

N° 122 - 07/2025

SOMMAIRE



Revue n°122 du SM Club de France

- **3** Éditorial
- 4 Salon d'Avignon
- **6** Salon de Printemps

.

- 7 Salon Rétropassion
- 8 Internationale Colmar
- 14 Le Mans Classic
- 17 Les relais des modèles carburateur
- Les numérotations des chassis de SM en 74 et 75
- Organiser un évènement de véhicules anciens : quelles règles ?
- 20 Brèves
- **21** Raduno Italia
- Pièces de rechange Quoi de neuf?
- 23 Calendrier
 Nouveaux membres

Photos de la revue par:

Philippe Beugin, Bertrand Reymond, Pierre Chappaz, SM Club Italie Salon d'Avignon



8

Internationale Colmar



14

Le Mans Classic



ÉDITORIAL



e numéro 122 de la revue du SM Club de France arrive au bon moment pour faire le lien entre les trois temps forts de la vie du Club.

Le 1^{er} temps fort correspond à la Citroën SM statique. C'est le moment des salons qui débute par notre incontournable Rétromobile en février à la Porte de Versailles. Sur 5 jours, les SM-istes sont toujours nombreux à déambuler dans les allées, à visiter des stands prestigieux, à admirer des voitures exceptionnelles très rares et très chères. C'est aussi à cette date que nous rencontrons nos amis des clubs étrangers. Et cette année, ils étaient nombreux, en provenance de la Hollande, de la Suisse, de l'Allemagne, de la Norvège et du Danemark.

Nous avons continué avec le salon Motor Passion à Avignon en mars, puis le salon Rétro Passion à Rennes en avril. Après l'été, on se réunira à Rouen en septembre au salon Auto Moto Rétro Mobile, puis en novembre à Lyon pour le célèbre et chaleureux salon Epoqu'Auto. Nous aimons tous l'ambiance de ces salons, on présente la voiture aux novices, on échange ses « trucs et astuces », on rêve de jours meilleurs, de routes droites et dégagées, de belles mécaniques à suspension et direction hydrauliques.

Le 2ème temps fort est le temps de la voiture en mouvement. Il faut sortir la Citroën SM. Il faut rouler. Il faut rouler d'abord tout seul, puis se concentrer pour rouler tous ensemble. Que pouvait-on faire de mieux que la sortie touristique internationale 2025 en Alsace? Nous avons réuni 100 voitures, parcouru ensemble 200 km sur les routes du Bas Rhin et des Vosges. Sur 3 jours, nous avons visité Colmar, Eguisheim et bien d'autres cités historiques; nous avons dégusté des vins à Voeglinshoffen; nous avons chanté et ri lors d'un repas-spectacle à Soultzmatt, nous avons visité la confiserie des Hautes Vosges avant de déguster leurs fameux bonbons aux multiples parfums. Et avant de se disperser à nouveau, les 50 équipages français et les 50 équipages étrangers ont terminé cette belle sortie touristique par la visite de la Collection Schlumpf à Mulhouse.

D'autres évènements sur les routes nous permettent de sillonner nos belles provinces. Nous avons déjà relaté la « sortie autour du Mont Blanc » et la « sortie Bourgogne » et en septembre prochain des SM s'exerceront sur les routes du Cantal. Quelle que soit votre situation, il y aura toujours une bonne raison pour sortir et rouler, dans un esprit de convivialité, dans un esprit de visite touristique avec la famille Citroën. D'autres manifestations accueillent également les SM telles que « Le Mans Classic » en juillet et « Art et Elégance » à Chantilly.

Le 3ème temps fort est le temps de la vie associative. C'est le rendez-vous que je vous donne : la prochaine Assemblée Générale Ordinaire se tiendra à Bourg-en-Bresse le samedi 6 décembre 2025 dans les salons de l'Hôtel Mercure. Afin de conjuguer l'utile à l'agréable, le choix du département de l'Ain doit permettre à de nombreux adhérents de participer à cette assemblée le matin, puis après le déjeuner, de visiter le musée des Supercars à Coligny. Vous pourrez également élargir votre séjour dans la capitale de la Bresse pour parcourir la ville pendant le marché de Noël, visiter le Monastère Royal de Brou et découvrir ses trésors datant du XVIème siècle, et savourer les produits gastronomiques du terroir, le succulent poulet de Bresse.

Au SM Club de France, toutes nos manifestations sont organisées avec soin. Grâce à la force de votre engagement, le Club poursuit son rayonnement. Merci à vous tous ! Les propriétaires de Citroën SM changent, les voitures nécessitent toujours des révisions et des pièces de rechange. Et nous, nous avons toujours besoin de nous retrouver comme le 6 décembre prochain à Bourg-en-Bresse. Alors venez nombreux !

