

Sm

CLUB DE FRANCE



Beffroi de Béthune

SOMMAIRE



Revue n°125
du SM Club de France

- 3 Éditorial
.....
- 4 Avignon Motor Festival
.....
- 6 Sortie italienne
.....
- 7 Internationale SM
en Hollande
.....
- 11 Salon de Rennes
.....
- 14 Weekend Chapron
.....
- 15 Sortie nationale :
Baie de Somme
.....
- 18 Anecdote historique
.....
- 19 Brèves
.....
- 20 Sortie à Castellane
.....
- 21 Les volants SM
.....
- 22 Australie
.....
- 23 Calendrier
Nouveaux membres

Photos de la revue par
Philippe Beugin et Bernard Clave

4 Avignon Motor



7 Internationale SM en Hollande



15 Baie de Somme : sortie nationale





Bien vivre avec son passé.

Olivier de Serres a écrit cet épilogue : « Née de la vitesse et des problèmes passionnants qu'elle posait aux ingénieurs, la SM est morte avec la vitesse. Conçue pour mettre, dans le confort et la sécurité, la vitesse à la portée d'une nouvelle classe d'utilisateurs, elle perdit sa raison d'être quand la vitesse fut interdite à tous par décision officielle ».

La conception de notre Diva fut longue et laborieuse car c'est dès 1955 que Jacques Né reçoit la mission de concevoir un véhicule à traction avant allié à un moteur de forte puissance. Ainsi est créé le programme S qui voit chaque année la naissance d'un nouveau prototype. L'objectif en 1961 est 160 km/h, puis bientôt 180 km/h. En 1965 le prototype S atteint 190 km/h. Et en 1966 un nouveau prototype S franchit les 200 km/h. Il s'agit alors d'un coupé DS disposant de la nouvelle invention de Paul Magès : la direction « Diravi ».

L'arrivée de Maserati a lieu en 1968. La marque apporte le prestige de moteurs puissants capables de propulser la fameuse Indy à 250 km/h. Mais en France, si l'on cherche à séduire une large clientèle, il faut un moteur plus consensuel ne dépassant pas les 15 CV. Giulio Alfieri conçoit alors le V6 de 2670 cm³. Dès l'année 1968, le nouveau prototype S franchit les 220 km/h.

Quant à Robert Opron, il suit dès 1962 le programme S. Les grandes lignes de la carrosserie seront arrêtées en 1967 et il sera le responsable final de l'esthétique et de l'aérodynamisme de la SM.

Sa commercialisation débute à l'automne 1970 et son emprise sur le monde de l'automobile est d'emblée très forte. La direction « Diravi » est une innovation terrible qui laisse les journalistes dans la perplexité. Le moteur Maserati accouplé à la suspension hydraulique confère une stabilité exceptionnelle même sur les revêtements les plus ingrats.

Le goût de la table rase et l'envie de tourner le dos au passé nous arrive comme une modernité américaine, comme une mode à suivre. La réglementation qui y sévit transforme profondément la silhouette en lui imposant à l'avant 4 phares ronds et fixes au lieu de la rampe de six projecteurs. A l'arrière, la dimension de la plaque d'immatriculation modifie la malle arrière. Le pot d'échappement doit répondre à la norme antipollution et des catadioptrés rectangulaires ponctuent les ailes avant et arrière. Et enfin, pour satisfaire aux exigences de la clientèle, le marché américain nécessite un moteur 3 litres avec boîte automatique « Borg-Warner ».

La Citroën SM est étonnante et fait l'éloge d'une grande marche en avant. Mais soudain en 1973, tous ses atouts deviennent des défauts. La vitesse devient limitée à 90 sur les routes dès juillet et sur les autoroutes à 130 à partir de décembre. Toujours en décembre 1973, les pays de l'OPEP décident de doubler le prix du baril.

