de radiator aan de kant van de accu. Een nieuw beugeltje tegen de voorsnip houdt hem op zijn plaats. Op de droger zit een trinary switch, deze beveiligd het systeem: (foto 9)

- Schakelt compressor uit bij

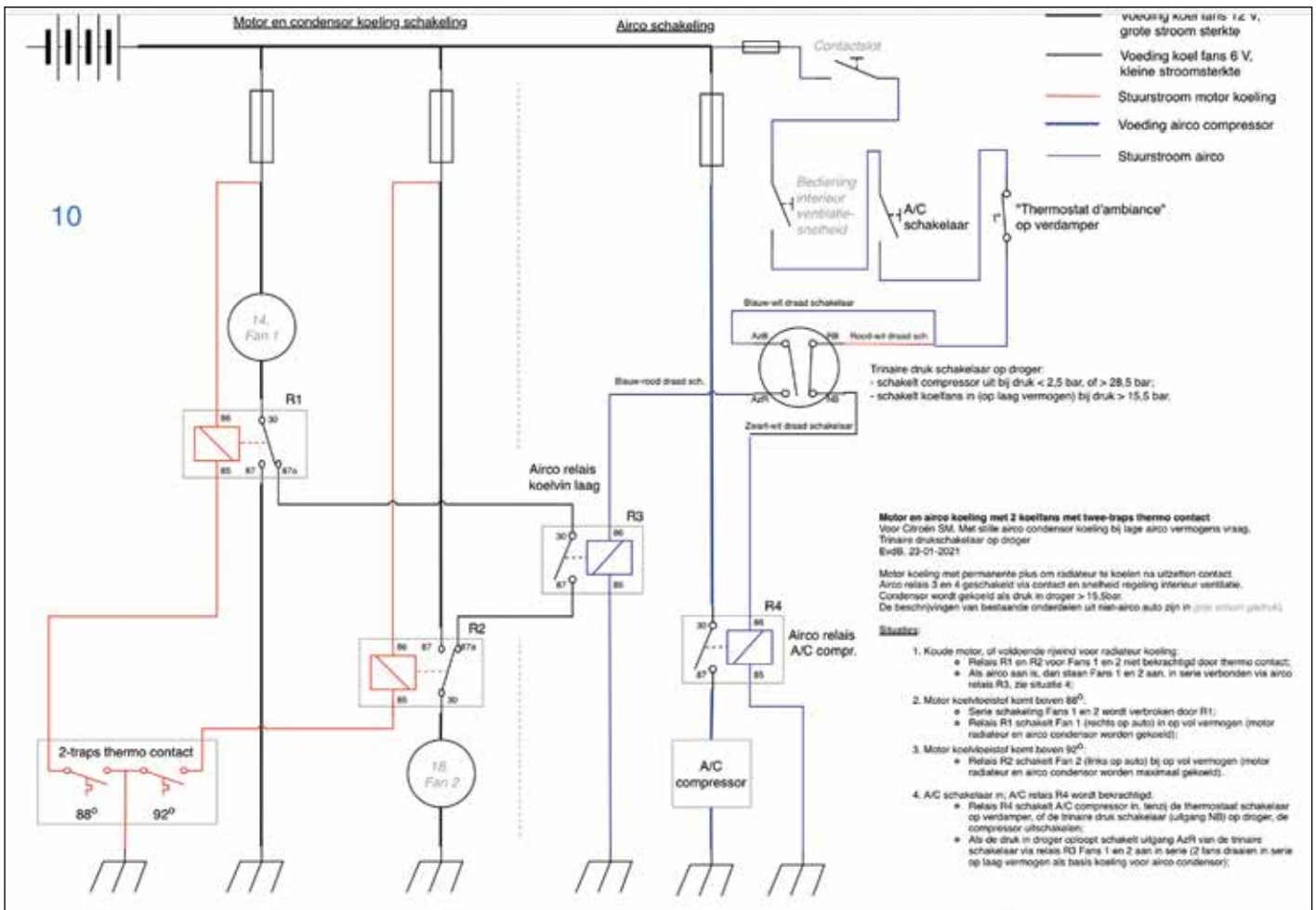


aangestuurd door het vacuüm-systeem en zit op het blowerhuis, en dient voor het koelen van de interieurlucht in de auto. De bediening van deze klep was ook nog een uitdaging. Ik heb hem via Facebook gescoord bij Citroën André, hij had nog een nos-exemplaar op voorraad. (foto 6)



