



N° 126 - 11/2026

SOMMAIRE



Revue n°126
du SM Club de France

- 3** Éditorial
.....
- 4** Traversée des Pyrénées
en SM Automatique
.....
- 9** Rallye International
Maserati à Cannes
et sur la French Riviera
.....
- 10** Les 24h du Mans
en 1972
.....
- 11** Histoire de la SM
de Samuel Lehoude
.....
- 14** Les Citrofolies
au Barcarès
.....
- 15** Sortie à Provins
.....
- 17** Hélice Galerie à Flin
.....
- 18** Brèves
.....
- 19** Vente de la collection
Dehaeck à Artcurial
.....
- 20** Miniatures SM
.....
- 21** Éléance en SM
.....
- 22** Le service PR
.....
- 23** Décès de J. Pierre Esnault
Calendrier
Nouveaux membres

Photos de la revue par
Philippe Beugin, Bernard Clave,
Philippe Fréan et François Baud

4 Traversée des Pyrénées



15 Sortie à Provins



21 Éléance en SM





2027 : La Citroën SM vous appelle.

Cela fait 55 ans que notre Diva nous émerveille.

La Conseil d'Administration du SM Club de France qui est renouvelé par tiers chaque année lors de l'Assemblée Générale Ordinaire continue de mettre en place les missions inscrites dans son projet associatif. Néanmoins, l'environnement dans lequel nous évoluons change. Et ceci nous oblige à des adaptations bon gré mal gré.

Du côté des salons, tandis que le salon Automédon nous avait donné rendez-vous pour sa vingtième et dernière édition en octobre 2022, c'est au tour du salon Auto Moto Rétro de Rouen qui fut annulé à la dernière minute en septembre 2025, de n'être plus proposé en 2026. En 2027, nous laisserons passer le salon Rétromobile de la Porte de Versailles pour des raisons de coût et d'organisation. En effet, son coût est devenu déraisonnable car il mobilise 10 % du budget prévisionnel de l'activité Club et Revue. Lors de l'édition précédente, l'attractivité était manifeste pour les Hypercars et pour les marchands, si bien que la place des Associations de Marques et des Clubs de Modèles était réduite, voire négligée. De plus, son organisation était de plus en plus compliquée, nécessitant un engagement et un acompte 10 mois avant la date prévue l'année suivante. D'autres manifestations perdurent telle Epoqu'auto à Lyon, et également des salons à Avignon, à Rennes. Le Club sera toujours à vos côtés pour soutenir vos actions en région.

Du côté des pièces de rechange, l'environnement change également car les demandes des adhérents évoluent. En 2027, cela fera 40 ans que le Club participe à la réfection des moteurs. Les voitures en circulation ont une mécanique fiabilisée. Les commandes diminuent et sont maintenant orientées vers des pièces de carrosserie, peut-être la conséquence de chocs à l'avant ou à l'arrière du véhicule. Les pièces spécifiques ont toutes été refabriquées et sont disponibles. On observe également des commandes de pièces du tableau de bord, en particulier du volant. Ces pièces de rechange sont souvent issues de reconditionnement de pièces usagées telles les directions, les sphères, les volants ou bien les alternateurs. Afin de permettre un « échange standard » avec la garantie que le Club reçoive la pièce usagée au décours de son changement, le montant d'une caution de sécurité pourra maintenant vous être demandé.

En décembre 2024, lors de l'Assemblée Générale Ordinaire à Clermont Ferrand, nous avons remercié chaleureusement Madame et Monsieur Pierre FRALEUX pour leurs 40 ans de dévouement. En 1987, au démarrage de ce service 500 références étaient disponibles. C'est maintenant 1500 références qui sont dans notre catalogue. Après cet engagement indéfectible pendant 40 ans pour vous envoyer les pièces commandées, j'avais annoncé que le Club devait trouver une nouvelle organisation, pour répondre aux commandes de ses adhérents. La gestion, l'emballage et l'envoi par transporteur imposent leurs contraintes. Dorénavant la gestion des commandes sera modifiée et le temps de traitement risque de s'en trouver allongé. Ne soyez pas inquiets, la voiture roule, et elle continuera son chemin.

Toutes les missions inscrites dans le projet associatif perdurent en s'adaptant à leur environnement. La communauté des adhérents évolue car les voitures changent de propriétaires. Cela fait 55 ans que notre Diva nous émerveille. Vous écoutez son moteur, mais écoutez aussi son cœur : il vous appelle aussi. Il vous lance un appel impérieux pour solliciter votre engagement et participer selon vos moyens, peut-être pour les sorties, peut-être pour les salons, peut-être pour les pièces de rechange.

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

Alexandre PAIN

Bertrand REYMOND

Pierre VERPEAUX

Rens WOLTERS

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Thierry DELASTRE

COMMISSION REVUE

Philippe BEUGIN

Charles PARADIS

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-CÔTE D'AZUR

Bernard CLAVÉ

RHÔNE-ALPES-SAVOIE

Alfred LAVAL

Jean-Charles DUFEU

VAL-DE-LOIRE

Jean-Pierre ROY

SM CLUB DE FRANCE

BP 10129

78500 SARTROUVILLE

Tél. 01 39 82 28 83

contact@smclubdefrance.org

SIÈGE SOCIAL

122 rue Chanzy

78600 Houilles

WEB : www.smclubdefrance.org

Association loi de 1901

Membre de la FFVE n° 318

Imprimé à 700 exemplaires

Réalisation et impression

Imprimerie JULIEN - 62 Divion

Achevé d'imprimer en novembre 2026

NOVEMBRE 2026 - 4^{ème} trimestre 2026

Dépôt légal : NOVEMBRE 2026 N°126

Toute reproduction même partielle de cette

revue est soumise à autorisation préalable.

TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES EN SM AUTOMATIQUE



DU 14 AU 17 SEPTEMBRE

LA PRÉPARATION DE LA SM

Rouler en véhicule de plus d'un demi-siècle nécessite un entretien régulier. La traversée des Pyrénées d'Est en Ouest exige à mon sens une inspection préalable sérieuse des organes mécaniques, le remplacement préventif de certaines pièces dites consommables, mais aussi vidange, filtres et graissage pour ne pas dépasser le potentiel kilométrique recommandé. Les tableaux de maintenance proposés me permettent en effet une « check-list » exhaustive des points à vérifier. Néanmoins, comme certains participants, j'ai prévu quelques pièces de rechange basiques, un peu d'outillage et les fluides préférés de la SM. Un détail qui a son importance : une prise de risque peut-être ?... je laisse sur place ma roue de secours, au bénéfice de 2 bombes anti-crevaison 4x4 et j'emmène 2 extincteurs. J'ai également fait contrôler la climatisation. Les prévisions météo annoncent une petite vague de chaleur dans le sud. Ma SM est, disons, peut-être moins prédisposée au circuit touristique de montagne que ses cousines à boîte mécanique. Equipée d'une boîte de vitesses à 3 rapports, sera-t-elle plus délicate à gérer, principalement dans les descentes ? Si elle m'a déjà emmené sur de longues distances sans difficultés, l'ascension de 17 cols, dont certains à plus de 2.000 m, sur

des routes sinueuses et des virages en épingles à cheveux, sera pour moi une première avec mon automatique. J'avoue ressentir une certaine appréhension... Sans vous imposer l'historique de l'auto, une présentation sommaire semble utile. C'est une SM automatique de décembre 1973. Acquisée en avril 2015, j'ai parcouru depuis près de 26.000 km.

Particularité : son moteur, le 3 litres d'origine a été remplacé par un 2,7 litres C114-03, modèle injection, équipé pour l'occasion de carburateurs. Normal, c'est une automatique. Il fût refait entièrement en 2003 et totalise environ 45.000 km. Parlons boîte. C'est une Borg Warner type 35 à 3 rapports. Elle fût changée en 2024. Les pots d'échappement sont en inox et disposent de 4 sorties. Le bruit rauque et un peu sourd est identifiable assez rapidement. Bien sûr ses performances sont inférieures à celles d'une SM carbu à boîte mécanique et encore plus à celles d'une SM injection. Sa consommation est supérieure à ses deux sœurs jumelles. J'apprécie sa livrée Or de Simiane. Comme options : intérieur cuir fauve, vitres teintées et climatisation. Nous descendons dans les Pyrénées sur deux jours pour le plaisir, profitant de la SM en mode « décontracté » sur les petites routes de France. Elle roule bien, la boîte gère parfaitement les rapports, le kick down est réactif. Arrivée sur le

parking, le jour du départ à Rivesaltes, ma SM est la seule équipée en boîte auto. Va-t-elle suivre et survivre ? Objectif de la 1^{ère} étape : arriver au plus tard à Andorre à 19h30. La distance est de 150 km avec le passage de 3 cols. Nous devrions être à l'heure. En revanche, le soleil donne et la température dépasse les 31°C. Le plein est fait, relevé kilométrique, une occasion de vérifier sa consommation. C'est parti. Je me concentre sur trois points, la température du liquide de refroidissement, le passage des rapports et le comportement au freinage dans les descentes. Tout se passe bien, l'aiguille du thermomètre n'oscille que très légèrement et les rapports passent sans problème. Lors de l'ascension des cols je m'aperçois que la boîte est lente lors de « rétrogradages » et peine à accélérer franchement. Les SM qui me suivent ont tendance à doubler la plupart du temps. Je pourrais suivre, mais cela imposerait un rythme soutenu que je me refuse. De plus, Martine, ma co-pilote préférée, me rappelle que ce n'est pas l'objectif recherché. Tout le long de la traversée, sur les 4 étapes, lors des passages de cols, le comportement était quasi identique. En ascension, l'aiguille oscillait légèrement vers la droite, mais rien d'inquiétant et les rapports passaient normalement. Pour les descentes en revanche, je devais adapter ma conduite. Du fait de sa conception, le frein moteur est nettement moins efficace qu'avec une boîte méca. Je dois rétrograder en seconde voire en première sur certaines portions pour éviter des freinages trop fréquents ou trop marqués, mais rien de surprenant. En suivant une SM, puis une autre, j'observe la fréquence de leur freinage. En jouant sur les rapports, je le compare au mien et j'arrive à une conclusion rassurante. Mes freins ne chaufferont pas, tout du moins pas davantage. Il est vrai en descente, j'évite le passage de la 3^{ème}, sinon le véhicule fait un bond en avant, ce qui me contraint à freiner fermement et à rétrograder. Sur toute la traversée, dans les cols et principalement en descente, je dois faire preuve d'attention ; une conduite adaptée s'impose pour conserver une vitesse et un freinage maîtrisé. Les automatismes de conduite ont été acquis néanmoins rapidement au fil des jours.

Si je fais un bilan, le comportement de la SM en version automatique est en fait différent des autres versions. Elle est plus longue à se relancer, surtout dans l'ascension des cols. C'est une SM « pépère » en somme. Mais je n'ai pas eu l'occasion de conduire beaucoup de SM en version méca. L'automatique est davantage faite pour une conduite « cool et apaisée », ce qui

me convient en fait. En montagne, elle est certes moins adaptée, mais elle a fait le job.

Sur le plan consommation, j'ai parcouru au total 2.220 km domicile à domicile, dont 750 km de traversée des Pyrénées. Ma consommation moyenne sur tout le voyage a été de 13,5l/100 km. Je m'attendais honnêtement à plus. Je serais curieux de connaître les consommations des SM à cette sortie.

Belle balade et belle expérience, même et surtout en SM à boîte auto.

Jean-Pierre Roy



MERCI MICHELINE ! MERCI ALFRED !

Comme certainement beaucoup de participants, à 3 jours du départ, les équipage et leur monture sont prêts à affronter la traversée des Pyrénées... Alfred, l'organisateur en « chef » nous a transmis l'itinéraire des quatre étapes de la traversée à télécharger, sur une application GPS « My Route-appl », le roadbook de notre parcours. Une première pour moi et peut-être pour beaucoup d'entre nous. Merci Alfred pour cette délicate attention qui devrait permettre au passager de profiter pleinement du voyage.