Thierry Delastre

CONSEIL D'ADMINISTRATION BUREAU

Président:

Thierry DELASTRE

Vice-présidents:

Pierre FRALEUX
Philippe BEUGIN

Secrétaire:

Charles PARADIS

Trésorier et adjoint*:

Benoît CHATELAIN
Philippe VERON-DELOR*

ADMINISTRATEURS

Yves HEBERT Bernard CLAVÉ Anthony GATT Bertrand REYMOND Plerre VERPEAUX Rens WOLTERS

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Thierry DELASTRE

COMMISSION REVUE

Philippe BEUGIN Geneviève FRALEUX

COMMISSION PR

Benoît CHATELAIN Pierre FRALEUX Charles PARADIS Bertrand REYMOND Pierre VERPEAUX

RELATIONS INTERNATIONALES

Rens WOLTERS

CORRESPONDANTS RÉGIONS

ALSACE

Germain SPECHT

AQUITAINE

BOURGOGNE

Alain DUCHAT

BRETAGNE

Philippe VERON-DELOR

ÎLE-DE-FRANCE

Geneviève FRALEUX

NORD

Philippe BEUGIN

NORMANDIE

Thierry DELASTRE

PROVENCE-CÔŢE D'AZUR

Bernard CLAVÉ

RHÔNE-ALPES-SAVOIE

Alfred LAVAL

Jean-Charles DUFEU

VAL-DE-LOIRE

Robert CHERPEAU Jo GODIN

SM CLUB DE FRANCE BP 10129 78500 SARTROUVILLE

Tél. 01 39 82 28 83

SIÈGE SOCIAL

122 rue Chanzy 78600 Houilles

78600 Houilles
WEB: www.smclubdefrance.org

Association loi de 1901

Membre de la FFVE n° 318

Imprimé à 750 exemplaires

Réalisation et Impression Imprimerie JULIEN - 62 Divion Achevé d'imprimé en juillet 2025 JUILLET 2025 - 2^{ème} trimestre 2025 Dépôt légal : JUILLET 2025 N°122

Toute reproduction même partielle de cette revue est soumise à autorisation préalable.



Remercions Bernard CLAVÉ d'avoir organisé comme chaque année le stand du Club, vaste et bien placé, cela grâce à ses relations avec l'organisateur Camille BOURGES et son fils. Chaque année il nous est difficile de renouveler notre présentation.

Le Cabriolet WASSMANN que nous exposions était l'un des sept qu'a produit Norbert WASSMANN DE SAXE dans les années 90. Cette fabrication reste confidentielle, mais qui double à elle seule la production de cabriolets SM CHAPRON. Elle n'a pas été reconnue officiellement car les voitures n'ont pu être immatriculées que dans des pays où la réglementation est plus souple qu'en France (Hollande

et Espagne). Au salon Rétromobile à Paris en février, un cabriolet gris de ce type était exposé et en vente à côté de

la SM électrique produite par Amédée LICTEVOUT, dans le hall 2. Immatriculé en Hollande, et proposé à la vente, le lot de



valises était inclus dans le prix. Celui que nous exposions était immatriculé en Espagne car son propriétaire, membre du Club, vit en Espagne. Il ne peut pas être immatriculé en France, ni en voiture de collection (la FFVE le refuserait car non authentique), ni en carte grise normale puisqu'il n'est plus conforme à la carte grise de la SM coupé qui a servi à le faire. Quoi qu'il en soit, c'est un bonheur de voir la qualité de la réalisation et de l'esthétique de la teinte. Les accessoires, le tour d'aile chromé et baguette

de ceinture de caisse, ont été ajoutés par le propriétaire.

L'autre SM exposée était celle de notre ami Jacques AUBOUIN, toujours prêt à nous rendre service qui présentait là une voiture qu'il a entièrement refaite. Ses connaissances sur les SM carbu ont encore été utiles dans ce salon, il a pu répondre à toutes les questions possibles, même les plus piégeuses. Evidemment nous nous sommes aussi rendus sur le CLUB LIGIER, qui présentait un moteur exposé par Jean-Michel GALLET, avec les modifications qu'il y

apporte. Parmi les thèmes de cette année, les 70 ans de la DS, avec un magnifique cabriolet DS jaune.

Le Conservatoire CITROEN en pleine restructuration était présent avec 5 prototypes dont la célèbre KARIN, un proto de C6 et plusieurs protos AMI 6.

Autres évènements sur place : les BUGATTI BRESCIA, les motos MASERATI et la gamme DELAHAYE.

Bref un superbe salon!

Bernard Clave et Philippe Beugin











SALONS DE PRINTEMPS ARRAS et REIMS : 8 et 16 Mars

e Salon de REIMS est l'occasion pour de nombreux collectionneurs de faire leur première sortie de l'année.