Vor goede airconditioning heb je ook ventilatoren nodig met voldoende capaciteit. Mijn oude waren na doormeten maar 3,5amp. Ik heb ze vervangen door 2 nieuwe Spal-ventilatoren (foto 8) van 10amp. Deze zitten achter de radiator en zuigen de buitenlucht aan door de condensor en de radiator. In de radiator zit een thermocontact wat de ventilatoren doet inslaan. Hier zat bij mij een 68/82-gradencontact in wat eigenlijk al te laag was. Dat heb





druk < 2,5 bar of > 28,5 bar.  
 • Schakelt koelfans in (op laag vermogen) bij druk > 15,5 bar. Om dit allemaal te laten werken heb ik er 4 gezeekerde relais bij geplaatst. Een vriend heeft een mooi schema getekend.(foto 10)

ijskristal. (foto 11)

**Cool**  
 Als alles gemonteerd zit, moet het systeem gevacumeerd worden. Ik heb de vacuümpomp er een uur op gehad en daarna een uur

gewacht. Gelukkig was de druk nog precies hetzelfde.(foto 12) Het vullen van de airco heb ik bij een beviende garagist laten doen. Met als resultaat een heel coole auto. (foto 13)

*De compressor is een Sanden geworden, een moderne pomp als vervanging van de originele York-pomp.*

Vor de bediening wilde ik een aircoknop om het systeem aan en uit te zetten. Ik dacht dat er origineel zo'n knop op zou zitten, maar dat is niet zo. Origineel gaat het systeem altijd aan als je de ventilator aanzet. Nu kan je de ventilator aanzetten en als je airco wilt druk je op de knop met het





## SM's onder de hamer (18)



*Het was alweer een tijd geleden dat er een 'bijzondere' SM onder de hamer ging, maar 2021 begon meteen met een topper. Geen Opéra of Mylord, maar 'The Rig' van Jerry Hathaway wisselde van eigenaar. Een combinatie van maar liefst 2 unieke SM's. Ook de 'gewone' SM's werden weer volop aangeboden, waaronder de voormalige auto van erelid Peter Pijlman. De genoemde prijzen zijn in principe exclusief veilingtoeslag en eventuele andere bijkomende kosten.*

*door Sietse Beckers*

Datum: 25 november 2020  
Plaats: Palm Springs, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB4385, motor no. 400.088  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, blauw met crème lederen interieur, afgelezen tellerstand: 1622 kilometers.

Palm Springs vormt met zijn bijzondere architectuur uit het midden van vorige eeuw een mooie achtergrond voor deze donkerblauwe SM. Op het eerste oog Bleu d'Orient, maar de beschrijving leert dat het een

niet-originele tint marineblauw betreft. Desalniettemin een chique kleur, waartegen het eveneens niet-originele crème interieur goed afsteekt. De kleurkeuze van het leer is uiteraard smaakgevoelig, maar de verkoper heeft in ieder geval moeite gedaan om de auto er netjes bij te laten staan. Ook onder de motorkap ziet alles er keurig uit, waarbij onder meer de moderne airco en elektronische ontsteking opvallen. Verder springt vooral de uitlaat met afwijkende dempers in het oog. Kleine aandachtspuntjes betreffen de niet-werkende meedraaiende koplampen, de extra geplaatste



Een oude bekende voor de oplettende lezer, deze SM met exotische wortels. Anderhalf jaar geleden werd ze al eens aangeboden door veilinghuis Webb's, dat destijds mikte op een opbrengst tussen de 165.00 en 175.000 Nieuw-Zeelandse dollar (zo'n 100.000 euro). Dat bleek te hoog gegrepen, waardoor er ditmaal iets lager werd ingezet: 140.000 – 160.000 dollar (pakweg 90.000 euro). Nog steeds geen koopje en wederom bleef een eigenaarswissel uit. Meer over de auto zelf in SublieM 89.

Datum: 16 december 2020  
 Plaats: Salado, Verenigde Staten  
 Veilinghuis: Bring a Trailer  
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0282  
 Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, automatisch, airco, originele radio, grijs met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 25594 mijlen.



je toch al met een schep zout nemen. Onder de geïnteresseerden zaten een paar serieuze bidders die de verkoopprijs uiteindelijk opdreven tot een nette 47.777 dollar (39.750 euro).