Lundi 14 Sept. Jour J : RdV 11h30 au Domaine de Rombeau. Dès 10h15 quelques SM sont déjà alignées et leurs propriétaires échangent leurs impressions de voyages du week-end. Ils s'avèrent que beaucoup ont pris des sentiers parallèles, délaissant même les autoroutes, voire les voies rapides. Le parking compte maintenant 31 véhicules et 61 participants. Bien sûr quelques modèles différents et c'est bien normal ! Les SM ne sont pas toujours opérationnelles le jour J, ce qui ne compromet en aucun cas les sorties avec le club. 6 équipages sont venus en DS, CX, Peugeot et autres modèles pour partager ensemble cette aventure. Excellente participation, comparable à une sortie nationale. L'esprit club est bien présent. Un plaisir de se retrouver pour beaucoup et de faire connaissance pour d'autres. Pot d'accueil au domaine. Quelques consignes indispensables sont rappelées par notre organisateur. Compte tenu du nombre notable de véhicules, le déplacement par convoi n'est pas envisageable. Chacun dispose de son roadbook, en version papier et/ou électronique jusqu'au lieu d'hébergement, « l'Hôtel Nordic » à Andorre. Une équipe féminine est constituée. Deux conjointes se proposent pour rejoindre Biarritz, fin de notre traversée. Applaudissements pour Christine CLAVE et Marie-Noëlle BRUNNER. En fait, je découvre la formule, chacun roule à son rythme et au gré de ses envies et de ses centres d'intérêt. C'est une traversée annoncée de 750 km avec la montée de 17 cols plus ou moins hauts, dont certains sont bien connus, comme le col du Tourmalet à 2115 m d'altitude. Après un déjeuner de qualité, il est remis à chacun des équipages la traditionnelle plaque de Rallye. Elle illustre le défi d'une SM d'un blanc immaculé à l'assaut d'un col Pyrénéen sur fond de haute montagne ; la plaque est accompagnée d'une bouteille de Muscat Rivesaltes. Kilomètre ZERO de notre traversée, nous partons en rangs un peu désordonnés, mais néanmoins dans la bonne direction. J'abandonne rapidement le roadbook électronique, sur « My-Route » lui préférant « Roole Map » une application GPS française, concurrente de « Waze ». Je m'aperçois qu'en fait il n'existe pratiquement qu'une seule route principale pour rejoindre Andorre. Après quelques kilomètres, nous traversons une zone sinistrée par les incendies de cet été, notamment à la hauteur de Isle sur Têt. Désolant spectacle. Nous mesurons le drame vécu par les habitants et la difficulté des secours pour en venir à bout. Des centaines d'hectares carbonisés dans la profondeur où subsistent ça et là quelques zones épargnées, des maisons noircies pour certaines par la fumée et les flammes, privées de leur toit. Nous arrivons ensuite à la hauteur de Villefranche de Confluent, citée médiévale, où nous nous arrêtons pour la plupart. La température monte jusqu'à 36° C. Nous recherchons rapidement un peu d'ombre durant notre visite. Nous reprenons nos véhicules et mettons la clim pour ceux qui en sont équipés. Une route qui monte en lacet. Andorre ne semble plus très loin. Nous y sommes, Le Pas



de la Case. Nous pouvons enfin désaltérer nos SM. « Le plein SVP », pour tout le monde à 1,72 euro /L. Quelques achats de circonstance, puis nous arrivons à destination, l'Hôtel Nordic. Les SM passeront la nuit en compagnie de quelques Porsche. Dans ce luxueux et grand hôtel nous récupérerons de cette chaude journée. Les chambres sont particulièrement confortables et spacieuses. La formule « self-service », permet à chacun de composer le dîner de son choix, parmi les multiples plats proposés. Nous apprenons que la SM de Didier et Christiane Souriau s'est mise à chauffer anormalement. Ils ont donc préféré renoncer, ne voulant prendre aucun risque. Le chemin est encore très long et éprouvant pour les mécaniques jusqu'à Biarritz. Un choix que nous regrettons, mais compris par tous.

Mardi 15 Sept. Jour J+1 : Avant d'emprunter les routes sinueuses des Pyrénées, nous apprécions un petit déjeuner tout en diversité. Le roadbook parcouru, nous reprenons la route chacun à son rythme. Vers le Pas de la Case et vers la France. Objectif : rejoindre pour 19h30, l'Hôtel Pena dans le Val d'Aran en Espagne. Des bouteilles d'eau fraîches sont remplies en prévision d'une journée chaude encore annoncée. L'itinéraire évolue selon les intérêts des visites ou des sites identifiés. Ainsi nous nous dépassons au fil des kilomètres. En fin de matinée, ma SM s'arrête sans raison, heureusement vers Tarascon, avant l'ascension du Col du Four. La pompe à essence ne débite plus. Alfred et Pierre qui se suivaient me dépannent. Alfred sort un tournevis et diagnostique le problème. Il sort de son coffre une pompe à essence d'appoint qu'il greffe en série au circuit d'essence et me voilà reparti. Merci Alfred. C'est franchement rassurant. En effet, l'esprit club c'est aussi de permettre aux participants en cas de pannes ou de problèmes techniques, de pouvoir continuer l'aventure ensemble. En fait chacun est susceptible de disposer dans son coffre de quelques pièces de rechange ou d'un kit de dépannage. Des SM optent pour un arrêt pique-nique au Col du Four. Le stationnement à l'ombre est essentiel. Sinon le soleil transforme rapidement le cockpit en cocotte minute. Il vous est offert en option un cuir brûlant, façon « Plaque induction avec thermostat au 12 ». Les quatre cols suivants sont traversés sans difficulté majeure. L'œil avisé du SMiste observe attentivement l'aiguille de sa température moteur. Il n'hésitera pas à s'arrêter, à lever le capot ou à adapter sa conduite si d'aventure le curseur venait à se rapprocher de la petite barre noire

verticale. Ce fût rarement le cas. L'Espagne est en vue, l'hôtel nous accueille. Quand nous nous extrayons de nos SM, le cuir du siège (encore lui) accentue d'avantage l'inconfort de nos vêtements humides. Oui, la douche une fois de plus est appréciée. Et nos SM dans un cadre plutôt champêtre se remettent doucement de leurs efforts. Elles se relâchent doucement dans des soupirs discrets, mais perceptibles. Nous nous retrouvons tous autour d'un traditionnel apéro et bien sûr un dîner. Moments privilégiés pour échanger nos impressions et le vécu de notre journée, sur les sites visités, la beauté de cette chaîne montagneuse, l'ascension des cols avec le thermomètre dépassant les 35° C, le comportement de nos autos, enfin tout ce qui concerne notre traversée des Pyrénées. Excellents moments partagés. Mais déjà, il faut penser à demain. Alfred nous informe que des travaux sont programmés sur la route du Col du Tourmalet. Fermeture de La Mongie à partir de 14h00. « Pour ceux qui souhaitent monter le célèbre col, départ au plus tard demain matin 8h30. Et bien bonne nuit à tous ».

