

## Iweede huis

Mulder zit in een luxe bezoekersruimte te wachten tot zijn auto klaar is. "Die wachtruimte hebben we pas sinds anderhalf jaar. We wisten toen nog niet dat het zo snel zou gaan met de verhuzing," vertelt De Boorder. Nu en dan komt een monteur binnen met een geplastificeerde map onder zijn arm, als een arts turnd over zijn leesbril: "De C4 met een tikje? Wilt u even meekomen?" Een oude heer in lerenjas voegt zich bij hem en staat even later met stil ontzag naar de onderkant van zijn auto te kijken.

Andere wachtende mannen scharen rond, bestuderen, om zich een houding te geven, het interieur van een XM, geven een goedkeurend schopje tegen een autoband. Ze ogen, anders dan de reparateurs, wat hulpeloos in dit door gewapend beton omlijste bolwerk van techniek. Een grijzende monteur zakt door zijn knieën om een nummerplaat te bevestigen, een leesbril bungelt aan een koordje om zijn nek. Sommige werkneemers zijn bijna aan hun pension toe. In rode met olie besmeurde overalls sjouwen ze onvermoeibaar met gereedschapskisten.

Cor Naem (61) is bezig een band te verwisselen. Het zweert staat op zijn voorhoofd. Hij werkt dertien jaar bij Citroën nadat hij eerder 24 jaar in dienst is geweest bij een kleine Jaguargarage. "Eerlijk gezegd had ik altijd een bloedhekel aan Citroën. Ze roestten enorm en vielen van marigheid uit elkaar. Oud werden ze niet; je ziet de vroegere modellen ook nauwelijks nog rijden. Maar dat is inmiddels veranderd. Ze roesten niet meer zo erg. Het is de perfecte auto met Duitse kwaliteit. Inmiddels rijd ik zelf een Citroën Saxo en voel ik me helemaal thuis hier."

Jack Horneman (75), ook een trouwe klant, kent alle monteurs bij naam. Ko is zijn vaste monteur. "Van hoog tot laag ken ik ze. De meesten werken hier al heel lang. Ik kom hier al vijftig jaar en heb deze garage nog gebouwd zien worden. Stond ik als kleine jongen aan de hand van mijn vader toe te kijken."

Horneman begon ooit met een eend. "Ik was achttien jaar en gids in Parijs. De deux chevaux vond ik altijd al een prachtige auto. Daar droomde ik van. Sindsdien heb ik een GSA, drie BX'en, een CX, een XM, een Xantia en een C5 gehad. Ik ben geen snelheidssduivel, maar hou van het comfort. Dat veersysteem heeft geen enkele andere auto en maakt het rijden erg prettig. Helaas zit het niet meer in de nieuwe modellen. Ik hoop dat ze dat terugbrengen. Het zit nog wel in de C5, maar die is me te duur."

Dat Citroën naar Zuidoost verhuist, naar het voormalige BMW-pand op de Pieter Braaijweg, vindt hij waardeloos. "Dit is als een tweede huis voor me. Ja, het is vijftig jaar oud en heeft wat achterstallig onderhoud, dat snap ik wel. Maar ik ben eraan gehecht. Het doet me heel veel dat de garage weggaat. Van mij had het zo mogen blijven als het was. Tja, ik ben conservatief. Weer zo'n mooie, vaste plek in de stad die verdwijnt..."



## 'Ik heb deze garage nog gebouwd zullen worden. Stond aan de hand van vader toe te kijken'

### Limoenman werd Citroën

André Citroën, de oprichter van Citroën, had Nederlandse voorouders: fruithandelaren. Zij stonden bekend als Limoenman, maar namen bij de volksstelling onder Napoleon de officiële naam Citroën aan. Toen de familie naar Frankrijk vertrok, was de naam moeilijk uit te spreken voor Fransen en werden de punten op de e toegevoegd. Nederland was één van de eerste landen waar Citroëns werden geïmporteerd.

### Ontwerper Jan Wils

In 1931 verhuisde Citroën van de Weteringschans naar de rand van de stad. De gemeente drong erop aan dat Jan Wils, de architect van het Olympisch Stadion, het bedrijfsgebouw in dezelfde stijl zou ontwerpen. Zo zou het karakter van Amsterdam-Zuid bewaard blijven. Jan Wils, een leerling van Berlage, had daar aanvankelijk weinig zin in, hij vond het ontwerpen van een bedrijfsgebouw volgens de overlevering beneden zijn stand. Maar de goede beloning trok hem over de streep. Later, in 1962, tekende hij er nog een tweede gebouw bij dat nu op de monumentenlijst staat. Het werd geopend door prins Bernhard.