Les réglementations, les conjonctures vont-elles se répéter en 2026 ? Pour l'instant, nous avons bien vécu avec les moteurs thermiques. Il y a bien longtemps, on nous annonçait la fin des gisements pétroliers. Mais aujourd'hui à longueur de pages et d'écrans, la modernité américaine annonce la recherche, tout azimut, de nouveaux gisements pour exploiter la ressource pétrolière et engendre des conflits mondiaux pour le contrôle du transport des énergies fossiles.

En France, on n'a pas de pétrole. Les pouvoirs publics, conscients du réchauffement de la planète, croient en la voiture électrique, car la production de l'électricité y est décarbonée. En quelques années, le bond en avant est impressionnant et les ventes décollent fortement. On peut lui souhaiter une longue vie.

Mais nous ne pouvons pas oublier notre passé. Nous n'oublions pas que les beaux progrès techniques, tels ceux de la SM, peuvent subir tout à coup les contraintes de la réglementation. La voiture électrique pourra-t-elle aussi subir les affres de son magistral progrès ? Faudra-t-il des autorisations spéciales pour la conduire, des contrôles techniques spécifiques ? Comment la filière de retraitement sera-t-elle organisée ? Quelles seront les limites dans la production des centrales nucléaires ?

La communauté des SM istes ne tourne pas le dos à l'avenir, mais est en droit de se poser ces questions, tout en restant fidèle à notre Diva. Elle l'accompagne dans tous les événements. Vous trouverez dans ces pages les articles des magnifiques sorties en Hollande et en Baie de Somme que nous venons de vivre, de bien vivre.

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
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-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 juillet 2026
JUILLET 2026 - 3^{ème} trimestre 2026
Dépôt légal : JUILLET 2026 N°125

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

AVIGNON MOTOR : 20-21-22 MARS



Dès le jeudi midi le responsable PACA Bernard Clavé avait mobilisé les membres régionaux pour installer le stand du SM club. En même temps les deux propriétaires des véhicules exposés s'activaient pour offrir une présentation impeccable.

Jean-Michel Angles nous présentait sa superbe SM carbu sable métallisé, qui contrastait avec la Maserati Merak noire venue du Pas de Calais par la route.

C'était parti pour 3 jours de convivialité autour

des spécialités régionales que chacun apporte (vins, saucisson et friandises).

De nombreux membres sont passés pour nous voir mais aussi pour voir les plateaux de véhicules exceptionnels choisis par Florian et Camille Bouges, les organisateurs.

Cette année deux thèmes principaux étaient à l'honneur : ROLLS ROYCE, avec une vingtaine de modèles de tous âges et les SIMCA de compétition, encore jamais vues. La SM Présidentielle, décidément de toutes les fêtes, était



également présente. AVIGNON MOTOR, c'est 7 halls avec de très nombreux thèmes abordés : miniatures, pièces détachées, automobilia, voitures de prestige, tracteurs et ateliers de restauration.

Le Club Ligier était présent, avec une SM et un stand décoré à la gloire de Guy Ligier.

À noter sur les agendas qu'en 2027 Camille Bourges a le projet d'un « Good Wood » (festival de vitesse anglais) à la française avec des compétitions d'anciennes d'avant-guerre.

La Maserati MERAK de 1975 présentée, appelée « la petite BORA » et d'un style intemporel signé Giugiaro, est équipée d'un moteur V6 de 3 litres, 190 ch, dérivé de celui de la SM.

Ce moteur équipe les SM automatiques modèle 74 (de septembre 73 à juin 1974). Des SM automatiques modèle 72 avaient été envoyées aux USA en version 2,7 l.

La boîte de vitesses est dérivée de celle de la SM, en position inversée. Il n'y a pas de direction assistée ni de DIRAVI et la suspension est classique. Seul le freinage est celui de la SM avec une pompe hydraulique. Le tableau de bord est celui de la SM. A partir de 1976, la Merak devient Merak SS avec une puissance portée à 220 ch. En raison de son parfait équilibre, c'est une excellente routière. Elle a eu malheureusement droit en France à la super vignette due

au-delà des 17 CV fiscaux, ce qui a limité ses ambitions sur ce marché.