Petite remarque personnelle : après les deux soirées passées à Andorre et en Espagne, je m'étonne que si près de la frontière, les locaux n'aient pas ou peu la maîtrise de la langue française.

Mercredi 16 Sept. Jour J+2 : Les prévisions météo annoncent brouillard et pluie. En effet, ce matin 8h00 le temps est quelque peu bouché. Les SM s'ébrouent les unes après les autres. Elles s'étirent doucement et se campent sur leurs quatre roues. La pluie de la nuit nécessite un petit toilettage des vitres. Avec les valises dans le coffre, direction la France, conformément aux précisions de la veille. Comme souvent, quelques SM se suivent. Passage du Col d'Aspin, puis après Sainte Marie de Campan, la route du col vers La Mongie. Le brouillard s'intensifie, la visibilité se réduit alors que nous traversons la station de La Mongie sans distinguer les pistes ni les remontées mécaniques. Nous sommes surpris par la présence d'animaux en liberté tout le long de la route, vaches, moutons, chèvres, lamas (et oui) lamas... et sommes obligés de nous arrêter pour les laisser traverser nonchalamment. Ils sont chez eux. D'autres touristes, plus téméraires, descendent ou gravissent le col sur leur deux roues à pédales. Le tour de France semble inspirer. Leur nombre est impressionnant. Néanmoins, les conditions météo défavorables m'inquiètent. Sans lumière, ni vêtements réfléchissants pour certains, il faut

redoubler de vigilance... Nous basculons sur l'autre versant et traversons Barèges.

Les Pyrénées semblent également être le terrain de jeu des motards. Ils sont très souvent en groupe et gravissent les cols avec aisance. Le rapport Poids/Puissance et la vélocité de leurs machines facilitent le tracé des trajectoires. La prise de risque est minimale et la cohabitation entre les usagers sur ces routes sinueuses ne pose vraiment aucune difficulté. Le brouillard s'estompe et nous gravissons le col d'Aubisque sur une route très étroite. Les SM négocient plutôt bien leur ascension. Il faut le souligner, certains SMistes semblent plus véloces, ce qui ne me déplaît pas, bien au contraire. Une SM voire deux qui se suivent, dépassant en pleine accélération, négociant une courbe et s'éloignant d'un bon rythme, le tout dans un vrombissement caractérisé, j'avoue que ça a de la « gueule ». Le temps est nettement plus agréable à notre arrivée à Oloron Sainte Marie. Une station TOTAL Energie permet de compléter le réservoir. À quelques centaines de mètres, l'usine de chocolaterie Lindt diffuse un parfum gourmand. Si elle ne se visite pas, elle dispose néanmoins d'un point de vente usine où beaucoup font une halte. Les petits enfants vont être gâtés. L'Hôtel Alysson est en vue. Le stationnement s'opère impeccablement en épi au fur et à mesure des arrivées. Le parking de l'hôtel s'y prête. Certains optent pour une pause détente sur la terrasse bordant la piscine de l'hôtel. D'autres choisissent une promenade décontractée dans la ville d'Oloron Sainte Marie, petite Ville du Pays Basque traversée par le Gave d'Aspe. Malgré un effort de la ville pour maintenir de l'activité, les magasins semblent avoir déserté le centre ville. L'heure est à l'apéro près de la piscine, puis au dîner et comme chaque soir, le plaisir de partager. La diversité des régions et des expériences de vie favorisent l'échange et les points de vue en toute convivialité. Demain ce sera le dernier quart de notre aventure pyrénéennes.



Jeudi : 17 Sept. Jour J+3 : Un œil par la fenêtre donnant sur le parking et déjà quelques capots levés... Les SM sont affûtées pour un programme dense et touristique dans le Pays Basque. L'itinéraire conduit à Mauléon-Licharre. L'arrêt est presque inévitable. Nous ne sommes pas les seuls.

Une visite des ateliers « Don Quichosse », commentée par le patriarche des lieux, passionne son auditoire. Nous marcherons donc en espadrilles... D'autres choisissent d'autres sites de visite et au fil du parcours, les SM se croisent et se saluent de nouveau. Nous loupons de peu (12h30) la visite d'une fromagerie produisant l'Ossau-Iraty. Nous n'en mangerons pas pour notre pique-nique ce midi. Et bien vite, nous atteignons la célèbre ville d'Espelette. Sur les parkings, des SM ; mine de rien elles font leur petit effet quand même. Les rues sont colorées des tons rouges rubis, orangées ou brunes des guirlandes de piments suspendues, confondues en toile de fond avec les colombages des maisons. L'animation témoigne d'un tourisme culinaire marqué par le célèbre piment d'Espelette et ses produits dérivés. Qu'ils soient salés, sucrés, carnés ou chocolatés, ils invitent à la dégustation. Nous repartons d'Espelette, le palais réinitialisé. Biarritz ne saurait être loin. En effet, les derniers renseignements nous orientent sur l'Hôtel Fasthotel. TERMINUS pour nos SM, tout du moins en ce qui concerne le contrat des Pyrénées. Nous arrivons tous au terme de notre traversée. L'équipage féminin a assuré, une expérience à réitérer. Les quelques heures qui nous séparent du dîner de fin de séjour permettent une dernière virée à pied pour rejoindre l'océan. Nous nous préparons et convergeons au point de rendez-vous fixé, un restaurant non loin de l'hôtel que nous rejoignons à pied. Alfred et Micheline nous avait informés que cette sortie serait pour eux la dernière en qualité d'organiseurs. Bertrand Raymond exprime au nom de tous nos remerciements chaleureux pour cette sortie régionale particulièrement réussie, tout en soulignant leur engagement au cours des sorties précédentes. La relève sera sans aucun doute assurée. Après le dernier petit déjeuner du lendemain chacun repart avec le sentiment d'avoir partagé une aventure unique. QUELLE SORTIE ! Certains continuent le périple vers d'autres destinations, d'autres rentrent directement, motivés par d'autres obligations.

MERCI MICHELINE ! MERCI ALFRED !

Jean-Pierre Roy

RALLYE INTERNATIONAL MASERATI

DU 17 AU 20 SEPTEMBRE À CANNES ET SUR LA RIVIERA FRANÇAISE

La Sm parmi les Maserati classiques de l'époque Citroën 1968-1975

Deux SM ont participé au rallye des 100 ans de Maserati, pour rappeler que Citroën fut possesseur de la marque entre 1968 et 1975. A l'origine, il fallait trouver un moteur V6 pour dopper l'image d'un grand tourisme à la française. Giulio Alfieri, chez Maserati, venait justement de réaliser un V6 moderne, léger qui pouvait rentrer sous le capot d'une SM.