Datum: 13 december 2020  
 Plaats: Auckland, Nieuw-Zeeland  
 Veilinghuis: Webb's  
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB2422  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, Continental Edison, goud met zwart lederen interieur, tellerstand: 5000 kilometers.

meters die niet functioneren en een haperende benzinemeter. Maar goed, de benzinemeter moet

Een SM die volgens Bring a Trailer cadeau werd gedaan aan de verkoper. Zo'n boodschap maakt altijd nieuwsgierig, zeker omdat de schenking in 2020 plaatsvond. Zo'n gegeven paard kan je toch niet in de bek kijken en meteen doorverkopen? Een klein beetje spuurwerk doet vermoeden dat de schenking helaas niet zo feestelijk was. Deze Amerikaanse dame was ooit in het bezit van Reaves Tuthill uit Florida, een SM-enthousiasteling die begin vorig jaar overleed. Het enthousiasme van Reaves blijkt onder meer uit de bijgeleverde (oudere) facturen.





Die tonen mechanisch werk door SM World en Excelsior Motors, niet de minste namen. Ook werd de auto al eens overgespoten. Het zwarte leer zou aan vervanging toe zijn, maar de foto's tonen een interieur dat niet eens zo heel bar is. In ieder geval goed genoeg om nog een tijdje mee door te gaan. Met de auto kwamen verder een verzameling onderdelen, Citroënmemorabilia en uitgebreide documentatie. De verder geringe informatie vanuit de verkoper maakte dit een beetje een gok, maar voor 35.750 dollar (29.750 euro) kan de nieuwe eigenaar best wel eens een goede deal hebben gemaakt.

Datum: 8 januari 2021  
 Plaats: Muiden  
 Veilinghuis: Catawiki  
 Kavel: Citroën SM 1970, chassis no. 00SB0199  
 Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, bruin met bruin lederen interieur, trekhaak, afgelezen tellerstand: 26937 kilometers.  
 Een schuurvondst, deze vroege Nederlandse SM. Geleverd op 22 december 1970 en destijds gekocht en gereden door Citroën

Dealer Garage Hoefnagels. De laatste keer dat deze diva de Nederlandse wegen zag, lijkt echter alweer een tijd geleden. Exterieur en interieur vragen grondig werk en de motor wordt in delen meegeleverd. Een SM voor de hobbyist dus, die bereid is om haar weer in volle glorie te herstellen. Volgens de verkoper is de auto compleet, maar dat is bij dit



soort projecten altijd een gok die je als koper neemt. Ondanks die projectstatus durfde Catawiki nog een verwachte opbrengst tussen de 18.000 en 22.000 euro op te geven. Het uiteindelijke winnende bedrag van 9533 euro is een stuk reëler.

Datum: 19 januari 2021  
 Plaats: Roclincourt, Frankrijk  
 Veilinghuis: Catawiki  
 Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD1061  
 Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 92712 kilometers.  
 Nog een oude bekende, ditmaal een SM die vorig jaar zomer al eens op Catawiki stond. De ver-



koper deed een nieuwe poging, aangevuld met extra foto's. Het gevolg: oud en nieuw beeldmateriaal door elkaar en daardoor nog steeds vragen rondom de werkelijke huidige staat. Toch viel het hoogste bod met 32.500 euro deze keer 2.500 euro hoger uit, en dat kleine verschil bleek voldoende om nu wel tot een verkoop te komen. Meer over de auto zelf in SublieM 91.

Datum: 20 januari 2021

Plaats: Baltimore, Verenigde Staten

Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0864

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, zonnedak, bruin met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 98040 mijlen.

Een van de betere recente deals, deze Amerikaanse met 3.0 liter blok. Oorspronkelijk was dat blok gekoppeld aan een automaat, maar Excelsior Motors wisselde die om voor een handbak. Sowieso voerde het bedrijf van David Hume veel werk uit aan de techniek, getuige de vele facturen die terugvoeren tot 1989. Kijken we naar het exterieur, dan val-



len een paar kleine blaasjes op aan de rechterzijde. Los daarvan ziet alles er keurig uit. Het interieur heeft zijn beste tijd gehad, maar daar is de verkoper eerlijk over. Al met al helemaal geen slechte auto, zeker niet gezien de uiteindelijke verkoopprijs. De nieuwe eigenaar mocht zijn SM namelijk meenemen voor 25.987 dollar (21.600 euro). En dat was inclusief de garantie van David Hume dat hij zo in kon stappen en probleemloos van de oostkust



naar de westkust en weer terug kon rijden. In de commentaren op Bring a Trailer met recht een steal genoemd.

