



N° 123 - 10/2025

SOMMAIRE



Revue n°123
du SM Club de France

- 3 Editorial
- 4 Citrodays
- 7 Sortie Rhône-Alpes
- 10 Histoire du Club
- 11 Les SM Ligier 1975
- 14 Les cols pyrénéens en SM
- 16 Les SM automatique
- 17 Le pot catalytique pour SM
- 19 Sortie nationale du SM Club Italia
- 20 Brèves
- 21 Le projet Hachette
- 22 Voyage en Grèce
- 23 Boutique
Calendrier
Nouveaux membres

Photos de la revue par:

Philippe Beugin, Bertrand Reymond,
Pierre Chappaz, SM Club Italia

4 Citrodays



7 Sortie Rhône-Alpes du club



21 Le projet Hachette : une SM au 1/8ème



ÉDITORIAL



Nous ne sommes rien sans les autres.

Les adhérents de notre association, qu'ils soient des adhérents historiques ou des adhérents récents, savent que nos voitures Citroën SM sont dotées d'un fort pouvoir d'attractivité.

Elles sont un motif de rencontre. Rencontres au-delà du temps avec ceux qui les ont conçues, fabriquées, améliorées. Rencontres avec ceux qui les ont possédées et qui nous les ont transmises. Rencontres aujourd'hui avec ceux qui contribuent à leur sauvegarde, à leur usage, à leur partage.

Toutes ces rencontres sont autant d'occasions pour les adhérents du SM Club de France de s'enrichir mutuellement de leur savoir, de leur savoir-faire, de leurs différences, de leur complémentarité.

Merci à vous tous d'être si différent les uns des autres.

Il y a le puriste, expert connaisseur de chaque spécificité, de chaque précision pour le moteur, la carrosserie, la sellerie.

Il y a le mécano, toujours prêt avec sa boîte à outils, à vous aider et spécialement qualifié pour les séquences démontage-réparation-remontage.

Il y a le fonctionnel, qui souhaite que sa voiture l'emmène avec confort et sécurité sur la route de ses promenades et au bout de ses rêves.

C'est dans la joie que le SM Club de France accueille votre diversité et encourage vos initiatives. Notre richesse se retrouve dans chaque événement qui nous réunit, lors des salons, lors des sorties, lors des concours d'élégance. Nous ne sommes rien sans les autres.

C'est en allant à la rencontre de nos amis passionnés que nous progressons. C'est en cherchant dans l'altérité, la richesse des différences que nous devons meilleurs. C'est en allant à la rencontre des réparateurs que la Citroën SM est sauvegardée. C'est en allant à la rencontre des artisans qui refabriquent des pièces essentielles que nous améliorons sa fiabilité.

Ainsi, c'est grâce à votre multitude, du simple amateur presque novice au passionné presque professionnel, que vous êtes la force du SM Club de France.

Vous, les SMistes, vous êtes les garants de la raison d'être de l'association et de la réalisation de son objet social.

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

Pierre 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

AQUITAIN

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 750 exemplaires

Réalisation et Impression

Imprimerie JULIEN - 62 Divion

Achevé d'imprimé en octobre 2025

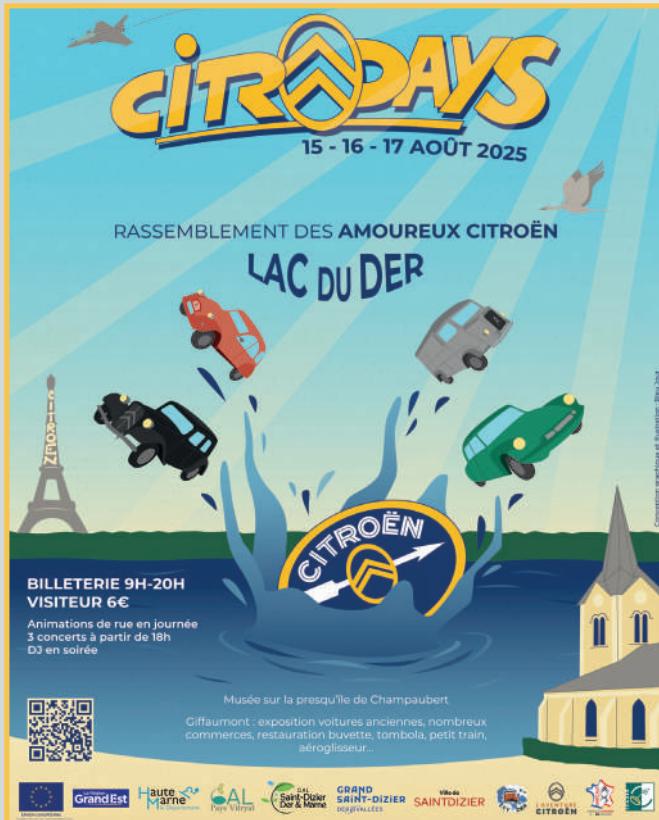
OCTOBRE 2025 – 4^{me} trimestre 2025

Dépot légal : OCTOBRE 2025 N°123

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

CITRO DAYS

15 - 16 et 17 AOÛT 2025



Après le grand « Rassemblement du siècle » à la Ferté-Vidame de 2019, il n'y a plus eu aucun événement citroëniste international rassemblant tous les modèles du Double Chevron, mis à part le malheureux (reporté deux fois) et oublié ICCCR 2024 en Pologne.

Ainsi, lorsque l'année passée le nouvel événement CitroDays a été annoncé et ensuite présenté à Rétromobile, il a suscité l'intérêt et la curiosité de tout le monde citroëniste.