*Les 2 Sm participantes au milieu des 115 Maserati.
La Sm injection 1973 de Mr Riviez a remporté l'épreuve de
régularité nous emmenant au lac de sainte Croix de Verdon*

Ceci permit la sortie de la SM en 1970, tandis que la marque Maserati continuait à exister, avec la Ghibli, sortie en 1967. Mais à partir de 1970, Citroën imposa aux voitures de marque

Maserati une touche Citroën. Ce fut le freinage assisté Citroën sur les modèles qui virent le jour en 1970 : l'Indy, puis la Bora avec moteur 8 cylindres, la Merak en 1972 avec moteur V6 et enfin la Khamsin en 1973, qui avait aussi adopté la direction Diravi et le pédalier hydraulique - une invention diabolique. En 1973, le renouvellement de la Quattroporte 1, qui datait de 1963, se fit sous l'autorité de Citroën qui décida d'en faire une SM 4 Portes Bertone de prestige. Seuls 13 exemplaires furent construits. Deux virent le jour en 1974 et 1975, pour être présentés dans les salons européens. Ces deux voitures existent toujours, revenues d'Espagne où elles furent vendues sans homologation. Un de ces deux exemplaires est en Belgique et fait partie de la collection de Thierry Dehaeck, l'autre est en France (collection Philippe Beugin). À noter que le coupé SM blanc qui a participé au rallye international Maserati a remporté l'épreuve de régularité. Nous félicitons son propriétaire. L'autre SM participante, la SM cabriolet bien connue de tous, fit également l'admiration sur la Croisette.

Philippe Beugin



LES 24 HEURES DU MANS

1972

En 1972, Guy Verrier, alors pilote aguerri, se lance un défi : aligner une SM à titre privé aux 24 heures du Mans. Avec Gérard Foucault, son co-équipier de 1971, 11^{ème} sur Porsche 911, Guy Verrier relève le défi. Un troisième pilote, François Monath s'y associe. La réglementation de l'édition 1972 évolue et autorise les voitures de Groupe 2 (tourisme amélioré) à participer. Ford engage ses Capri RS et BMW son coupé 2800 CS.

Guy Verrier espère le soutien de Citroën mais les négociations n'aboutissent pas. Les discussions portent en particulier sur le sponsor de la voiture choisi par Guy Verrier, YACCO, huile concurrente à TOTAL, ce dernier étant partenaire de Citroën pour ses voitures. Il inscrit sa voiture sous les couleurs de l'AGACI (Association Générale Automobile des Coureurs Indépendants). La voiture subit quelques modifications à la préparation : un arceau, des phares ronds, un échappement latéral, une culasse retravaillée et une suspension renforcée grâce à des sphères adaptées. L'équipage devra en revanche se contenter du moteur 2.7 litres.

Aux essais les Capri et BMW, mieux motorisées, dominent. Avec ses 1380 kg la SM affiche plus de 400 kg de plus. Guy Verrier opte pour des pneus Michelin TBS, qui offrent une tenue de route exemplaire, mais qui se révèlent pénalisants sur la ligne droite des Hunaudières. La vitesse de pointe plafonne à 220 km/h. Pour décrocher une place parmi les 55 voitures qualifiées, il aurait fallu un miracle et ils échouent à 4 secondes de la qualification. La revanche au

Tour Auto : Guy Verrier ne baisse pas les bras et engage la même voiture au Tour Auto, sur 4945km. Il s'associe à Michel Martin et engage la voiture en Groupe 1, avec seulement 180CV sous le capot. Il parcourt 11 circuits, de Biarritz à Nice en passant par le centre du pays.



La SM se révèle être une des meilleures dans sa classe (2000 à 3000 cm³) et la SM 33 terminera 25^{ème} au classement général et première de sa catégorie. Guy Verrier deviendra en 1980 le directeur du Service course de Citroën. Il y a précédé Guy Frequelin. Le 10 juin 1972, la SM Présidentielle prend la piste du Mans avec à son bord Georges Pompidou, pour un tour d'honneur accompagné de 4 SM coupé pour une parade qui restera dans les mémoires. Le lendemain, c'est Matra qui s'impose, avec Pescarolo et Hill. La première des 3 victoires de Matra.

Philippe Beugin



UNE LONGUE COMPLICITÉ



C'était vers la fin de l'année 1970 que j'ai vu arriver une SM qui s'est arrêtée à proximité de moi. Tout de suite, j'ai apprécié sa ligne qui ne ressemblait à celle d'aucune autre voiture. Bien sûr, j'avais vu des images de la présentation au salon de Genève en mars 1970, mais, entre la petite photo et le réel devant vous, c'est autre chose. Après une discussion avec un collègue de travail, j'ai dit : « Pour ma retraite elle me plairait bien ». Le temps a passé.... Et en 1996, lors d'un pot de départ en retraite d'un ami commun, mon collègue s'est souvenu de mon souhait et m'a demandé : « As-tu trouvé ta SM ? J'en connais une, en bon état pas très loin ». Mon travail, très prenant, ne me laissait que peu de temps pour cette recherche. Le samedi suivant mon collègue et moi sommes allés voir cette voiture et je fus surpris de voir une SM injection, couleur gris métallisé. Elle a été repeinte complètement, ce n'est pas la teinte d'origine comme en atteste la référence sous le capot. Mais cette teinte me plaît beaucoup. La voiture a 32 500 km. La discussion sera brève, essais moteur et suspension et un accord est trouvé pour revenir le samedi suivant. Le 1er juin 1996, je repartais au volant de cette voiture avec une certaine appréhension. Découverte de la conduite et éventuels aléas techniques sur le trajet Poitiers/Rennes, mais tout se déroula sans problème ...jusqu'à la maison !... Allait elle rentrer dans le garage ? oui mais à 5 cm près ! J'utilisais une 2cv pour aller au travail et une autre voiture pour les sorties en famille. Après la période de découverte et d'entretien, la SM sera le véhicule plaisir pour ma retraite qui arrivait

à grands pas, le 28 septembre 1996. Bien que breton je ne connaissais pas toute la Bretagne et la parcourir au volant de la SM se justifiait, afin de découvrir les îles, les ports et les villes de la côte. C'est ainsi que j'ai découvert un lieu qui deviendra mon lieu favori, la presqu'île de Rhuys, Arzon et le golfe du Morbihan, l'année 1999.