Datum: 22 januari 2021

Plaats: Scottsdale, Verenigde Staten

Veilinghuis: Gooding & Co

Kavel: Citroën 'Race SM' 1972, chassis no. 00SB5805 & Citroën 'Work SM' 1973, chassis no. 00SD0414 & custom trailer 'Port SM'





Bijzonderheden 'Race SM': carburateur, 3.0 liter, dubbele turbo, handgeschakeld, rood met kaal race-interieur, onnoembaar veel modificaties, kilometerstand: onbekend.

Bijzonderheden 'Work SM': carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, rood met zwart lederen interieur, eveneens onnoembaar veel modificaties, afgelezen tellerstand: 31219 mijlen.

Nu al een van de meest spraakmakende veilingen van het jaar. Vrijwel ieder automedium besteedde begin dit jaar aandacht aan het onder de hamer gaan van 'The Rig', en terecht! Het levenswerk van SM-coryfee Jerry Hathaway behoeft onder SM-liefhebbers weinig introductie en is een ongelooflijk knap staaltje werk. Eind jaren '70 kreeg Jerry het idee in zijn hoofd om een snelheidsrecord te rijden met een SM. Hij ging aan de slag met de 'Race SM', wist het vermogen van de 3.0 liter V6 naar 250 paarden te krijgen en haalde op de zoutvlakte van Bonneville een be-

wonderenswaardige 151.249 mijl per uur (~243 km/h). Voor Jerry was het niet genoeg. Hij nam de auto verder onder handen, installeerde onder meer 2 knoepers van turbo's (naar verluidt met 530(!) pk als gevolg) en wist in 1985 de magische grens van 200 mijl per uur te slechten: 200.002 mijl per uur. Twee jaar later, in 1987, snoepte zijn eigen vrouw Sylvia dat record van hem af door nog net een tandje harder te gaan: 202.301 mijl per uur (~325 km/h). Een klasserecord dat 23 jaar stand wist te houden. Een vaak gemaakte grap, waar Jerry zelf ook om kan lachen, is dat Sylvia's slankere bouw de doorslag gaf. Ergens in diezelfde jaren '80 werden de pick-up en trailer die Jerry gebruikte voor het vervoer van de 'Race SM' gestolen. In

plaats van bij te pakken neer te zitten, besloot hij tot een radicale aanpak: hij transformeerde een SM tot pick-up -de 'Work SM'- en bouwde een bijpassende trailer, de 'Port SM'. De drie-eenheid kwam later bekend te staan als 'The Rig'. Een creatie van formaat en de grote trots van Jerry. Dat maakt het des te triester dat het afscheid in januari niet vrijwillig ging. Als gevolg van het einde van zijn huwelijk (inmiddels niet meer met Sylvia) en de bijbehorende kosten, eindigde 'The Rig' noodgedwongen op de veiling. Jerry verwoordde het daags na het afhameren zelf als het verliezen van zijn 'life long best friend'. Je zou zo meerdere SublieMs vol kunnen schrijven over alle drie de onderdelen van 'The Rig'. Zelfs de trailer zit enorm vernuftig in elkaar. Eigenlijk moet je het met eigen ogen zien... En dat zou zomaar binnenkort kunnen! Voor de Facebookers onder ons is het al geen geheim meer, maar voor wie iets minder digitaal door het leven gaat: 'The Rig' verhuist naar België naar ons eigen clublid Thierry Dehaeck. Een prachtige aanvulling op zijn toch al indrukwekkende collectie. Van harte Thierry! Zodra de corona-omstandigheden het toelaten, hopen we met de club een keer een bezoek te brengen. En mocht je er niet bij







kunnen zijn: geen zorgen, in SublieM gaan we zeker nog een keer uitgebreid aandacht besteden aan de drie-eenheid.

Oh ja, dan nog het veilingresultaat natuurlijk. 'The Rig' is geveild voor 203.500 dollar (167.500 euro), net iets boven de verwachting. Dat, maar bovenal het feit dat zijn levenswerk bij een liefhebber terecht is gekomen, is hopelijk een kleine pleister op de wonde voor Jerry.

Datum: 28 februari 2021

Plaats: Auburn, Verenigde Staten

Veilinghuis: RM Sotheby's  
Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SD0500

Bijzonderheden: carburateur, 3.0 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, zwart met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 02835 mijlen.