CitroDays s'est déroulé du 15 au 17 août 2025 au bord du Lac de Der, vaste bassin artificiel entre les départements de la Marne et de la Haute-Marne, près le village de Giffaumont-Champaubert.

Le lieu se prêtait bien à ce type d'événement, avec un vaste terrain ondulé de plus de 20 hectares où étaient logés les voitures divisées par modèle. N'ayant - hélas - plus depuis 10 ans ma bien-aimée SM, mais restant toujours passionné j'ai participé à cet événement comme visiteur le samedi, à l'occasion de vacances estivales en France. À l'entrée, une reproduction bien proportionnée de la Tour Eiffel de 15 m. de hauteur accueillait les participants ; autour d'elle les voitures (une quinzaine) de l'époque de André Citroën (en commémorant ainsi le 90^{ème} anniversaire de sa disparition en 1935), de la Type A et B10 au C4-C6 et autre Rosalie. Tous les modèles chevronnés étaient présents en bon nombre dans leurs secteurs respectifs, des voitures d'avant-guerre aux young-timers, des bicylindres aux hydrauliques ; citons entre autres plus d'une centaine

de Traction Avant et autant de 2CV, nombreuses CX (87) et C6 (bien 63, dans le 20e anniversaire de ce dernier vaisseau amiral) et bien sûr les SM : 35 dans les trois jours (selon les chiffres officiels des organisateurs), parmi lesquelles le cabriolet 383CRK38, la bien connue SM2A avec mécanique « modernisée » (peut-être même trop) et la SM plateau-Tissier bleu à quatre essieux arrière, restaurée par l'atelier Gallet et transportant une DS. Mais la voiture-reine du rassemblement était sans aucun doute la DS, étant donné l'occasion de célébrer son 70^{ème} anniversaire, certainement le modèle le plus nombreux présent (730 pré-écrits pour les 3 jours) : dans toutes les versions et années-modèles : DS, ID, monophare, doublephare, export-USA, break, cabriolets « usine » et hors-série Chapron, dans une grande variété de conditions, couleurs, aménagements et accessoires qui nécessitait plusieurs passages et regards pour en relever les détails et les différences. Il y avait aussi une épave-DS, sur sa carrosserie très abîmée le public pouvait apposer des signatures, des dessins, des messages, pour laisser une trace de son passage. La majorité des voitures participantes provenaient bien sûr de France (930 voitures); à suivre (dans l'ordre) des voitures en provenance des Pays-Bas (194), d'Allemagne (126), de Belgique (124) et de la Suisse (37), tous pays pas trop éloignés (de 300 à 500 km.) du lieu du rassemblement.

Après avoir admiré toutes ou presque les nombreuses voitures présentes, on pouvait retourner au « village » central où se trouvait la zone de restauration avec divers « buvettes » et food-trucks (à des prix raisonnables) et la partie marché avec stands de pièces détachées, accessoires, automobilia, modélisme, etc... , pour une exposition agréable à visiter. Dans une autre zone, il y avait des espaces pour les concerts musicaux prévus à différentes heures et la tente pour le dîner de gala du samedi soir qui a accueilli plus

de 600 personnes. En outre, il y avait aussi la loterie avec une petite Ami électrique à gagner, dans la livrée Charleston, et d'autres prix. Plus loin du village, après une promenade le long du lac, on pouvait rejoindre le « musée », une grande tente sur le terrain, où étaient exposées 26 voitures qui ont fait l'histoire du Double Chevron (cependant rien d'inédit ou rare, tout ou presque déjà vu), en particulier différentes avant-guerre (y compris un tracteur et une chenille-Kegresse) et surtout la DS avec plusieurs exemplaires, dont la désormais célèbre « DS Ballons » présentée à Rétromobile en février et ici, sur la paille, un peu moins flashy manquant la chorégraphie des lustres à effet et de la base miroir. Un autre élément typique de ces manifestations est le concours d'élégance, qui s'est déroulé ici le samedi avec plus d'une centaine de voitures inscrites et passées sous l'examen du jury présidé par Henri-Jacques Citroën, petit-fils d'André. Le premier prix « best of show » a été attribué à juste titre à la C4F Torpedo de 1931, couleur ocre et noire, venue d'Allemagne par la route avec le propriétaire Manfred Flugel et son équipage en tenue d'époque, restaurée parfaitement avec des détails et accessoires au niveau maniaque. Finalement, les chiffres officiels obtenus par les organisateurs parlent de 1.585 voitures parmi tous les modèles pré-enregistrés pour les trois jours plus les pass-journaliers et encore plus de 10.000 visiteurs au total, qui ont décreté l'excellent succès pour une manifestation à sa première édition, qui a certainement bénéficié de l'effet des 70 ans de la DS et des autres anniversaires « à chiffre rond » cités. L'organisation était en effet très bonne, du personnel de service aux toilettes (avec 60 postes de toilettes) et très bien choisi le choix de l'emplacement dans cette station touristique lacustre, avec de grands espaces disponibles pour le déroulement de l'événement dans un cadre bucolique et agréable.