Aujourd'hui le compteur de la voiture indique 55 000km ; c'est peu en trente ans, mais il y a eu les années Covid et aussi un problème de santé qui a réduit un peu mon activité. Mais la SM n'a jamais eu de panne nécessitant de l'immobiliser. Un soir d'hiver, par une nuit noire, sur un parking mal éclairé, la clé du coupe batterie que j'avais retirée, est tombée de ma main devant la boîte de vitesse. J'ai pensé la récupérer sur le sol, grosse erreur, il a fallu plus d'une heure de recherche pour la retrouver et la ressortir du compartiment moteur. Cette clé est bien petite ! Une autre fois en repartant du bord de mer, au démarrage du moteur, le bruit me semblait différent et en accélérant aussi. Je suis rentré quand même, sans difficulté. Le lendemain, j'ai ouvert le capot, démarré le moteur, bien regardé et comparé la commande gauche et droite des volets d'air des tubulures d'injection et je me suis aperçu que le petit câble de gauche était sorti de sa poulie guide. J'espère faire encore quelques sorties en SM. Mon fils n'a jamais pris le volant de cette Majesté, il faut que je corrige cette injustice. La SM a de beaux jours devant elle. Vive la Citroën SM !

Samuel Lehuède





LES CITROFOLIES AU BARCARÈS

WEEK END DU 26-27 SEPTEMBRE

Après le repas du samedi midi, nous nous sommes mêlés à l'effervescence générale sur le parking face à la mer de ce port des Pyrénées orientales, encore rempli de touristes, autour de rutilantes Citroën. Quelques stands de pièces détachées, de miniatures et un stand particulièrement intéressant : le moteur d'une SM exposé sur une remorque et que notre ami Amédée Lictevout mettait en route à distance avec une petite télécommande, à la grande surprise des visiteurs. L'ambiance était très conviviale, avec food trucks et paella servie sous chapiteau.



La soirée se termina au camping de la plage de Sainte-Marie de la Mer, animée par un orchestre. Le lendemain dimanche, le temps était moins beau et le vent s'était levé mais cela n'avait pas démotivé les passionnés. Un grand marché attira les compagnes et épouses. Puis vint la parade dans les rues du Barcarès. Amédée, avec sa voiture « Avion » du constructeur Blackjack, participa à ce défilé, avec sa chienne Umi. Le défilé des SM suscita l'admiration des passants. La journée continua sous le signe de l'amitié et de la convivialité. Cet événement, dont le nom pourrait être amené à évoluer, est reparti sur de nouvelles bases et le SM Club de France continuera à soutenir ce concept de sortie, sans budget établi, où chacun apporte sa pierre à l'édifice. Remercions Bernard Clavé et Amédée Lictevout pour l'animation de la région Sud.

Christine Clave

DIMANCHE 27 SEPTEMBRE

Par un beau dimanche d'automne, le Club avait choisi pour un rendez-vous dominical : Provins, ville inscrite au « patrimoine mondial de l'Unesco » et située à la limite de 3 régions que sont l'Île de France, la Champagne Ardennes et les Hauts de France. Ce choix aurait pu inciter plus de 200 membres de ces 3 régions à nous rejoindre. Nous n'avons été rejoints que par 17 SM rutilantes. Les participants se sont retrouvés le samedi soir pour un dîner convivial avec les membres du conseil.

La visite du dimanche : pour ceux qui ne connaissent pas la ville haute de Provins, on peut parler d'abord de choc visuel. Voir cette muraille puissante, longue de 1200m et ses 22

tours ceinturant la ville fait comprendre son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO ! Les adhérents sont sportivement descendus dans les douves pour franchir les murailles par un escalier souterrain et accéder à cette ville essentiellement développée au XII^{ème} siècle. Il s'agissait d'une place fortifiée, abritant le commerce et les marchandises venant de l'Europe du Sud et de l'Europe du Nord. C'était un lieu qui devait assurer la sécurité des hommes et des biens. Ce développement avait commencé au 1^{er} siècle avec l'occupation romaine et avait continué au Moyen Age, jusqu'à ce que Provins devienne la troisième ville la plus importante de France, après Paris et Rouen.

Baptême en Sm : un de nos membres Christian Devingt avait emmené dans sa belle Sm bleu platine un ami Jean Pierre citroeniste qui possède une traction 11BL et une 2 CV. Il était ravi et a même pu conduire la Sm



Les monuments à l'intérieur de l'enceinte sont des témoignages d'un commerce intense. Ainsi, la place du Châtel recevait les plus grandes foires de l'Europe et accueillait la Croix du Change, lieu d'échange entre les différentes monnaies utilisées.

Les pièces de Provins étaient recherchées pour la stabilité de leur valeur.

La visite s'est terminée par l'ascension des 40 mètres de la Tour César (pas de lien avec l'empereur romain mais plutôt avec la racine du mot roi dans cette région). Ce donjon à quatre tours est coiffé d'une charpente abritant les cloches de la ville. Nous y sommes tous montés. Le repas du midi a suivi à l'Hambourgeoise, un restaurant situé place du Châtel où nous avons pu déguster une des spécialités locales, la panna cotta à la rose de Provins.

La visite du musée AJECTA à Longueville (10km de Provins) : l'après-midi, la visite du musée AJECTA (Association des Jeunes pour l'Entretien et la Conservation des Trains d'Autrefois) nous a plongés dans l'histoire vivante du chemin de fer. Cette association de jeunes bénévoles, créée en 1968, préserve 14 machines à vapeur, de la plus petite ayant servi dans des ateliers jusqu'à la locomotive de train express, mise hors service en 1969 après 1 700 000 kilomètres parcourus.



Les dix-huit ateliers s'inscrivent dans un demi-cercle autour de la rotonde pivotante centrale qui permet de desservir chacun d'eux. On connaît tous cette représentation mais la réalité est ici bien plus forte. Des reportages historiques sur la fabrication industrielle des trains à vapeur sont diffusés sur écrans et renseignent sur les procédés mis en œuvre et la dureté du travail de production. Il s'agit bien d'un haut lieu de l'histoire industrielle et de celle des transports. À chaque sortie, nous avons le plaisir de rencontrer des membres jusqu'alors inconnus, qui, par la suite, reviennent. Il y aura encore, en 2027, une sortie dominicale à faible coût dans un périmètre de 150 km autour de Paris. Venez-y très nombreux, vous serez bien accueillis.