À Reims, il faut arriver tôt pour espérer se garer dans les espaces prévus pour les voitures de collection, mais souvent envahis de youngtimers et de voitures populaires récentes. Beaucoup peinent à se garer, à partir de 8h30, avec des voitures anciennes qui mériteraient plus d'attention de la part des organisateurs. À 8 h, c'est le Top départ de l'ouverture qui fait défiler des chariots et des petites remorques poussées par des belges et des hollandais venus acheter dans cette immense brocante bien structurée. Il faut bien une journée entière pour en faire le tour. Au niveau des stands, c'est celui de l'Ideal DS Hauts de France qui retient l'attention, avec l'exposition d'une DS 23 bleu delta du même type que la dernière produite en avril 75 (le chiffre de 1.330.755 était écrit sur le parebrise). Beaucoup de stands régionaux ou nationaux, amoureusement décorés, recevaient leurs membres et faisaient la fête. Reims continue d'être un salon à visiter et dont on repart toujours avec quelque

chose... Pour ce qui concerne la présence de SM, sans doute les SMistes ont craint de venir en raison des difficultés de parking ; je n'en ai compté que deux. J'étais garé à côté d'une Alpine A310 1er modèle, avec sa façade à 6 phares identique à celle d'une SM. Le Salon d'ARRAS, le dimanche suivant, attire sur une journée tous les collectionneurs du Nord-Pas de Calais s'il fait beau et sec. Or c'est là le problème : d'invraisemblables embouteillages se créent dès 8h30 car une seule entrée est prévue, et cette entrée est gratuite pour ceux qui viennent en voiture ancienne. Là encore, tout le monde est accepté et dès 10h le parking est plein. Deux valeureux SMistes sont parvenus à entrer après une heure dans la file d'attente. Puis, ils ont pu se garer et se rendre sur notre stand pour récupérer de leur

stress. Nous exposions à ce sa-Ion la SM FRUA pour rappeler en cet anniversaire des 70 ans de la DS que cette voiture est montée sur un châssis de DS. La direction n'est pas une DI-RAVI, mais elle est plus légère qu'une SM et la mécanique est bien celle d'une SM carbu. Sa carrosserie fut réalisée à la main par FRUA en Italie. Ce modèle unique fut vendu en Espagne en 1975 car non homologué en France, mais avec plaques d'immatriculation espagnoles retrouvées en 2012. J'ai la conviction d'avoir sauvé un élément du Patrimoine SM. Cette voiture était à l'origine un prototype pour salons et il m'a fallu fiabiliser un certain nombre de choses pour la rendre roulante. Elle permet de belles sorties : après 12 ans en ma compagnie, sa carrosserie de 53 ans n'a pas du tout souffert.

Philippe Beugin





hers adhérents, vous trouverez ci-joint les photos des SM présentes les 5 et 6 avril 2025 au salon Rétropassion de Rennes St-Jacques.

Le SM Club de France réunissait pour la première fois dans l'ouest ses adhérents en profitant de la tenue de ce salon de voitures anciennes.

Nous étions aussi soutenus par le SM Club de Nantes et deux des voitures de ce club étaient présentes.

Sur les deux jours du salon, nous avons réuni dix SM sur un parking dédié. Trois voitures étaient présentes sur les deux journées (treize voitures au total).

La qualité des voitures présentées était notable. Cette rangée de véhicules parfaitement entretenus a impressionné les visiteurs et engagé les discussion auprès d'un capot ouvert!

Le repas du midi dans un restaurant sympathique a favorisé les échanges des adhérents de l'ouest.

La demande de l'organisation d'une sortie régionale est une attente forte et les échanges techniques sont aussi à privilégier. Les contacts entre les adhérents ont été pris.

Voici un nouveau défi pour nos amis de l'Ouest!

Amitiés SMistes.

Philippe Véron-Delor





Rappelons qu'il n'y avait pas eu de rencontre internationale en France en 2020 à Chantilly en raison du COVID. La dernière manifestation de ce type en France avait eu lieu en 2015 à Vichy.

Ce fut pour cette édition un grand succès avec la présence de plus de 100 SM. C'est sans doute l'impatience de nos membres qui a fait que dès l'Assemblée Générale du Club en décembre 2024 à Clermont-Ferrand, plus de 10 inscriptions étaient déjà faites et payées et que le 13 janvier 2025, 90 équipages étaient déjà enregistrés. Il nous a fallu être convaincants pour obtenir un maximum de chambres dans l' hôtel L'Europe à Horbourg-Wihr afin de réussir ce défi d'accueillir une centaine d'équipages dont 45 étrangers. Le comité d'accueil du vendredi dès 14h, composé d'Annette SPECHT, Thierry DELASTRE, Claudine et Philippe BEUGIN s'est occupé de remplir les formalités, de distribuer les

goodies et le road book tandis que Germain SPECHT organisait le parking des 100 SM, lequel parking était rempli à 20h. Le spectacle de ces arrivées, de jour comme de nuit, était fabuleux et jamais vu.





n premier diner à l'hôtel contribua à installer une ambiance positive car tout le monde avait répondu présent, même les norvégiens et les danois, les 19 équipages allemands et les 12 équipages hollandais.

L'Europe existe depuis longtemps chez les SMistes qui se réunissent comme cela depuis 1985, sur un cycle de 5 ans, entre les français, les hollandais, les belges, les italiens, les suisses, les anglais et, nouveauté de ces dernières années, les norvégiens et les suédois, qui redynamisent ainsi notre Europe SMiste.