Donc beaucoup de compliments pour la réussite de l'événement aux organisateurs (dirigés par Madame Domithile Guinoiseau, du local Club 2CV), lesquels laissent échapper une satisfaction bien méritée qui pourrait peut-être les inciter à proposer CitroDays également pour des prochaines éditions, même s'il est encore trop tôt. Même comme simple visiteur, CitroDays valait certainement le voyage pour une visite très intéressante et agréable, dans un ambiance de passionnés pour vivre, encore une fois, le véritable « Esprit Citroën ». Et la réponse adéquate des collectionneurs, passionnés et visiteurs avec leur présence nombreuse a encore confirmé l'atta-

tement et la passion pour la marque Citroën, qui reste intacte malgré le passage de plusieurs phases historiques et tant de changements stylistiques, techniques et managériaux.

Maurizio Baiocchi



CITRODAYS - LES CHIFFRES

Le SM Club de France n'a pas participé officiellement à l'événement puisqu'il ne fait pas partie de l'Amicale CITROEN organisatrice (Président Alain THURET).

Cependant une vingtaine de membres du Club y ont participé, en SM ou en CX, XM, C5, DS et C6, ce qui marque leur attachement à la marque. Ils ont ainsi fait grossir le nombre de SM inscrites (35). Le chiffre le plus impressionnant était celui de la température extérieure, plus de 35 degrés à l'ombre. Les SM n'aiment pas la chaleur et pourtant aucun problème n'a été recensé. Évidemment l'événement était destiné à l'origine à fêter les 70 ans de la DS et on en a compté 730 inscrites sur un total de 1585 voitures. Peu de 2CV présentes, pour la plupart retenues par une autre sortie. A signaler en revanche les chiffres surprenants de 63 C6 et 87 CX. Le site du lac du DER, très touristique à cette époque, a attiré plus de 10 000 visiteurs.

Le concours d'élégance dirigé par H. J. Citroën et Olivier de Serres a remis 12 prix, mais d'ailleurs aucun à une SM. 24 pays étaient représentés avec notamment 930 équipages français, 194 hollandais et 126 allemands. Il paraît probable que d'autres évènements de ce type seront organisés dans le futur car « l'Esprit Citroën » existe toujours. Reste à trouver les 200 bénévoles nécessaires à l'événement et le thème à choisir. Bravo aux organisateurs d'avoir choisi ce site qui fut une découverte pour beaucoup. Le Lac du Der est le lac de retenue des eaux de la Marne, avec ses 38 km de digue. Un petit mot pour féliciter Mr Debergue, membre du département du Nord, qui est venu sur le site avec un semi-remorque portant ses cinq Citroën de collection, dont sa SM qui lui vient de son père, avec son immatriculation d'époque.

Philippe Beugin

SORTIE RHÔNE-ALPES DU CLUB DANS LE CANTAL



6 ET 7 SEPTEMBRE 2025

La sortie Rhône-Alpes a conduit cette année les membres du Club dans le Cantal, pour deux journées placées sous le signe de la découverte, de la convivialité et de la gastronomie locale.

Les participants venant de loin avaient décidé de se retrouver dès le vendredi soir à Saint Flour, à notre hébergement de l'hôtel du Nord, dans la ville haute, pour un dîner sur place permettant à chacun d'arriver à son rythme.

Samedi matin, rejoints par les derniers participants, nous sommes partis à pied retrouver

notre guide pour une visite théâtralisée du centre historique, guidée par une talentueuse « Madame de la Renardière » qui nous a conté l'histoire du lieu, en commençant au temps où le Cantal tout entier était un seul et immense volcan. La ville fortifiée de Saint-Flour, son histoire, nous ont été présentés sous un angle inédit et animé au fil du passage par l'Hôtel de Ville, la cathédrale gothique et le belvédère dominant la ville basse, avec vue sur le pont médiéval et sa recluserie.





L'heure du déjeuner se rapprochant, il était temps de rejoindre l'hôtel pour réveiller nos SM et prendre la direction le col de Prat-de-Bouc pour partager une truffade savoureuse dans un buron - bâtiment en pierre que l'on trouve dans les prairies d'altitude dans le Cantal - au milieu de paysages de montagne à couper le souffle.



L'après-midi, changement de lieu et de décor mais toujours sous un soleil estival : nous avons repris nos SM pour nous rendre au Château de Rochebrune, pour une visite privée, accueillis par le propriétaire

et sa famille. La découverte de cette forteresse médiévale, riche en histoires et en anecdotes, restera un moment fort de la journée. Après le retour à l'hôtel, la soirée s'est poursuivie par un dîner convivial et

des discussions, qui pour certaines se sont prolongées tard dans la nuit.

Dimanche matin, lever matinal pour mettre le cap sur Chaudes-Aigues, station thermale réputée pour ses sources

d'eau chaude (jusqu'à 82°C). Répartis en deux groupes, nous avons parcouru la ville à pied en découvrant son histoire, ses fontaines et le lavoir alimentés par les sources chaudes, pour finir par un court passage par le musée Géothermia. Il était temps de quitter Chaudes-Aigues pour reprendre les petites routes de campagne en direction de Garabit. Avant de rejoindre le lieu de déjeuner, au relais des Sites, nous avons fait une courte halte sur un point de vue dominant la rete-

nue d'eau de la Truyère. Après le déjeuner, bien lestés par le fameux Aligot, nous avons rejoint le viaduc de Garabit, chef-d'œuvre de Gustave Eiffel construit entre 1880 et 1884 sur les plans de l'architecte Boyer. Haut de 122 mètres et long de 565m, il a marqué l'histoire en étant à l'époque le viaduc le plus haut du monde et celui à l'arche unique la plus longue. Il continue d'impressionner par son audace et son esthétique. Construit pour servir à la remontée des vins du

Sud-Ouest et des fromages de l'Aveyron vers Paris, il reste en exploitation ferroviaire aujourd'hui mais uniquement pour un trafic local. Un pot au pied de l'ouvrage a permis de conclure chaleureusement notre découverte du Cantal et ce week-end organisé de main de maître par Christiane Souriau et Alfred Laval qui méritent les félicitations et les remerciements de tous les participants.