Het is een komen en gaan van oude bekenden dit keer. In SublieM 91 kwam deze 'Frenchy SM' gedoopte diva ook al voorbij, eveneens aangeboden door RM Sotheby's. Een op het oog helemaal geen onaardige SM, door mij destijds als steal

betiteld vanwege het relatief lage winnende bod van 29.700 dollar (26.500 euro). Nou, het blijkt dus nog beter te kunnen. De koper van toen zette slechts 64 mijl op de teller alvorens de auto weer van de hand te doen. Wellicht is er het nodige mis waar wij geen weet van hebben, maar lucratief bleek de snelle verkoop in ieder geval niet. Ik bombardeer 'Frenchy SM' gewoon opnieuw tot een steal, want ditmaal ging ze van de hand voor 'slechts' 20.900 dollar (17.250 euro).

Datum: 10 maart 2021

Plaats: Parijs, Frankrijk

Veilinghuis: Bonhams

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SC2123

Bijzonderheden: injectie, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, blauw met grijs stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 55045 kilometers.

Jawel, eindelijk weer eens een injection electronique! Een Italiaanse ditmaal, geleverd op 23 juni 1973 in de provincie Macerata (Midden-Italië). De boekjes van toen zitten nog bij de auto. De oorspronkelijke eigenaar hield de auto tot aan zijn dood eind jaren '90, waarna zijn weduwe haar





verkocht aan de aanbieder, die de auto samen met zijn vader koesterde. De foto's tonen inderdaad een auto die goede zorgen gehad lijkt te hebben. Volgens Bonhams is alles in prima staat, maar veel details worden niet gegeven behalve een handgeschreven briefje over een uitlaatwissel in 2008. Een beetje een gok dus en de bidders bleven misschien wel daardoor terughoudend. De geschatte opbrengst tussen de 50.000 en 60.000 euro bleef buiten beeld en de reserve werd niet behaald.

Datum: 10 maart 2021  
 Plaats: Parijs, Frankrijk  
 Veilinghuis: Bonhams  
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. 00SB0707  
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, brons met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 73046 kilometers. Wellicht vond de voorgaande SM geen koper, omdat Bonhams op dezelfde veiling nog een diva aanbood. De ex van voormalig voorzitter Peter Pijlman welteverstaan. Peter kocht de auto in 2000 van Gaspard Beke na advies

ingewonnen te hebben bij Robert Opron, aldus Bonhams. Onderhoud vond plaats bij Van der Laan in Abbenes, tot de auto in 2013 overging naar een nieuwe eigenaar. Die liet het onderhoud en een aantal modificaties uitvoeren door Renard Automobiles in Beneden-Leeuwen, waaronder een Rootselaar-ontsteking. Op het oog een keurige SM met her en der wat patina en kleine gebruik



kerssporen, maar dat mag na ruim 50 jaar en ze kan het hebben. Geveild voor 43.700 euro, inclusief kosten.

Datum: 13 maart 2021  
 Plaats: Muiden  
 Veilinghuis: Catawiki  
 Kavel: Citroën SM 1971, chassis no. onbekend  
 Bijzonderheden: carburateur, 2,7 liter, handgeschakeld, rood met



zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 48291 kilometers. Van dezelfde aanbieder als de eerder beschreven Nederlandse schuurvondst. En met vrijwel exact dezelfde beschrijving, dus daar valt niet op te varen. Op het zicht mag in ieder geval duidelijk zijn dat ook dit een project betreft. De auto ligt al deels uit elkaar en dat roept uiteraard weer de vraag op hoe compleet alles is. Ook de motor is verwijderd en gedemonteerd. En hoe verder je door de foto's klikt, hoe meer onderdelen er ineens van de auto verdwenen zijn! Een project voor iemand met lef dus. Catawiki was bij deze 'schuurvondst' al een stuk conservatiever met de schattingen: 11.000 – 12.500 euro. Zoals altijd te hoog natuurlijk, maar voor Catawiki's doen redelijk in de buurt van het uiteindelijke winnende bod: 7000 euro.

Datum: 10 april 2021

Plaats: Ceglie Messapica, Italië

Veilinghuis: Catawiki

Kavel: Citroën SM 1975, chassis no. onbekend

Bijzonderheden: injectie, 2,7 liter, handgeschakeld, airco, bruin met oker stoffen interieur, afgelezen tellerstand: 83230 kilometers.