Le road-book nous présentait un samedi surprenant car il prévoyait tout le trajet en bus. 180 personnes, c'est le bon nombre pour 3 bus et ce fut plus facile pour

gérer la visite de Colmar, avec des guides, du village d'Eguisheim, de la cave CATTIN et la soirée dans un cabaret dansant, « Le Paradis des Sources » à Soulzmatt. Vers 1 h du matin les bus nous déposaient devant l'hôtel

après une journée épuisante, mais où nous avions évité à 3 reprises le souci de garer le défilé de SM. Petit coup d'œil sur le parking de l'hôtel éclairé avec les 100 SM. Les organisateurs étaient satisfaits d'avoir pu gérer les trois langues principales (français, anglais et allemand) grâce aux deux interprètes talentueux que sont Rens Wolters et Annette Specht. Le dimanche était organisé en rallye touristique sur la Route des Vins, qui passe par toutes les villes et tous les villages réputés de

la région. Le matin prévoyait une promenade sans arrêt jusqu'au sommet du Hohneck dans les Vosges, puis la route sinueuse du col de la Schlucht depuis Munster. La ferme auberge de La Chaume de Schmargult nous attendait pour un repas marcaire typique dans une ambiance authentique montagnarde. Malheureusement cette étape fut gachée par un temps mêlant froid, pluie et vent. Ces conditions ont compliqué l'installation des 100 voitures. La redescente pour retrouver la Nationale St Die-Colmar fut plus agréable. Les visites des villages typiques sur la route du retour étaient au libre choix de chacun, des arrêts à Kaysersberg ou Riquewihr ont intérressé bon nombre d'entre nous.













est vers 19 h 30 que les participants se donnèrent rendez vous pour le traditionnel repas de gala à l'hôtel, où les compagnes et épouses avaient prévu leur plus belle tenue. La soirée commença par la distribution des récompenses, avec cinq coupes: le 1er inscrit, le club étranger le plus représenté, le français qui a fait le plus long trajet pour venir, l'étranger qui a fait le plus long trajet et une coupe pour Pierre Fraleux pour son travail acharné depuis 1998 au service des pièces de rechange. On rappelle ici qu'il avait demandé sa première adhésion en 1988, totalisant ainsi en 2025 sa 38ème cotisation. Il est devenu l'un des trois plus anciens du Club avec Jacques Aubouin et Jack Navelot. En fin de repas les Présidents présents prirent la parole pour échanger avec humour des cadeaux avec le Président-organisateur Thierry Delastre. Le lundi, vers 9 h, nous partions à Mulhouse pour le Musée Schlumpf et quittions ce superbe hôtel qui nous avait reçu de façon très professionnelle, avec un personnel constamment à l'écoute. Remercions encore Annette d'avoir trouvé cet hôtel qui nous a permis de loger presque 100 équipages. Le Musée Schlumpf, beaucoup le connaissent, mais c'est toujours un plaisir d'y revenir, notamment pour ses expositions temporaires, comme celle consacrée

cette fois-ci aux voitures de Tintin. Le repas qui suivit, au musée, fut agrémenté par le traditionnel Quizz SM en 10 questions, mais c'est dehors sur l'autodrome que se situait l'évènement : la disposition en cercle presque parfait de 80 SM sur l'esplanade du musée fut une réussite. C'est certainement l'image qui restera immortalisée par les visiteurs du musée. Après la traditionnelle photo de groupe, l'anneau s'est vidé peu à peu et chacun repartait chez lui. Quelques uns avaient choisi de retourner à l'hôtel pour continuer la fête et ne reprendre la route que le lendemain matin. Remercions l'ensemble des participants pour avoir bien préparé leur SM à cette sortie et ainsi éviter que le plateau prévu par Germain Specht ne serve. Ils ont accepté le défi de faire des centaines de kilomètres pour cette concentration. Ceux à qui leur SM a fait faux bon à la dernière minute, et n'ont pu venir en SM, leur souvenir restera teinté de regrets! Le parc des SM s'est nettement amélioré, sans doute grâce aux Clubs mais aussi grâce à des professionnels qui la connaissent de mieux en mieux. Préparez donc vos voitures pour 2026 pour la concentration internationale en Hollande, à la Haye, à l'occasion du week-end de l'Ascension.

Philippe Beugin







INTERNATIONALE À COLMAR

LE POINT DE VUE DE MADAME

a voiture de collection :une affaire d'hommes, mais pas au SM Club. Il y a bien longtemps que les compagnes et épouses accompagnent leur mari; sans doute sont-elles convaincues à ces occasions d'arriver à bon port. La SM est très agréable, le confort dû à sa suspension est royal et nous exempte de fatigue à l'arrivée. Les bagages souvent sont mis sur la banquette arrière, ce qui permet une extension du coffre arrière, souvent jugé trop petit, car il faut bien emmener plusieurs tenues pour les soirées. À l'arrivée, l'enregistrement à Colmar est assuré de façon mixte et je constate que déjà les retrouvailles entre amies mettent déjà de l'ambiance; elles vont permettre d'élargir le cercle, en incluant de nouvelles têtes qui vont découvrir la convivialité des sorties en SM. On fait connaissance, on prend connaissance du programme et du fameux road book que nous serons amenées à suivre, si possible sans se tromper. Le tourisme nous intéresse a priori plus que la

mécanique et les visites choisies sont cette année de premier choix. Les deux soirées seront l'occasion de s'habiller élégamment et de respecter une tradition du SM Club de France, en rapport avec le porte-drapeau de l'élégance automobile en France des années 70. Un week-end réussi, des participantes heureuses d'avoir accompagné leur mari ou leur compagnon et l'envie de se revoir dans d'autres lieux bientôt.