Bertrand Reymond



Viaduc de Garabit



HISTOIRE DU CLUB

LES SMISTES EN GRÈCE EN 1989 ET 1991

Ces deux voyages sont nés de la volonté de Théo Marmarokopos, membre grec du SM Club de France. Le Club ne compte, à l'époque, qu'à peine la moitié du nombre actuel de membres. Mais les intrépides sont déjà nombreux... Le premier voyage en Grèce a eu lieu fin août 1989 et a permis de réunir quatorze SM.

Le déplacement de France jusqu'à Ancône se fit séparément, chacun pouvant choisir ses étapes. Le capitaine, Louis Bacinello, était entouré de membres pour beaucoup, malheureusement, aujourd'hui disparus, mais notre secrétaire Charles Paradis, qui inaugurait sa voiture tout juste réparée (problème de joint de culasse), Jean François Ruchaud, Jo Godin ainsi que deux équipages allemands sont toujours présents au Club.

À l'arrivée à Corfou, les SM rejoignent celle de Théo et prennent la route de la côte Nord occidentale. Ensuite, ce fut le Sud et le village de Sinarades, puis l'île de Paxos, au sud de Corfou. Il n'y a pas eu

trop de soucis sur les voitures, grâce à la présence de Jacques Beauvais, agent CITROËN, et surtout de Joseph Loizeau, prompt à se glisser sous les capots et célèbre pour ses transformations de motorisation Maserati en PRV. Les SM ont parcouru environ 3700 km lors de cette sortie.

Le second voyage en Grèce a lieu en 1991, où se retrouvent sept SM, pour un parcours de 2000 km en 10 jours, avec également la Bentley de Jean-François Ruchaud et une XM de Mr Hopfner. L'itinéraire passe à nouveau par le port d'Ancône, avec arrivée à Corfou. Le parcours passe par Igoumenitsa, avec transport de 15h en ferry, et le port de Patras. C'est le Péloponnèse qui est, cette fois, au programme. De nombreux incidents mécaniques sont survenus mais ont été correctement maîtrisés par le mécanicien de Théo. Frédéric Berruer, toujours membre du Club, a fait partie de ce voyage avec sa SM, immatriculée en Charente Maritime et qu'il possède toujours en 2025.

Le voyage prévoyait également la visite d'Athènes, de trois îles proches du Pirée, principal port d'Athènes, puis de Delphes et des Météores, célèbres pour leurs monastères byzantins.

Ces deux voyages resteront sans suite pendant de nombreuses années, si l'on met à part le PARIS-PEKIN-PARIS de Jean-Paul Debrouse, 1^{er} président du SM Club de France. Plus récemment, un reportage vous a été proposé par des membres qui sont allés en Arabie Saoudite.

Des organisations professionnelles se sont créées pour animer des road trips en Europe. Nul doute que des SM, restaurées et bien entretenues, pourraient y participer. Nos amis bourguignons montrent l'exemple depuis quelques années avec leurs voyages au Maroc, au Portugal et en Sicile. Ils sont un petit groupe de six voitures. Dans la prochaine revue, ils vous raconteront leur séjour en Grèce en 2025.

Philippe Beugin



LES SM LIGIER 1975

Notre ami Andreas HEENE, fidèle membre allemand du Club, nous fait part du fait qu'il possède une SM Injection qui porte le numéro SB SC 4034.

Elle a été commandée puis livrée par CITROEN Marseille le 9 juillet 1975. Il est intéressant de noter que la SM n'avait pas été restaurée lorsqu'il l'a achetée en 1991 et il a pu conserver toutes les traces de sa construction.

Un mécanicien allemand (Dirk MULLER) lui a précisé que les SM LIGIER possédaient dans le passage de roue au longeron avant droit des numéros indiquant le jour de montage avec l'heure de fin de montage.

On sait peu de choses sur le montage mais on peut penser que les carrosseries étaient déjà peintes et même préassemblées.

Le « 134 » est intéressant car 135 SM ont été montées chez LIGIER. On peut supposer que les carrosseries étaient déjà numérotées à partir des numéros de chassis SB SC XXXX et que ces numéros étaient conservés chez LIGIER.

Elles étaient ensuite prélevées sur stock selon l'ordre de peinture. Elles n'étaient pas finies dans l'ordre des numéros CITROEN mais de façon aléatoire ce qui explique la série des numéros indiqués dans la revue 122.

Les ouvriers de chez LIGIER les ont marquées du numéro LIGIER, à droite au crayon à feutre.

