



MOBIEL

Redactie: Huub Paulissen 046-4116335, featureredactie@mgl.nl

Prijsvergelijking brandstoffen

(Landelijk advies 6-10)

	BELGIË	DUITSLAND	NEDERLAND	LIMBURG
EURO95	1,433	1,359	1,482	
DIESEL	1,135	1,169	1,133	
LPG	0,502	0,770	0,589	

Goedkope Euro95 per regio (6-10)

Venray	Tinq Bergen	1 405
Venlo	Tango Tegelen	1 415
Weert	Gulf Ospel	1 420
Roermond	Gulf Herkenbosch + Vlodrop	1 394
Sittard	Tinq Geleen	1 399
Heerlen	Tango Landgraaf + Jeurissen	1 395
Valkenburg	Gulf Vaals	1 449
Maastricht	Tango Maastricht	1 405

VRIJDAG 7 OKTOBER 2005



In het kader van het jubileum van de Citroën DS komt deze week ook de tip uit de koker van autorestauteur Theo Albers uit Swolgen. Volgens Albers maken veel eigenaren van de Citroën en van tal van andere oldtimers de fout om er moeie auto's van te maken. „De meeste bezitters rijden er te weinig mee. In het voorjaar wordt de auto van stal gehaald en in het najaar mag hij aan zijn winterslaap beginnen. Dat is niet lekker voor zo'n oud beestje en je kunt er zeker van zijn dat je daardoor ieder jaar weer op mankementen stoot. Lekkages, vastgelopen remmen, defecte veringen, ik maak het iedere keer weer mee. Gewoon lekker door blijven rijden. Natuurlijk niet bij beestenweer, maar als het in de winter koud maar mooi droog weer is, ga er dan mee toeren. Stilstand is achteruitgang en dat geldt ook voor een oldtimer.”

*** Hebt u een bruikbare tip voor onderhoud, kostenbesparing of gewoon om meer plezier te hebben van uw auto, fiets, motor, caravan enzovoorts? Stuur deze s.v.p. met naam, adres en telefoonnummer per e-mail naar redactiemobiel@mgl.nl of per post naar Redactie Mobiel, Postbus 5112, 6130 PC Sittard.**

Iedere gepubliceerde inzending wordt met een aardige attentie beloond.

ADRESSEN

Volgens de officiële Citroën ID/DS-club zijn er in Nederland 66 gespecialiseerde adressen waar de liefhebber terecht kan voor aankoop, reparatie, restauratie en onderhoud van de jubilaris. In Limburg zijn het er vier:

Garage Bagnole
Kerkveldweg Oost 20E Echt
Tel. 0475-400669

Garage Citro Advies
Parallelweg 8 Heerlen
Tel. 045-5716708

Restauratiebedrijf Theo Albers
Gen. Dempseystraat 33A Swolgen
Tel. 06-53486877

Ton Linders
Keulerstraat 24 Weert
Tel. 0495-530086



Parijs wordt zondag bezet door een armada van Citroëns DS. Een parade van 1600 monumenten over de Champs Elysées als ode aan de vijftig-jarige Déesse (Frans voor godin). In Noord-Limburg zit een man die weet wat het is om je leven te wijden aan een van de mooiste schepsels van de auto-industrie.

Leven voor de Godin

by Huub Paulissen

Het moet een zij zijn”, lacht Theo Albers (48) uit Meerlo. „Als je alleen al ziet hoe elegant zij uit de slaaphouding opveert op het moment dat de hydropneumatische vering wordt geactiveerd, en zich weer te ruste legt als je de motor uitzet...”

Lyrisch vertelt hij over de zeven schoonheden die de Citroën DS voor hem onweerstaanbaar maken. De bijzondere neus; het figuur dat van breed naar smal loopt; het ronde achterste; de meedraaiende ogen die je in het donker de weg wijzen in een bocht; het wispelturige hart dat met de nodige bypasses moeiteloos een half miljoen kilometer meegaat; het temperament bij het remmen; het eenspaaks stuurwiel die met de wijzer op de zeven moet staan om de bestuurder bij een forse crash te beschermen.

Zet Albers op de praatstoel over de Citroën DS en je vergeet tijd en omstandigheid. Hij voert je naar zijn geliefde Normandië, waar hij meerdere keren per jaar het ingedutte leven op de kop zet in dorpjes waar toeristen zich niet wagen. Kelders, schuren en zolders worden binnenstebuiten gekeerd, om onder duimdikke stoflagen iets te ontdekken van een karkas dat ooit aan Citroën DS toebehoorde.