Claudine Pomart







e SM Club de France invite Ltous ses membres à participer à cet évènement automobile de renommée mondiale. Dès février 2025 et à réception de la première revue de l'année ; il était possible de réserver ses places en contactant le responsable des sorties ou le secrétariat. Pour certains de nos membres qui n'avaient pas pu se libérer pour la sortie internationale en Alsace, c'était une alternative de sortie. Une quinzaine de membres du Club, associés au Club LIGIER IS2 et à DAUNAT Classic constituèrent un petit groupe qui n'hésita pas à affronter la chaleur et les bouchons pour entrer sur le circuit. Ce groupe a rejoint un bon emplacement (avec location d'un chapiteau),

situé à l'écart de la poussière et à proximité du village et de la courbe DUNLOP. Cet emplacement a contribué à nous préserver pendant trois jours de courses, de défilés, d'hommages en tous genres et nous a facilité la visite des paddocks. Ce qui était formidable c'est qu'à toutes les fins de cession d'une heure de course, les voitures sortaient de piste devant nous... un spectacle fascinant.



n peut toutefois regretter que le MANS CLASSIC ait dérivé au fil du temps. Il a longtemps été réservé aux voitures éligibles, c'est-à-dire aux voitures qui ont participé aux « 24 Heures » avant 1975 et aux marques de prestige : MERCEDES, BMW, PORSCHE, AUDI, RENAULT Alpine, MASERA-TI, FERRARI, LAMBORGHINI, CORVETTE, ainsi que certaines marques anglaises : JAGUAR, ASTON MARTIN, LOTUS en particulier. CITROËN, avec la SM, du fait de sa participation aux essais en 1972, puis retirée de la course pour une histoire de sponsoring avec YACCCO, est éligible depuis 2002, première année du MANS CLASSIC. Nous pouvons en revanche légitimement s'interroger sur la présence des clubs de TRACTION, des clubs PEUGEOT, des 205GTI et surtout des clubs multi marques comme VINCENNES en Anciennes...

Le MANS CLASSIC en 2025 c'est 235 000 spectateurs en 3 jours!







PORSCHE est la marque la plus représentée en course et en voitures exposées, avec des centaines de fanatiques reçus officiellement par l'Usine qui a multiplié les tentes d'exposition et les cocktails de bienvenue. C'est aussi la marque qui a accumulé le plus de victoires depuis 1970. Il était très évident que les marques de prestige

profitaient de l'événement pour sortir et exposer leurs nouveaux modèles.

Et l'électrique dans tout cela ? Il était absent mais il était visible que le public était venu pour s'abreuver du bruit des moteurs, hurlant dans la ligne droite des stands, comme ceux des PORSCHE, FERRARI et autres CORVETTE.





otre présence nous a permis de mettre en valeur la SM, en ouvrant les capots.

Certains visiteurs croyaient encore que le moteur MASERATI était en option et que la fiabilité n'était pas au rendez-vous. Pourtant nos membres ont pu tester la voiture dans les pires conditions

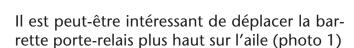
de chaleur et d'embouteillage, sans problème particulier. Sortez vos voitures et n'ayez pas peur, la SM est une voiture robuste si elle est régulièrement entretenue.

Philippe Beugin





LES RELAIS DES MODELES CARBURATEUR



es quelques lignes ne vont pas apporter d'informations sensationnelles, mais peutêtre clarifier les idées chez les non électriciens.

Les relais sont au nombre de quatre, montés sur une barrette située au bas de l'aile gauche, ce sont des relais de marque SANOR avec le capot d'un vert très spécifique. Il existe un autre relais d'une marque différente fixé par un simple collier sur le faisceau posé sur l'aile gauche. Sa fonction est de permettre, si la voiture roule à plus de 100 Km/h l'arrêt des ventilateurs lorsque le compresseur de climatisation est en fonction (il est commandé par un capteur de pression de direction...). La fonction de ces relais considérés de gauche

CLIMATISATION ET LEVE-GLACE,
VENTILATEURS (certainement primordial)
FEUX DE ROUTE

(côté volant) à droite est la suivante :

Entre les relais des ventilateurs et des feux de route sont montés deux disjoncteurs.