Sa SM serait l'avant dernière produite, la 134^{ème} sur 135, ce qui pourrait correspondre à la date de livraison. L'ancien propriétaire, français, de la voiture lui a dit que les SM

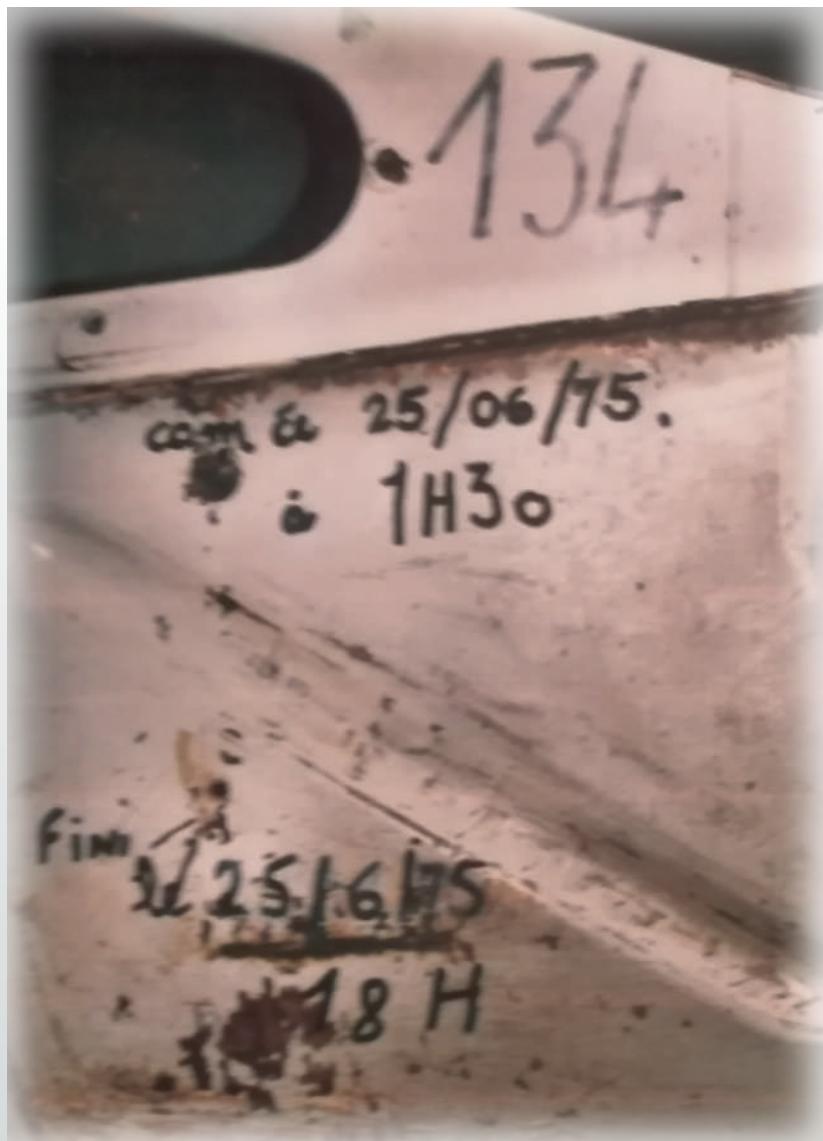
n'étaient plus vendues en France en juin 1975 et qu'il avait dû insister pour en avoir une.

Andreas HEENE, grand puriste, me dit qu'il a reproduit l'autocollant NITROLAC sur ordinateur ainsi que l'autocollant rose du numéro de carrosserie.

Une autre SM LIGIER serait actuellement en vente près de MUNICH mais elle avait subi un incendie à l'avant.

Propose recueillis d'ANDREAS HEENE.

Philippe Beugin







Château de Rochebrune

LES COLS PYRÉNÉENS EN SM



DU 7 AU 12 SEPTEMBRE 2025

Du 7 au 12 septembre, l'agence de voyage Troisième Horizon organisait un périple automobile à travers les cols pyrénéens. Ce circuit étant réservé aux véhicules antérieurs à 1995, notre Citroën SM de 1971 était parfaitement adaptée pour effectuer ce périple. Dimanche 7 septembre, nous avons donc pris la route à bord de notre véhicule au départ de Bressuire (79) en direction de Perpignan, point de départ

du voyage. 600 kms de balade sur autoroute, ponctuée de quelques arrêts Catelsarzin, Castelnau-d'Oléron. A notre arrivée, on découvre les autres véhicules participant à cette escapade pyrénéenne, des voitures anciennes, telle une DS, des Mercedes, Jaguar, Ford Mustang, Porsche, Alfa Roméo, et quelques voitures d'exception comme la Ferrari California, la Chrysler Crossfire, l'Alpine A110. Au total 22 équipages.

1^{er} jour : Perpignan- Font-Romeu – 242 kms

La sortie débute par la visite du Prieuré de SERRABONA, à 45 kms de Perpignan après une petite ascension sur des routes étroites et tortueuses. Cet édifice fondé au début du 11^{ème} siècle possède un portail, un cloître et une très rare tribune en marbre qui forment le plus bel ensemble de sculpture romane du Roussillon (source Wikipedia). Après une descente tranquille au milieu de paysages de forêts verdoyantes et la traversée des petits cols du Fourtou et de Xatard, nous avons atteint la frontière espagnole par le col d'Arès

(1513 m) en direction de CAMPRODON pour déguster la fameuse paëlla. Si nous avions bénéficié d'une météo clémente jusqu'alors, une pluie diluvienne s'est abattue sur la ville. Ce qui nous a permis de vérifier l'étanchéité de nos véhicules anciens et l'efficacité des essuie-glaces. Aucun problème pour notre SM ! Nous avons rejoint Font-Romeu pour la nuit sur des routes de moyenne montagne bordées d'immenses forêts qui ne semblent pas avoir souffert de la sécheresse.

Deuxième jour : Font-Romeu – Loudenvielle – 266 kms

B alade paisible dans un cadre verdoyant et reposant en passant par le **col de Puymorens** (1915 m) et le **col d'Agnès** (1580 m). Près de l'Etang de LERS, nous avons rencontré des bergers en itinérance qui regroupaient leurs trou-

peaux (vaches, chevaux, chèvres et surtout brebis) stressés par la présence de quelques ours dans les montagnes. Passage au **col de Portet d'Aspet** (1069 m) et de **Peyresourde** (1569 m) avant l'arrivée à LOUDENVIELLE.