Philippe Véron-Delor



« 60 ANS DE PASSION ET DE VICTOIRES » EXPOSITION À L'HÉLICE GALERIE À FLIN

L'Aventure Citroën avait donné rendez-vous aux passionnés de Citroën début 2026, dans l'espace « Hélice Galerie » à Flin, près de Nancy, pour découvrir l'exposition « Citroën Sport : 60 ans de Passion & de Victoires », initialement jusqu'au 28 février 2026. À la suite du succès rencontré, l'exposition a été prolongée jusqu'au 11 décembre 2026. Dans un lieu de 1100 m², l'exposition propose une rétrospective unique

de l'histoire sportive de la marque aux chevrons, depuis la création du département compétition de Citroën en 1965 jusqu'aux triomphes en WRC et WTCC en 2010.

Citroën est un acteur majeur du sport automobile depuis 60 ans, avec plusieurs titres de Champion du Monde dans 4 catégories sportives différentes : Rallye-raid, WRC, WTCC et Rallycross.

L'exposition présente 26 modèles :

DS 21 coupé à moteur V6 1972 (Chamonix), DS 21 coupé rallye 72, Monoplace MEP à moteur GS (1972), SM course (Bandama 1973), 2 CV cross 1976, CX 2400 (Rallye du Sénégal), BX 4TC Groupe B, VISA 1000 pistes Groupe B (1987), AX production, BX 4X4 Turbo Rallycross, ZX rallye-raid 1991, ZX rallye-raid 1992, ZX rallye-raid évo 2 1994, évo 3 1995, évo 5 1996, XSARA Kit-Car 1999, SAXO challenge rallye-cross 2000 et Kit-Car 2001, XSARA WRC 2003, C4 WRC, DS3 WRC, C3 Rallye2 2024 (show car).

Cette exposition présente également des figures qui ont animé ces années de compétition :

Sébastien LOEB,
Pierre LARTIGUE, Ari VATANEN
et leurs directeurs :
Marléne WOLGENSINGER
et Guy FREQUELIN.

L'AVENTURE
CITROËN
PRÉSENTE

CITROËN
SPORT 60 ans de Passion
& de Victoires

Loeb
CITROËN
TOTAL
WRC
MICHELIN

02/06/25 → 11/12/26
EXPOSITION
EXCLUSIVE
RÉSERVATION
CONSEILLÉE

hélice GALERIE
3, rue des Vosges - 54122 FLIN
03 72 96 10 60 - contact@helice-galerie.fr
www.helice-galerie.fr
www.laventure-association.com

HÉLICE GALERIE : 3 rue des Vosges - 54122 FLIN

Contact : 03 72 96 10 60 ou contact@helice-galerie.fr

Ouverture possible un dimanche par mois avec visites guidées

BRÈVES - BRÈVES - BRÈVES - BRÈVES

**PRESSE :
QUAI DE JAVEL
#2**



**PUB POUR
LE NOUVEAU
SAC GUESS**



**LE 31 MAI 1980,
LA SM
PRÉSIDENTIELLE
ACCUEILLE
LE NOUVEAU
SOVERAIN
PONTIFE
JEAN-PAUL II**

**CLAUDE, 85 ANS, POSSÈDE SA SM DEPUIS 1979.
CONCESSIONNAIRE CITROËN À DOULLENS,
IL A MODIFIÉ LÉGÈREMENT SA SM.**



**VISITE DE MATHIEU
LAMOURE PDG
D'ARTCURIAL
À AUCHEL**

Avant de gérer la vente
Dehaeck, il s'est rendu
à Auchel pour voir une
collection non à vendre !



VENTE DE LA COLLECTION DEHAECK À ARTCURIAL

FÉVRIER 2027

Thierry Dehaeck, collectionneur belge et membre de notre Club, a rassemblé une collection impressionnante de voitures, de marque Mercedes, Bentley, Rolls Royce, Jaguar, Ferrari, Maserati et autres américaines. Il décida il y a un peu plus de 10 ans de créer une aile française à son musée, consacrée à la marque Citroën.

Déjà possesseur de 3 DS cabriolet Chapron et d'une SM coupé dans un état d'origine remarquable, il pris contact avec divers collectionneurs – j'en fis partie – dans le but de rechercher les possesseurs de SM rares, notamment celles carrossées par Chapron et Heuliez. Très vite une SM cabriolet, qui fut longtemps la voiture de Denys Jouanon, une SM Opera appartenant à Éric Belouossoff et la deuxième SM Espace Heuliez (bleu delta) de Denys Jouanon vinrent compléter sa collection, avec enfin la SM du record de vitesse de Jerry Hattaway, achetée aux USA. Thierry, dans un esprit de puriste, a fait reconstruire sa SM Espace telle qu'elle était au salon de Paris de 1971, en mauve avec accessoires d'époque refabriqués. Tout ceci grâce aux conseils d'Yves Dubernard, le concepteur d'origine chez Heuliez de la SM Espace. On peut parler de chef d'œuvre. Il a participé à de nombreux concours prestigieux, il a gagné de nombreux prix qui ont mis en valeur la SM. Merci à lui. Il a décidé de vendre l'intégralité de sa collection début 2027, pendant Rétromobile.

Philippe Beugin



LE PROJET HACHETTE



UNE SM 1/8^{ÈME} EN VENTE EN PIÈCES DÉTACHÉES CHEZ LES MARCHANDS DE JOURNAUX SOUS BLISTER AVEC UN FASCICULE À CHAQUE FOIS SUR L'HISTOIRE DE LA SM.

NOUS SOMMES ACTUELLEMENT AU FASCICULE N°31 !