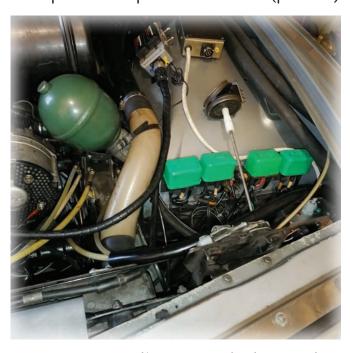
AVERTISSEUR.

Celui situé en haut commande la climatisation et les lève-glace, celui du bas les ventilateurs.

Leur fonction est d'interrompre le courant si l'intensité demandée est trop importante, leur avantage par rapport à un fusible est de se réenclencher spontanément lorsque la surcharge disparaît.

Ces relais SANOR sont certainement robustes, cependant des refabrications sont disponibles au club. Elles ont été établies avec un relais moderne aux normes automobile et un capot réalisé à l'identique en impression 3D.

On note que le relais commandant climatisation et lève-glace est activé en permanence, dès que le contact est mis. Il aurait peut-être été judicieux de l'utiliser pour alimenter également les bobines d'allumage, ce qui aurait soulagé le Neiman.



ce qui permet d'intervenir facilement lors d'une éventuelle déconnexion d'un fil, mais également de vérifier le bon fonctionnement des accessoires en appuyant simplement du doigt sur la palette du relais. (photo 2) Les seuls fils à rallonger dans ce cas sont ceux du moteur de compresseur d'avertisseur.

Pierre Chappaz





LES NUMEROTATIONS DES CHÂSSIS DE SM EN 74 ET 75

🗖 n 2016 nous avions le privilège de présenter à Rétromobile une SM injection de 1975, fabriquée chez Ligier, blanche avec intérieur en tissu de velours bleu. C'était celle d'Eric Chandonnay, elle possédait le numéro de série SC4098 qui, d'après certains, était l'avant dernière SM injection construite. Peu de choses la différentiaient de la SM construite à Javel : les ceintures d'enrouleurs, une étiquette peinture NITROLAC et le bouton de feux de détresse sur le tableau de bord. Rien en ce qui concernait la mécanique. J'ai eu récemment Didier Domingue du pays basque, membre fidèle, qui m'a confié que c'était son père qui avait vendu la SC4098 et qu'il recherchait des propriétaires de SM SC4001 et plus. On attribue à Ligier 21 SM construites en 1974 et 114 en 1975.

Comme l'année millésime 75 commence en septembre 74 pour les modèles 75, la première SM 75 était la SC3601 et la dernière la SC3650, construites à Javel. Le millésime 74 quant à lui

S.A.A. CITROEN
TYPE SERIE
LISB SD

OOSD 2046
P.T.C. P.T.R.
3670 Kg

ne compte que 294 SM en SC et SD (boîte automatique).

Le fichier des cartes grises tenu par le Club confirme que nous avons un certain nombre de SM dont le numéro commence à SC4001 (janvier 75, chez Ligier) et se termine en SC4100, d'ailleurs pas à la suite de la dernière SM Javel SC3650. Nous en avons 37 au Club : SC4004, 4007, 4017, 4018, 4019, 4020, 4024, , 4027, 4028, 4031, 4032, 4034, 4044, 4045, 4046, 4048, 4050, 4051, 4055, 4056, 4058, 4063, 4065, 4068, 4069, 4070, 4073, 4075, 4076, 4081, 4082, 4085, 4091, 4092, 4094, 4096, 4098, 4100. S'y ajoutent quelques numéros anachroniques : SC4313, 4348, 4449, 4457, 4710, 5827, 5507, 5642, 7040 et 8858.

Concernant les SM automatiques SD, les numéros s'étagent de SD2001 à SD8093. Il y en a en fait une cinquantaine dont la majorité est numérotée de 2001 à 2050, incluant la SM japonaise connue du club en SD2046 qui faisait partie d'une commande envoyée au Japon par Ligier en juin 75. Il s'est dit que les SM Ligier étaient destinées à l'export, ce qui n'est pas exact. Ce fut une triste période que beaucoup n'ont pas vécu et c'est aussi en 1975 que les Citroënistes ont perdu leur âme.

Que reste-t-il de cette époque chez LIGIER ? Rien. C'est le fils de Guy LIGIER qui continue d'exploiter l'usine d'Abrest à coté de Vichy. Il y fabrique des voiturettes, d'ailleurs avec un grand succès.

Le nom de LIGIER en compétition a été vendu à un industriel, Jacques Nicolet, qui a racheté les Ligier légendaires : la JS3 et plusieurs Ligier JS2 de compétition dont la JS2 de 1975 qui a fini 2ème au Mans. Un atelier à Magny Cours continue de fabriquer des châssis course LMP2 et une nouvelle JS2R, objet d'un challenge sur les circuits français pour gentleman driver.

Philippe Beugin



ORGANISER UN EVENEMENT DE VÉHICULES ANCIENS : QUELLES RÈGLES ?