Troisième jour : Loudenvielle – Oloron Ste Marie – 176 kms

E nfin un paysage de montagne, des cols, des versants abrupts, des lacets à n'en plus finir. Et surtout, le plaisir de partager les routes avec des animaux qui pâturent en toute liberté sur toutes les voies. Chevaux, vaches, moutons, chèvres animent des paysages à couper le souffle. Le bruit des cloches résonne dans les montagnes. Plus

écologique que le bruit de nos moteurs... Après le **col d'Aspin** (1489 m), arrêt au fameux **col du Tourmalet** (2115 m), passage mythique du Tour de France. Une petite séance de cinéma immersive à 360° retrace l'histoire du cyclisme au Tourmalet. Superbe descente par les **cols du Soulor** (1474 m) et **d'Aubisque** (1709 m).

Quatrième jour : Oloron Ste Marie - St Pée sur Nivelle – 211 kms

O n traverse des zones forestières majestueuses et des pâturages avec un arrêt au **col d'Ahusquy** et le village de MENDIVE où on découvre la fromagerie AGOUR d'IRATI, AOC et AOP. On atteint le **col de Bagargi** (1327 m) par des routes très étroites où les petits véhicules sont appréciés. Peu de véhicules en face, heureusement ! On est en pays basque avec les maisons typiques, façades blanches et volets « rouge basque » évidemment. Superbe petit

village ITXASSOU, **sur les pas de Roland**. Passage à OSSES, pour une visite guidée de la distillerie BRANA, distillerie familiale depuis 4 générations, spécialisée dans le commerce et la production de vins fins et spiritueux. Arrivée à SAINT PEE pour une démonstration de pelote basque « à main nue » au trinquet de l'hôtel suivie d'un diner animé par un excellent groupe de musiciens chanteurs basques.

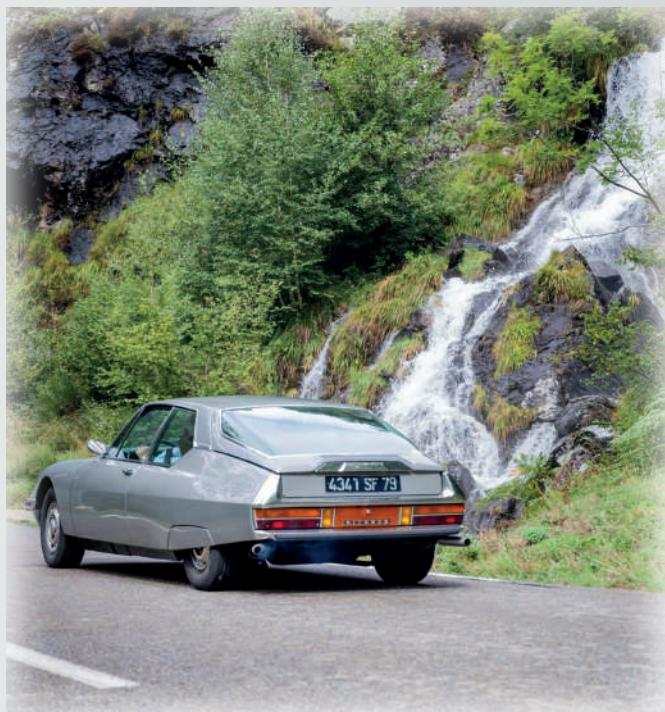
Cinquième jour : Saint Pée sur Nivelle – Sare – 31 kms

E spelette : visite guidée de cette charmante bourgade bien connue pour ses piments, son château, son église, ses maisons typiques... Avant de regagner nos pays, passage par le Petit train de la RHUNE à SARE. Fin de notre séjour touristique et très convivial.

À noter que notre SM a été l'objet de toutes les convoitises durant tout le séjour. Regards admiratifs des passants, photos, questions techniques et autres à chaque étape. On est vraiment fiers de ce beau véhicule. Et vive les SM !

Claude Millet

Troisième Horizon organise des circuits tout compris en France et en Europe pour véhicules anciens et modernes de prestige, incluant des visites guidées, des découvertes du patrimoine local et des dégustations avec une assistance mécanique sur les parcours français et européens.



LES SM AUTOMATIQUE

Notre ami Robert CHERPEAU membre depuis les origines du club et que j'ai rencontré en 1988 pour la sortie qu'il avait organisé en TOURAINE avec Gilles COUFFON a été un des premiers membres avec une SM automatique ce qui à l'époque était une curiosité .

Dans les archives de la SM par Olivier DE SERRES et dans d'autres sources le premier numéro de série des chassis SM SD est SD 1551 ;

Les dates correspondant aux voitures 3L dépendent des pays :

Amérique du NORD :

- Octobre 1972 à mai 1973 - Moteur 3l avec BV borg wagner
- Décembre 1972 à mai 1973 - Moteur 3l à boite à 5 vitesses en SD propre aux modèles US.