Is ze nou Brun Roquebrune, deze Italiaanse, of toch een zelfgekozen kleurtje? Ik kom er niet uit en laat jullie er graag zelf over mijmeren. Wat weten we wel? In ieder geval dat dit een van de laatst gebouwde SM's is, want in 1975 rolde er niet veel meer van de band. Verder moeten we het vooral van de verkoper aannemen. Die meldt dat alles zich in keurige staat bevindt en dat er jaren geleden een conserverende restauratie heeft plaatsgevonden. De foto's

tonen ook zeker geen verkeerde SM. Met name het interieur oogt wat smoezelig en er lijken wel een paar kleine aandachtspuntjes te zijn, maar niks onoverkomelijks. In principe een auto waar je direct plezier van kunt hebben. Alleen wat moet dat kosten? Goede vraag. Het antwoord moet ik jullie verschuldigd blijven, wat de bidders wilden geven bleek in ieder geval onvoldoende voor een verkoop.





Datum: 18 april 2021

Plaats: Ascot, Groot-Brittannië

Veilinghuis: Historics Auctioneers  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9047

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, goud met bruin lederen interieur, afgelezen tellerstand: 62072 kilometers.

Nog een buitenkansje, zo leek het, zeker met de huidige stand van de Engelse pond. 'Slechts' 23.000 – 27.000 pond (26.500 – 31.000 euro) verwachtte Historics Auctioneers op te halen voor deze diva. En dat terwijl hier toch een hele leuke, van oorsprong Italiaanse, SM lijkt te staan. Buitenkant oogt netjes, interieur ziet er, op een mogelijke scheur in de achterbank (moeilijk te zien), mooi uit en volgens de eigenaar rijdt ze goed. Ok, het raam aan de bestuurderskant wil niet naar beneden, maar als dat alles is. Bij bovenstaande verkoopprijs blijft er waarschijnlijk nog wel wat over om dat te verhelpen. Maar helaas voor de geïnteresseerden, de inschatting bleek toch wel erg aan de voorzichtige kant te zijn. Uiteindelijk gingen de bieders er ruim overheen om te eindigen bij 36.224

pond (41.500 euro).

Datum: 24 april 2021

Plaats: Kirkland, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer

Kavel: Citroën SM 1973, chassis no. 00SB5820

Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, originele radio, goud met zwart lederen interieur, afgelezen tellerstand: 50404 mijlen.

Eind 1971 gebouwd als een '72-model en uiteindelijk als een '73'er geregistreerd. Typisch, een diva die liegt over haar leeftijd.

En ze komt er nog mee weg ook, want je zou deze dame geen 50 geven. Oorspronkelijk geleverd aan Parthenon Motors in Kelowna, Canada, kwam ze in december 1972 in handen van een familie die haar tot 2014 in bezit hield. Via via belandde ze uiteindelijk in juli 2020 bij een Amerikaan, die in zijn korte periode als eigenaar onder meer de auto liet overspuiten in Sable métallisé. Ook de bolpen, carburateurs en airco kregen aandacht. In 2014 zouden al de kettingen en kleppen vervangen zijn. Over het interieur kunnen





we kort zijn: op een open naadje en enkele vlekjes na ziet dat er geweldig uit. Inclusief de originele Autovox-radio, die Canadese SM's in de eerste jaren nog meekregen voordat er werd overge-

stapt naar de Motorola-radio's. Een SM om zo in weg te rijden dus. Dat mag wat kosten, dachten de bidders duidelijk. Dankzij een flinke eindsprint op de laatste dag eindigde het bieden bij een niet misselijke 65.000 dollar (53.500 euro). Meer dan genoeg voor een deal.

Datum: 29 april 2021  
Plaats: Alamo, Verenigde Staten  
Veilinghuis: Bring a Trailer  
Kavel: Citroën SM 1972, chassis no. 00SB9507  
Bijzonderheden: carburateur, 2.7 liter, handgeschakeld, airco, grijs met rood lederen interieur, afgelezen tellerstand: 19309 mijlen.

Knalrood van binnen en Gunmetal Grey van buiten, dat kan er maar een zijn. Yes, deze SM kwam vorig jaar ook al voorbij. In SublieM 91 lees je er meer over. Verkoper en koper waren destijds laaiend enthousiast, des te verbaazingwekkender is het dat de auto nu alweer te koop werd aangeboden voor grofweg hetzelfde bedrag als toen. De eigenaar zal er goede redenen voor hebben. Helaas voor hem moet je voor een SM in deze kleurstelling net die ene persoon tegenkomen die er evenzo enthousiast over is als jij. En die dan ook nog bereid is om in de buurt te komen van de gehoopte 50.000 – 60.000 dollar (41.000 – 49.000 euro). Die persoon werd ditmaal niet gevonden.