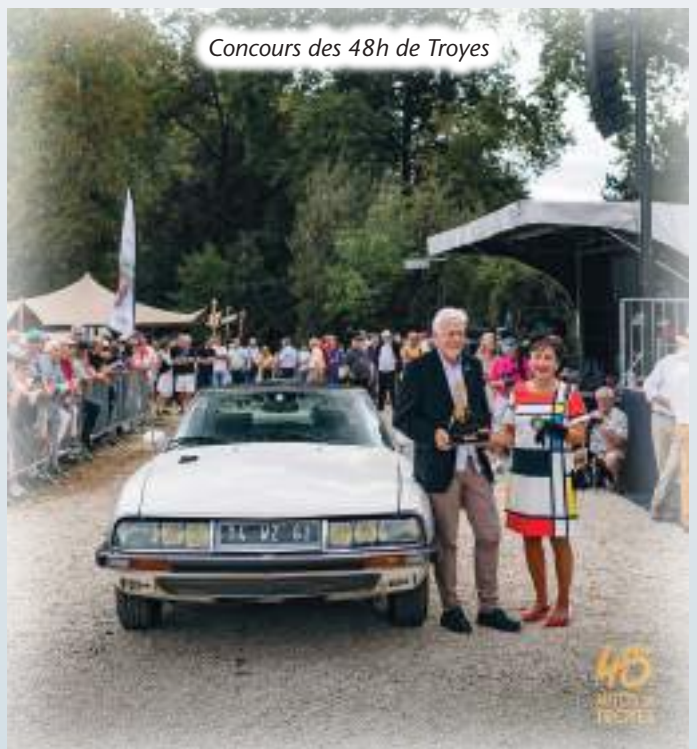
UN ARTICLE FIGURERA DANS LA REVUE N°127 QUI EXPOSERA L'ENSEMBLE DU PROJET QUI VA DURER 2 ANS.

QUELQUES SM COMMÉMORATIVES 1/43^{ÈME}





Valoriser la SM en la faisant participer à des concours d'élégance de renom n'est pas une mince affaire : il faut convaincre les organisateurs de la pertinence de la voiture présentée, préparer un dossier et s'y rendre par la route. Le jour J il faut que la voiture soit impeccable et préparer, en couple de préférence et en tenue adéquate, le topo de présentation devant le jury. Ce fut le cas cette année où deux voitures ont séduit les jurys, composés de membres de la FFVE, d'élus locaux, d'autorités du milieu automobile et de commissaires-priseurs.



COMMENT VA LE SERVICE PR ?

Depuis 28 ans nous avons remis en état environ 700 moteurs et la plupart des voitures des membres du club sont maintenant en bon état mécanique.

C'est ce que l'on observe lors des longues sorties récentes : Colmar, les Pyrénées,...

Nous entrons dans une phase où ce sont les éléments de décoration ou d'entretien courant ou les gadgets divers qui deviennent majoritaires dans les commandes, comme par exemple l'éclaireur de plaque arrière, le verrou de la trappe d'essence, ou encore la façade du tableau de bord et de la console. Nos membres cherchent maintenant à valoriser leur SM, pas seulement pour les faire rouler mais aussi pour les embellir.

Sur le plan hydraulique une démarche est en cours pour rénover les vérins de suspension.

Pour les échanges standards, le responsable des PR s'insurge, déjà depuis longtemps, lorsque le service reçoit des pièces irréparables (direction,

sphères...) qui viennent manifestement plutôt de casses que de SM roulantes. Sans compter les échanges standards qui ne fonctionnent que dans un sens lorsqu'on ne reçoit jamais les pièces à échanger.

Une caution va devoir être mise en place (100 euros), comme le font les professionnels.

Ce qui posera problème rapidement, c'est la gestion au jour le jour de ce beau stock de pièces. Comme nous souhaitons garder au service PR le statut de bénévole, nous souhaitons que ce soient les membres qui continuent à prendre en charge cette gestion. Le service que nous apportons aux membres et ses tâches annexes (envoi par colis, traitement des commandes, manutention) ne tiennent qu'au dévouement de 3 personnes qu'il va falloir bientôt aider, voire remplacer.

Pierre et Geneviève Fralex



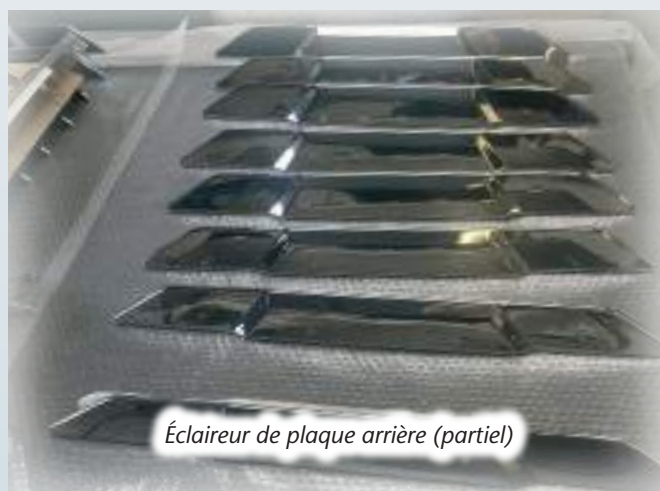
Vérin de suspension



Éclaireur de plaque arrière



Verrou de trappe essence



Éclaireur de plaque arrière (partiel)

À VOS AGENDAS !



Décès de Jean-Pierre Esnault, l'un des premiers membres du club en 1984



À partir de janvier 2027, toutes les inscriptions aux sorties du club devront être réglées par virement et ce virement validera le bulletin d'inscription. NOUS NE PRENDRONS PLUS LES CHÈQUES !

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
6 au 8 novembre	Lyon	Epoqu'auto Lyon	Alfred Laval
12 décembre	Reims - Hôtel best Western Premier la paix	AG du club à Reims et visite de Reims	Secrétariat du club
3 au 7 février	Paris Expo Porte de Versailles	Retromobile	Le club ne participe pas à cet événement mais la réunion des clubs SM européens aura lieu à proximité.
26 au 28 mars	Avignon - Parc des Expos	Avignon motor	Bernard Clave
3 et 4 avril 2027	Rennes	Salon de Rennes	Philippe Veron Delor
6 au 8 mai 2027	Wagen an der Aare	Sortie internationale Sm	Sm club Suisse
4 au 6 juin 2027	Albi et le Tarn	Sortie Nationale Sm Club de France	Bernard Clave et Amédée Lictevout
7 juin 2027	Auch	Visite de la collection Chapron d'Eric Belousoff	
25 et 26 septembre	Haute Normandie (pays de Caux)	Sortie Automnale	Philippe Beugin et Thierry Delastre

LES NOUVEAUX MEMBRES

LUBBERS Thomas	7204	FERRAND André	78980
VEDIAUD Philippe	17100	CLAUDEPIERRE Marc	29940
OVERGAAG Charles Christian	2671	PAGENAUD Christian	86500
D'OUTREMONT Harald	9770		



Vue dans un musée à Los Angeles



CLUB DE FRANCE

B.P. 10129
78500 SARTROUVILLE
Tél. 01 39 82 28 83
contact@smclubdefrance.org