I ne concentration est un rassemblement d'au moins 50 véhicules qui se déroule sur la voie publique. Il impose à travers un road book des points de passage ou de rassemblement et il ne prévoit pas de chronométrage ou de classement. Ce type de rallye touristique est soumis à une déclaration préalable en préfecture du département visité au moins deux mois avant. Le dossier de demande comprend les modalités d'organisation, son règlement, l'attestation d'assurance de responsabilité civile de l'Association organisatrice et le plan détaillé des communes traversées. Pour une manifestation impliquant la présence de spectateurs, d'autres règles sont applicables. L'organisateur est le Président de l'Association organisatrice, il a une obligation de moyens concernant la sécurité. Sa responsabilité et/ou celle de l'Association peut être engagée en cas d'incident, mais l'assurance individuelle de chaque participant s'applique également dans de nombreux cas. Il faut donc vérifier que les participants soient assurés, qu'ils ont un permis valable et que leur véhicule soit conforme. Une déclaration sur l'honneur a été demandée pour la concentration internationale à Colmar.

Nous avions à Colmar également indiqué sur le road book les noms des participants, la plaque d'immatriculation voiture et un numéro d'inscrit qui permettait d'identifier la voiture. La Préfecture nous a tenu au courant de l'évolution de notre demande et c'est deux jours avant la date prévue qu'elle a confirmé l'autorisation de traverser les communes indiquées. Fort de cette expérience, nous pourrions renouveler cette démarche si la Sortie Nationale du SM Club en 2026 devait compter plus de 50 équipages. Une autre règle pourrait aussi entrer en jeu ici, c'est le droit à l'image. Il faudrait s'assurer en théorie que tous les participants acceptent d'être sur les photos du reportage diffusé dans le cadre de la revue. Ceci sans compter sur les réseaux sociaux.

Philippe Beugin

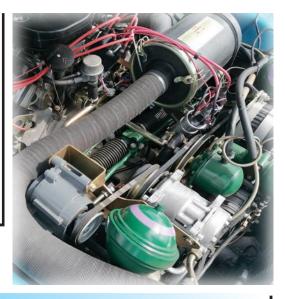
JOURNÉE DE LA FFVE À SURGÈRES



BRÈVES - BRÈVES - BRÈVES - BRÈVES

CAPOT D'UNE SM VERSION US DANS LE RESPECT DE L'ORIGINE

Le dispositif anti-pollution propre au marché américain.



SOUVENIR DE JUILLET 2007

Notre premier president J. Paul Debroise réalisait l'exploit d'emmener une Sm à Pékin en passant par l'Iran.



ARTICLE RELATANT DANS CITROSCOPIE LA SM ÉLECTRIQUE « QINOMIC »



LE NUMÉRO DE CITROSCOPIE PRÉSENTANT LA DS V6 ORANGE



UNE SM VOLÉE

ne Sm à été volée en début d'année dans les Pyrénées Atlantiques. S B 8479. Année 1972. Brun métal. N'achetez jamais de pièces sans connaître l'origine ou une facture d achat du vendeur.

VIGNETTES D'ÉPOQUE

Les vignettes de 1970 à 1975 se refont pour les collectionneurs. Ceci était présenté au salon de Reims.



RADUNO ITALIA

56^{ÈME} RENCONTRE DU CLUB LES 7 ET 8 JUIN 2025

ne rencontre conviviale sur la « terre des moteurs » ou est née la motorisation Maserati qui, unie à la technique avancée de Citroen des années soixante, a donné vie à la « SM ».

Une occasion pour passer un week-end entre vrais passionnés de voitures, entre amis qui partagent leurs rêves.

La rencontre est ouverte aux adhérents et à tous ceux qui, même s'ils ne sont pas encore possesseurs d'une SM, veulent favoriser les activités qui visent à développer la connaissance et à valoriser un modèle qui est le style du SM Club d'Italie.

La 56ème rencontre s'est bien déroulée ; une rencontre sous la chaleur, mais très intéressante aux dires des participants qui ont dans le sang une immense passion pour les voitures G.T. et autres voitures d'exception.

La visite du musée Pagani a été une opportunité pour entrer dans le monde d'une des marques d'avant-garde dans la recherche des prestations les plus élevées possibles. Une authentique réalité artisanale : ébauches, dessins, projets et prototypes fantastiques. Un vrai paradis pour qui aime les autos de rêve : lignes épurées, motorisations ultra puissantes, aérodynamique poussée aux plus hauts niveaux et emploi de matériaux de construction ultra légers, et nous, qui sommes passionnés de la SM, ne pouvions pas rester indifférents à de telles choses.

Un remerciement particulier aux participants qui ne se sont pas laissés intimider par la chaleur suffocante, aux organisateurs (l'infatigable Egidio Moretti et Mauro Sangiorgio) qui ont réussi à soigner chaque détail de l'évènement et à Ivan! Ivan Marobotto qui a pris soin de produire la plus grande partie des images que vous pouvez admirer, et puis à Nunzio Perrone qui, avec l'aimable Vita ont traversé pratiquement toute l'Italie pour ne pas manquer cette rencontre; et que dire des mythiques Ugolino Ugolini con Mara, Enrico Vertuani, Cassanelli, Pinto, Pisani, d'Emilio, Omedé, et tant d'autres avec lesquels nous avons eu le plaisir de passer ces deux journées.