## SM op zijn Vlaams

**Bladerend door mijn archief moet ik bekennen dat ik niet bij al mijn materiaal een uitgebreid achtergrondverhaal heb. Neem nou deze brochure. Het betreft een Vlaams exemplaar uit 1973 en... dat is eigenlijk alles dat ik er over kan vertellen. Dat maakt het natuurlijk niet minder leuk om naar te kijken!**

*door Jeroen van Tongeren*



CITROËN  SM

## DE ONOVERWINNELIJKE SM

2 mei 1971: de Citroën SM behaalt de overwinning in de 14e Rallye van Marokko, die bekend staat om zijn buitengewoon moeilijk parcours. De eerste keer dat de SM in een wedstrijd uitkomt en meteen zijn eerste overwinning. De SM staat aan 't begin van een veelbelovende sportieve carrière.

De SM is méér dan een geweldige sportwagen, is méér dan een «Gran Turismo», want naast al zijn bijzondere eigenschappen neemt hij door de uiterste zorg die zelfs aan 't kleinste detail is besteed, een heel aparte plaats in aan de top. Samen met zijn comfort, buitengewone wegligging en technische perfectie, geeft de SM ongekennde luxe en veiligheid. Werkelijk op alle punten een auto, geschapen om te winnen.

### Vooruitstrevende techniek.

Alle technische know-how, alle technische snufjes, uitgeprobeerd en geperfectioneerd in de DS, vindt men terug in de SM.

De hydropneumatische vering geeft met de voorwielaandrijving een wegligging die iedere snelheid en ieder wegdek probleemloos maakt.

Het stuurbekrachtigingssysteem is uniek ter wereld: bij stilstand worden de wielen automatisch in een rechte lijn teruggebracht.

In de stad laat de SM zich met één hand besturen. Hoe hoger men echter de snelheid opvoert, hoe krachtiger de besturing wordt en hoe beter de bestuurder de wagen in zijn macht heeft.

Op de 4 onafhankelijke wielen zijn schijfremmen aangebracht, terwijl een automatische remkrachtverdeler en 2 gescheiden circuits steeds borg staan voor een goed werkend remsysteem.

Nog een andere exclusieve Citroën-techniek: de 6 jodiumlampen, waarvan 2 dimlichten, 2 grote lichten en 2 vérstralers, die met het stuur meedraaien en zo de bochten verlichten. Bijzonder goed zicht wordt bovendien verzekerd door de 2 achteruitrijlampen, door de 2-snelheden ruitenwissers, die ook met tussenpozen werken en door de automatische ontdooiing van de achterraut.

### De Maserati-motor.

De SM-motor is een V-vormige 6-cilinder Maserati van 2670 cm<sup>3</sup>, die een vermogen van 180 pk bij 6250 omw/min. ontwikkelt. Zo wordt de SM voortgestuwd met meer dan 220 km/u en is 't mogelijk om vanaf stilstand één kilometer in minder dan 30 seconden af te leggen. Het cilinderblok, de cilinderkoppen en de olieradiator zijn uit een lichte metaallegering vervaardigd, de bovenliggende nokkenassen bedienen de kleppen en 3 tweevakscarburateurs voeren de motor. De 5-versnellingsbak maakt dat bij 't juiste toerental lange afstanden op de grote weg afgelegd worden en 't meeste profijt getrokken wordt van 't grote vermogen der motor.

### Gran Turismo.

Om de voortdringingsweerstand te verhogen, zijn er nergens uitsteeksels of scherpe hoeken te bekennen. De koplampen en de nummerplaat liggen in een gebogen, ingebouwde glazen kast, de elektrisch bediende zijruiten zijn eveneens gebogen. Het interieur is meer dan buitengewoon verzorgd. De kuipstoelen, in alle standen en posities verstelbaar, zijn anatomisch gevormd en passen zich bij iedere rijder aan. De hoofdsteunen zijn in hoogte en diepte te verstellen.