Europe :

- Septembre 73 à avril 1974

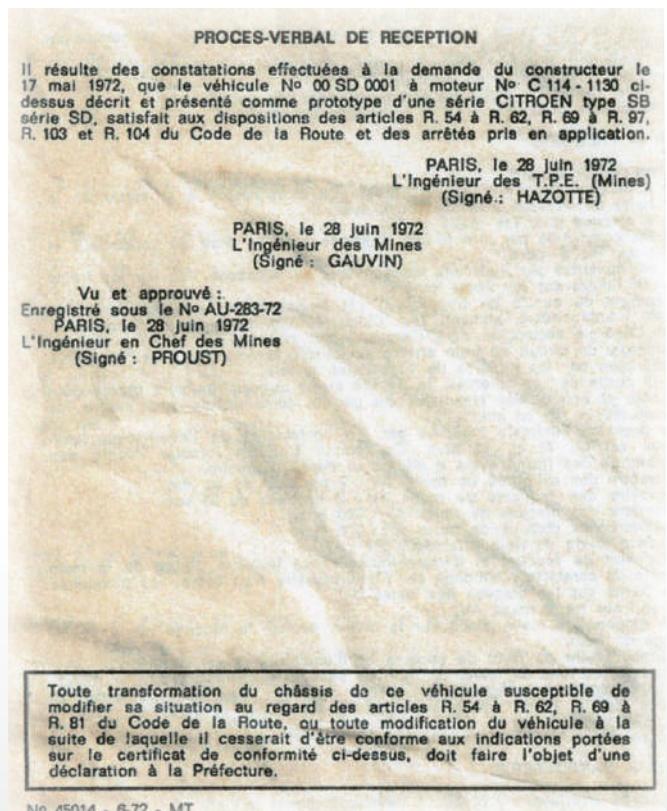
Japon :

- Juin 1975, derniers modèles fabriqués chez LIGIER.

La SM de Robert CHERPEAU est SD 1033 comme le confirme sa carte grise et le PV des MINES daté du 28 juin 1972 . C'est donc un prototype d'une série SD vendue avant la mise en vente du Modèle européen à un client.

Olivier de SERRES confirme que les modèles automatique pour l' EUROPE ont été commercialisé à partir de septembre 1973 et non janvier 1973. C'était donc des modèles 1974.

Robert Cherpeau
Philippe Beugin



SYNTHÈSE DE LA PRODUCTION DES SM AUTOMATIQUE

Il y a eu 1612 SM automatique en tout. Les premières SM automatique ont été exportées en Amérique du Nord fin 1971 et 1972 avec des moteurs 2.7L et des numéros de chassis SB. SB. Ensuite apparaissent les numéros SB. SD. dont le prototype CHERPEAU jusqu'aux SM montés chez LIGIER dont les numéros sont compris entre SD2000 et SD2047.

LE POT CATALYTIQUE POUR SM



Ma SM est dans le garage sous ma maison. Je me gare toujours en marche arrière, de façon à pouvoir accéder au capot en cas de problème et faciliter ainsi la sortie de la voiture.

Comme d'habitude, l'échappement crée au démarrage deux jolis points noirs sur le mur, qui s'agrandissent car il faut un certain temps pour que la voiture chauffe et se lève. De plus le garage est équipé d'une sécurité sur le taux de CO (Monoxyde de Carbone) et une alarme bruyante se met souvent en route.

Quand Lars Frykholm m'a dit, qu'en Suède, il connaît une adresse pour se procurer un convertisseur catalytique remplaçant le silencieux central, je lui ai manifesté mon enthousiasme.

Des renseignements pris sur ordinateur m'ont indiqué qu'il suffisait de placer la voiture sur un pont pour monter ce convertisseur. Ce fut rapidement fait.

La sonorité de l'échappement reste presque la même. L'impact environnemental diminue fortement. Il fallait surtout tester cet équipement sur une longue distance et ce

fut l'occasion lors de la sortie Internationale en Norvège. Les catalyseurs en fonctionnement montent en température, de l'ordre de 400 degrés, un niveau qui, d'après le fabricant, est nécessaire pour un bon fonctionnement. Cependant, le traitement au Dinitrol n'aime pas ces températures. Après quelques minutes de roulage, de la fumée sort de dessous la voiture. Ceci peut s'avérer inquiétant : c'est le placage d'aluminium qui chauffe. Mais après quelques centaines de kms, l'odeur et la fumée disparaissent.



L'échauffement du tunnel au milieu de la voiture, dans laquelle l'échappement passe, est assez classique. Didier Souriau m'a proposé de mettre un bout d'aluminium qui force l'air dans ce tunnel, afin de réduire l'échauffement.

Le voyage en Norvège s'est bien passé et mon mur n'est plus noir. J'ai fait le test de la feuille blanche, après démarrage.

J'ai fait ensuite des mesures de CO (Monoxyde de Carbone) et de HC (Hydrocarbures imbrûlés).

Le taux de CO est passé de 2,71% à 0,4% (moteur injection). Cependant le taux de HC, bien qu'en diminution, est resté très élevé, à 830ppm. Après un passage chez Regembeau et le remplacement des 6 injecteurs, le résultat s'est amélioré, le taux de HC a beaucoup baissé. Le Lambda est à 1.00, valeur idéale.

Après 20.000 km, il semble que le taux de CO soit remonté un peu, celui de CO₂ aussi mais ils restent très satisfaisants. Le test de la feuille blanche est bon, l'alarme ne se met pas en route. Reste la chaleur dégagée, mais les gaz d'échappement ne sentent plus.

C'est donc un petit geste pour l'environnement qui a été fait, à ma grande satisfaction.