Pietro CICCCONE / Benoit GAILLEDRAT











PIECES DE RECHANGE QUOI DE NEUF?



Alors qu'on se bat aujourd'hui pour cesser de travailler au plus vite, on s'aperçoit que ce sont les plus âgés qui tiennent le coup à l'ouvrage et qui sont présents sur le terrain, dans les sorties, les salons, etc

Je voudrais rendre hommage à un ami, un vieux comme l'on dit de 84 ans, qui est le plus grand rouleur du Club et un actif de premier rang. Ses derniers challenges étaient après Béziers-Colmar-Béziers, ce fut Bezier-Paris et Paris-Le Mans et retour, à plus de 100 km/h sur une bonne partie du trajet. Bravo à toi Jacky (Jacques Aubouin).

Pour les pièces de rechange, vous êtes moins gourmands dans les pièces moteur, à croire que les plus mauvais en mécanique ont remis leur voiture en état.

La traverse avant est totalement terminée, en pièces détachées et nous en avons envoyé deux, montées, aux USA. Merci au service des douanes de les laisser passer.

Pour le reste, les fournisseurs ayant pour une bonne partie pris leur retraite, la relève est complexe à organiser, les nouveaux sont moins enthousiastes. En ce qui concerne les volants, réalisés il y a quelques années par Autolive, nous avons perdu notre contact dans cette société importante (qui fait des volants, des Airbag, des ceintures) et nous avons cherché un autre partenaire. Nous sommes exigeants sur la couleur et la souplesse de la mousse. Le fournisseur italien connu, présent sur les salons, ne faisait pas l'unanimité. Nous avons donc cherché en France.

Bertrand Reymond, mandaté sur le sujet, a débouché récemment chez un contact fourni par un ami du Club CX qui travaille sur nos moquettes, tapis et habillage divers. L'amitié fait bien les choses et le sujet est donc en bonne voie. Certains sujets mineurs stagnent du fait du manque d'intérêt des industriels pour des petites séries.

QUELQUES RAPPELS:

Les poignées de porte : cela dort depuis plus de 10 ans. Nous avons un moule.

Les verrous de trappe à essence : il nous manque des axes. Le plan date de 4 à 5 ans. Les éclaireurs de plaque AR : nous avons la semelle, les joints, la partie plastique, les portelampes sont partis à la vitesse de la lumière la semaine dernière. Il manque l'enjoliveur inox, du fil et de la peinture blanche.

Les façades anodisées et les consoles qui dorment depuis 20 ans vont ressortir. Nous avons retrouvé le programme.

Tout cela avance dans le chaos le plus total, en dehors du désordre climatique, nous subissons un désordre industriel.

Nos logos de custode, prêts en décembre, sont repartis dans le brouillard, le partenaire choisit de faire du bateau et souhaite prendre sa retraite en laissant la poussière s'installer sur ses machines-outils. La recherche des moules, des programmes informatiques est devenue une hantise, des stagiaires qui sont utilisés pour faire les recherches, ne connaissant pas les pièces réalisées. Ils sont incapables de reconnaitre les outils : « Quand on ne sait pas ce que l'on cherche, il est difficile d'aboutir ». Le dernier projet qui s'enlise, est la refabrication des boitiers de feux AR. Il faut s'armer de patience car le travail est difficile à organiser.

Voilà pour ce qui est de notre quotidien actuel. Ne cherchez ni l'ordre ni la méthode, c'est le système D, article 22.

Bonnes vacances à tous

Pierre FRALEUX





CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
5 au 7 septembre	Cantal (Saint-Flour)	Sortie dans le Cantal	Alfred laval (sortie complète)
13 et 14 septembre	Rouen	Salon de Rouen	Thierry Delastre
5 octobre	France (Auchel - 62)	70 ans de la Ds	Ouvert aux Sm - Philippe Beugin
7 au 9 novembre	France (Lyon)	Époquauto	Alfred Laval
6 décembre	Bourg en Bresse Hôtel Mercure	Assemblée générale du club Visite du musée de Colligny à 17h	Charles Paradis et Philippe Beugin
28 janvier au 1 ^{er} février	Paris (Porte de Versailles) Hall 7	Rétromobile	Secrétariat du Club
Week-end de l'Ascension	Hollande (Pays-Bas)	Sortie internationale	SM Club Nederland

LES NOUVEAUX MEMBRES

BEGON Michel	74	NEGRE François	Belgique
BRIGEOT Michel	25	PONTOIS Didier	14
CARRE Françoise	94	POURCEL Jean-Claude	65
DUCES Gérard	32	RICHARDSON Stephen	ANGLETERRE
DUPARD Olivier	19	SCHERRER Olivier	11
GAILLARD Thierry	94	SOUILLARD Claude	02
GOZZI Paolo	42	VAN DER BEEK Richard	HOLLANDE
JOPPE Eric	92	VAN HOOF Jan	83
MIOLANO Frédéric	31		