„De meeste restaurateurs en kopers gaan naar het zuiden van Frankrijk, omdat daar de droogste auto's vandaan zouden komen. Om niet in dezelfde markt te vissen ben ik al jaren geleden naar Normandië gegaan. Het opkopen van de auto's, die daar soms gewoon staan weg te rotten, is een avontuur op zich. Meestal ga ik naar de dorpskroeg en via-via is dan al-

Theo Albers in zijn Citroën-paradijs. foto Jonathan Vos



tijd wel bij iemand een DS te halen. Die zet ik op een enorme trailer voor het hotel en dat trekt zoveel bekijks dat de mensen uit de omgeving vanzelf hun DS of onderdelen komen aanbieden. Waar anderen de neus voor ophalen, daar kan ik nog iets moois van maken. En meestal is het ook nog supergezellig. De Fransen in die dorpjes zijn zo gastvrij dat eerst stevig moet worden gedronken, gegeten en geslapen om de deal te bekrachtigen. Soms haal ik zo wel tien auto's op. Met lege handen ben ik nog nooit teruggekeerd.”



heeft zo in ruim twintig jaar al tussen de 800 en 900 'snoeken' of 'strijkijzers' naar Nederland gehaald.

Tweede voor de verkoop of restauratie en eenderde wrakken voor de onderdelen. Het gaat veel verder dan een vakman die van zijn hobby zijn beroep heeft kunnen maken. Voor Albers, één van de vier gespecialiseerde DS-restaurateurs in Limburg, is het een religie waaraan hij bijna dagelijks veertien tot vijftien uur offert. De passie gaat zelfs zo ver dat zijn vrouw Frankrijk taboe heeft verklaard voor gezinsvakanties. „Wij zijn een keer naar een camping in Frankrijk getogen. Ben ik met René op pad gegaan en binnen een paar dagen hadden we vier auto's gekocht en naast onze tent gezet. Mijn vrouw deelt mijn passie voor die auto, maar dit werd haar toch te gek. Sindsdien gaan we overal op vakantie, behalve naar Frankrijk.”



Het was liefde op het eerste gezicht. Niet alleen uiterlijk, ook innerlijk. De geavanceerde maar kwetsbare techniek, was voor jonge Theo de ultieme uitdaging. In de jaren dat hij zijn horizon verbreedde bij andere merkgarages als Fiat en Opel, bleef hij de Godin in de avonduren trouw.

In 1987 had hij als internationaal service-monteur bij Daf Trucks te veel van zijn rug geëist en werd afgekeurd. Aan drie jaar als conciërge op een middelbare school kwam een einde door een fusie. Theo Albers, 34 jaar pas, dacht diep na over zijn toekomst en nam met zijn vrouw een besluit waar hij nog geen spijt van heeft. „Met dat medisch verhaal zat niemand op mij te wachten. Wij woonden inmiddels in Tiel en hebben alles achter ons gelaten om met de restauratie en onderhoud van de DS de kost te gaan verdienen. Hier in Noord-Limburg vonden we precies wat ons beviel. In Meerlo een huis en in Swolgen een bedrijfspand.”



Het sleutelen aan de Citroën DS is voor Theo Albers meer dan een aangename manier om geld te verdienen. Het is zijn bijdrage aan het bewaren van een stukje cultureel erfgoed. „Ik verkoop ook niet zomaar aan iedereen een DS. Als ik bij een klant geen goed gevoel heb, dan krijgt hij de auto niet. Het kan ook gebeuren dat ik spijt krijg van een verkoop, omdat de nieuwe eigenaar niet fatsoenlijk met de auto omgaat. In zo'n geval probeer ik de auto terug te kopen.” Gelet op zijn orderportefeuille kan hij zich de luxe van het selecteren permitteren. Hij zit voor een jaar volgeboekt met restauraties. Tussen de 500 en 800 uur neemt een volledige restauratie in beslag. „Ik werk het liefst alleen en dan moet je creatief zijn. Om mijn kapotte rug te sparen, heb ik allerlei speciale stellingen gemaakt om zware onderdelen te tillen. Ik werk ook altijd aan meerdere auto's tegelijk, want maandenlang alleen maar met één auto bezig zijn dat kan ik niet opbrengen.”