Rens Wolters



	Avant	Après	09/09/2021	28/09/2021	22/11/2024
CO % vol	2.71	0.4	0.57	0.43	1.46
CO ₂ % vol	11.1	15.7	15	15.1	13.3
HC ppm	830	360	307	204	143
Lambda	1.042	0.976	0.973	0.989	1.005
Km parcourus		0	250	5 000	20 000

Mesure effectuée par le même équipement, à régime moteur stationnaire

SORTIE NATIONALE DU SM CLUB ITALIA

DIMANCHE 12 OCTOBRE

Pietro CICCONE, Président du SM CLUB ITALIA, nous informe que la sortie nationale du club italien a eu lieu dimanche 12 octobre au château de Tabiano dans la commune de Salsomaggiore Terme, dans la province de Parme. Il insiste sur le fait que c'est la 57^{ème} sortie du club italien. Ceux que les détails intéressent peuvent se rendre sur le site du club italien : smclubitalia.info

Le château de Tabiano est un endroit fascinant et plein d'histoire, de curiosités et de légendes. Il offre une vue imprenable et les intérieurs du château ont conservé leur précieux mobilier. Le club a accueilli un nouveau membre, Mario BIONDI, chanteur connu dans le monde entier pour son style chaleureux (jazz

soul). Il a assisté à cette sortie avec sa famille. Le long des pentes du château se trouvent les maisons de l'ancien village médiéval transformé en relais de charme (Tabiano Castello). Pietro représentera le club italien avec sa SM, au milieu des plus belles voitures de collection au concours d'élégance de Stresa le dimanche 19 au Lac Majeur.

Nous espérons que le club Italien organisera dans les prochaines années une nouvelle Sortie Internationale dans un des nombreux merveilleux sites touristiques italiens.

Philippe Beugin
Pietro Ciccone



BRÈVES - BRÈVES - BRÈVES - BRÈVES

LA REVUE DES PILOTES AUTOPOP N°21



CONCOURS ÉLÉGANCE DU TOUQUET LE 14 SEPTEMBRE 2025 BEST OF SHOW : LA SM ESPACE HEULIEZ



LA SM SPA 74 AU DÉPART DES 24H



LA SM OPÉRA BEST OF SHOW

La SM Opéra Chapron à l'honneur pour le rallye international des vendanges en Champagne.



VISITE DE JEAN-PAUL II EN 1980



44 DS ET 6 SM AUX 70 ANS DE LA DS À AUCHEL



RESTAURATEUR D'AUTORADIO

Jean-Luc RITTER est restaurateur d'autoradio. Il réactualise le Continental Edison R437 pour qu'il possède la Bande FM, un lecteur MP3 pour clé USB et une connexion Bluetooth. Serge JULOT du club fait la même chose. S'adresser au secrétariat pour les coordonnées.

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



LA SM AU 1/8^{ÈME} D'IXO
PRÉSENTÉE À RETROMOBILE
NE SERA PAS VENDUE
MONTÉE MAIS EN KIT



VOYAGE EN GRÈCE

Du 16 septembre au 5 octobre 2025, 6 SM avec leurs équipages Alfred, François, Germain, Jack, Maurice, moi-même et nos épouses sommes partis pour un long voyage à la découverte de la Grèce continentale. Pour réaliser ce voyage nous avons décidé de limiter le trajet par les autoroutes Italiennes, très chargées et sans intérêt. Nous nous sommes donné rendez-vous à Trévise pour un départ le lendemain en bateau ferry de Venise à Igoumenitsa au nord de la Grèce. Puis après ce long voyage en mer, c'est la visite de la Grèce : les Météores, Delphes, Athènes puis le Péloponnèse... et retour par ferry depuis Igoumenitsa. Ce voyage s'est très bien déroulé sans aucun incident mécanique ni d'organisation.



De nombreuses rencontres et anecdotes ont émaillé ce trajet et nos voitures ont été admirées. Ces aventures seront racontées dans un intéressant article écrit par 2 des participants qui

paraîtra dans la prochaine revue. On retiendra surtout que ce voyage a été fait avec 6 SM, 5 carbu et une injection. Chaque voiture a parcouru environ 4500 km soit un total de 27 000 km sans problème. C'est le 5ème long voyage qu'a fait notre équipe, après le Maroc, la Sicile, le Portugal et la Sardaigne, toujours dans la bonne humeur et sans incident grave. C'est là une preuve qu'une SM qui roule régulièrement et bien entretenue est fiable et quel confort !!! Nous espérons que nos aventures inciteront d'autres équipages à réaliser d'aussi longs voyages. Il suffit d'avoir des voitures fiables, des organisateurs et l'envie de visiter des pays.

Alain Duchat



**MAGAZINE CONSACRÉ
AU SPORT AUTOMOBILE
ET PLUS PRÉCISEMENT
AUX VOITURES DE LÉGENDE**



**POLO SM CLUB DE FRANCE
EN L ET EN XL AU PRIX DE 30€
AINSII QU'UN LIVRE SUR LA SM
OLIVIER DE SERRES**

**EN VENTE À L'ASSEMBLÉE
GÉNÉRALE ET RÉTROMOBILE**

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
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
20 au 22 mars 2026	Avignon	Avignon Motor	Bernard Clavé
Week-end de l'Ascension	Hollande (Pays-Bas)	Sortie internationale	SM Club Nederland
Week-end de Pentecôte	Barneville-Carteret (Manche)	Sortie Chapron	Philippe Frycan

LES NOUVEAUX MEMBRES

BROWNE David
COSIALLS Serge
ANDERSON Paul

ESPAGNE
84
ÉTATS-UNIS (PENNSYLVANIE)

Château de Fère-en-Tardenois



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