Het stuurwiel is ovaal, met 'n kleine diameter en opgevuld met schuimrubber zodat het beter in de hand ligt. De bestuurder heeft de mogelijkheid het qua hoogte en diepte te verstellen, zoals dat 't best bij hem past. Op het dashboard bevinden zich, naast de kilometer teller en de elektronische toerenteller, een remafstandenschaal en een waarschuwing-blok met alle benodigde controle-lampjes. De air conditioning is praktisch geheel onafhankelijk van de snelheid omdat de ventilator door een rheostaat wordt bediend en een thermostaat de temperatuur regelt. Door het super luxueuze SM-interieur met zijn ongelooflijk aantal uitgekniende details, ontstond die speciale sfeer, dat ongekennde comfort waardoor de SM zich trots en zelfverzekerd aan de top bevindt.







CITROËN  SM



## Technische gegevens

**Gewicht:** DIN-gewicht: 1540 kg.  
 Totaal toelaatbaar gewicht: 1870 kg.  
**Motor:** Maserati type C 114-1, 6 cilinders in V-vorm op 90°.  
 Boring: 87 mm. Slag: 75 mm.  
 Cilinderinhoud: 2670 cm<sup>3</sup>.  
 Compressieverhouding: 9 (superbrandstof).  
 2 X 2 bovenliggende nokkassen (ketting).  
 Cilinderblok en cilinderkoppen in licht metaal.  
 Verwisselbare cilindervoeringen.  
 Olieradiator van licht metaal. Oliefilter.  
 Elektronische benzine-insputing.  
 Elektronische Bendix benzinepomp.

12 Volt 70 A/u accu. Wisselstroomdynamo 940 W.  
 Horizontaal liggende waterradiator.  
 2 elektrische thermostatisch geregelde ventilatoren.  
 Vermogen:  
 178 DIN pk bij 5500 omw/min.  
 188 SAE pk bij 6250 omw/min.  
 Motor koppel:  
 23,7 mkg DIN bij 4000 omw/min.  
 24,1 mkg SAE bij 4000 omw/min.  
**Overbrenging:** Voorwielaandrijving.  
 Diafragmakoppeling.  
 Versnellingsbak met 5 geheel gesynchroniseerde versnellingen.

Mechanische bediening met versnellingshendel op vloertunnel. Pignon X kroonwiel BX35 radiaal. Homokinetische aandrijving.  
**Chassis:** Zelfdragende carrosserie.  
 4 onafhankelijk geveerde wielen.  
 Hydropneumatische ophanging. Hoogteregelaars voor en achter zorgen voor een constante wagenhoogte, onafhankelijk van de belading.  
 Wiel verwisselbaar zonder opkrikken met de hand.  
**Remsysteem:** Bekrachtiging met dubbel circuit dat zich automatisch aan de belasting en de verdeling daarvan aanpast. 4 schijfremmen.  
 Mechanische handrem op de vloer die op de voorwielen werkt. Benzinetank: 90 l.

6 inch velgen. Banden: 205/70 VR 15 KWX. Radiaal.  
**Stuurinrichting:** Hydraulisch bekrachtigde tandheugelbesturing waarvan de bekrachtiging afhankelijk is van de snelheid. Het stuur komt automatisch bij stilstand in de rechthoekstand.  
 Stuurkolom met twee knusoppelingen.

**Afmetingen:** Lengte: 489,3 cm.  
 Breedte: 183,6 cm.  
 Hoogte (constant): 132,4 cm.  
 Bodemvrijheid (constant): 15,5 cm.

**Carrosserie en uitrusting:** Elektrisch bediende zijruit. Scharnierende achterzijruit met instelbare opening.  
 2 verstelbare kuipstoelen die opklapbaar zijn en naar voren schuifbaar.  
 2 hoofdsteunen met verstelbare hoek en hoogte.  
 Achterbank met 2 kuipstoelen, centrale armleun en aan weerszijden een armleun en esbak.  
 Kunstleer of stof bekleding. Moquette tapijt.  
**Prestaties:** Max. snelheid: 226 km/u.  
 Acceleratie met alleen bestuurder aan boord:  
 400 m met staande start: 16,2 sec.  
 1000 m met staande start: 29,9 sec.  
 0 tot 100 km/u in 8,9 sec.  
 DIN benzineverbruik: 11,22 l.

**Extra:** air conditioning, radio, getinte ruiten, leer (zwart of naturel).



**CITROËN** <sup>SM</sup>

Foto: Citroën Nederland - Deze voorbeelden van kleurrijke voorwerpen zijn 1/25 sch. 1/25 sch. 1/25 sch.



# AVELINGEN

- RESTORATIONS -



## Avelingen Restorations

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

- Advies
- Restauraties
- Plaatwerk
- Richtwerk
- Taxaties

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

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