Na Frankrijk rijden in Nederland de meeste DS'en, zo'n 6000. Regelmatig komen liefhebbers met een gek verzoek. „Daar werk ik dus niet aan mee. De klant mag de kleur bepalen en voor de rest gaat de auto hier in originele staat naar buiten. Het meest bizarre verzoek? Ooit vroeg iemand een DS op te knappen en helemaal blank af te leveren. Hij wilde de auto laten beschilderen door Herman Brood. Zou later veel geld waard worden, speculeerde hij. Ik heb bedankt voor de eer, achteraf misschien niet zo slim. Ik had toch aan de basis van een van de werken van Brood kunnen staan.” De grijns maakt duidelijk dat Albers er geen spijt van heeft dat hij de Godin niet heeft verraden.

Citroën DS redde het leven van De Gaulle

Door Huub Paulissen

President Charles de Gaulle was maar wat blij dat hij als rechtgeaarde chauvinist de Citroën DS eind jaren vijftig tot officieel regeringsvoertuig benoemde. Dat besluit redde in 1962 het leven van het Franse staatshoofd (1890-1970) en zijn vrouw. Even buiten Parijs op weg naar het vliegveld dat inmiddels zijn naam draagt, werd De Gaulle vanuit een hinderlaag beschoten. Veertien kogelinslagen en twee lekkende banden kreeg de presidentiële DS te verwerken, maar door de hydropneumatische vering bleef de auto verder rijden en kon de chauffeur het echtpraat heelhuids bij het vliegtuig afzetten.

Het laten mislukken van de aanslag op De Gaulle was het zoveelste staaltje van het technische kunnen van een auto die vanaf zijn geboorte

op 6 oktober 1955 wereldnieuws was. In de periode van wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog was alles op betaalbare degelijkheid gericht. Het leverde een straatbeeld op dat werd gedomineerd door saai, vierkante ontwerpen. Totdat op de Salon van Parijs een mythe het levenslicht zag. Tien jaar lang hadden de Italiaanse tekenaar en beeldhouwer Flaminio Bertoni en de voormalige vliegtuigenieur Andre Lefèvre in het diepste geheim mogen werken aan een wonder van design en techniek. Aan het resultaat likten pers en publiek zich de vingers af. 'La Bombe Citroën' kopten de kranten in die tijd. Op de eerste dag werd maar liefst een recordaantal van twaalfduizend kooporders genoteerd en na een week stond de teller al op tachtigduizend. En dat voor een pittige aanschafprijs vanaf 12.000 gulden.

Aantallen die de Franse fabrikant voor grote leveringsproblemen stelde. Pas in de loop van 1956 kon Citroën starten met leveren en in de tussentijd had alweer menige klant de bestelling geannuleerd. In 1975 viel het productiedoek voor de DS en zijn goedkopere broertje ID en waren er 1.455.746 exemplaren in 72 uitvoeringen van de band gelopen. Het concept van de DS moest de Franse genialiteit op het gebied van auto's aantonen en was in alle facetten revolutionair. Citroën wilde én een bloedmooie auto maken én al zijn technisch vernuft tonen. De markante neus en (later meedraaiende) koplampen, de strakke van breed naar smal lopende carrosserie, de panoramische voorruit en de achterknipperlichten die uit de dakranden liepen, bepaalden de futuristische vormgeving. Het comfort

was ongekend dankzij de stuurkrachtige, halfautomatische transmissie en vooral de vering, waarbij de vier wielen onafhankelijk van elkaar in de juiste balans worden gehouden. De veiligheid kreeg een enorme impuls doordat voor het eerst een serie-auto echt ging remmen met de toegepaste schijfremmen. Citroën was ook de eerste die overstapte op voorwielaandrijving. Niets was meer als vanouds bij de Citroën en met zoveel technische snufjes konden de problemen niet uitblijven. De monteurs bij de verkooppunten waren bij reparaties radeloos door de ingewikkelde technieken. Om alles te laten functioneren lag er meer dan 25 meter leidingen onder de auto en die bleken zeer gevoelig voor lekkages. Ondanks de problemen werd de DS een cultauto die totaal verschillende

beroepsgroepen verbroederde. Notarissen, advocaten, maar ook kunstenaars en figuren uit de showbizz gebruikten de auto om zich te onderscheiden van de massa. De auto werd een bekend gezicht in de filmindustrie, met bijvoorbeeld een hoofdrol in *Fantomas* (1964), met de nerveuze Louis de Funès, en de autosport, met twee zeges in de rally van Monte Carlo. Nog altijd is er op vrijwel elk Concours d'Élégance wel een hoofdprijs voor de DS.