Philippe Beugin



58^{ÈME} SORTIE DU SM CLUB ITALIA 16 ET 17 MAI À LUCQUES (LUCCA)



**VILLA ROYALE DE MARLIA
REMPARTS RENFERMANT DES MERVEILLES HISTORIQUES
LE DOMO • L'AMPHITHÉÂTRE • LE CAMPANILE DI SAN FREDIANO**



INTERNATIONALE SM EN HOLLANDE



14 AU 17 MAI



Cette année, c'était à nos amis hollandais de prendre la relève des français qui avaient organisé en 2025 le rallye en Alsace qui a marqué les esprits et réuni plus de 100 SM.

Le week-end de l'Ascension s'annonçait froid et pluvieux. Il le fut. L'alignement par couleur des 75 SM devant l'hôtel Van Der Walk à Hoorn fut d'un bel effet. Hoorn est une station balnéaire au bord de la mer intérieure, à proximité de Alkmaar et La Haye. Le Président Jan Van Ekris et son équipe avaient concocté un itinéraire touristique de 160 km le vendredi et de 300 km le samedi. Ce fut souvent sous la pluie. Une application MYROUTE-APP chargée sur le portable nous orientait d'une façon très efficace et une version papier était également disponible et traduite en français.

Tout au long du week-end, nous français avons perçu combien l'anglais était devenu incontournable. Il faut remercier Rens Wolters d'avoir joué pendant les 3 jours l'interprète franco-néerlandais et franco-anglais. La visite du Musée Louwman à La Haye fut un grand moment, en particulier à cause de la présence d'une exposition temporaire comportant plusieurs modèles connus : une SM MYLORD, une SM OPERA, une SM ESPACE, une SM Présidentielle, la SM Tribute et la SM de Johan Cruyffe, notamment. Après le repas, le film « Projet S » fut visionné (film retraçant le développement de la SM).



Nous sommes ensuite rentrés à l'hôtel, sous la pluie, pour se préparer au dîner dans un restaurant de poissons à proximité, atteint en bus. Le samedi, la journée, encore sous la pluie, s'annonçait longue et fatigante. Nous avons découvert la Frise, cette région de la Hollande septentrionale. Nous avons suivi l'itinéraire qui avait démarré par la fameuse digue de 32 km qui sépare la Mer du Nord de la mer intérieure hollandaise. Nous avons suivi les digues, omniprésentes, les petits villages et les ports jusqu'à Harlingen, un port sur la Mer du Nord. Après un repas frugal, nous nous sommes dirigés vers Makkum Feadship, un chantier naval de

yachts de luxe dirigé par Mr De Vries, membre du club hollandais. La pluie nous accompagna au retour vers l'hôtel, où chacun avait en tête la soirée de gala qui s'annonçait originale. Le thème choisi était « Les années 70 » et se prêtait à des interprétations variées. Les français furent sans doute les plus déguisés et méconnaissables, dans des tenues hippie, rocker ou encore baba cool. Notre Président était méconnaissable, y compris lors de ses remerciements lors du traditionnel discours des Présidents. Le Président suisse annonça qu'en 2027 la rencontre internationale se ferait à Wagen an der Aare, à 60 km de Bale, du 4 au 9 mai.



La soirée se transforma après le repas en soirée dansante des années 70 et 80, avec l'animation d'un DJ. Le dimanche nous avons quitté l'hôtel vers Amsterdam pour une croisière sur les canaux, sous la pluie mais à l'abri dans des barges panoramiques couvertes. Beaucoup de gens vivent sur ces canaux dans des péniches et il est curieux de pouvoir entrer ainsi dans leur intimité. Après avoir dégusté quelques sandwiches à bord, nous étions prêts à affronter la circulation dense des belles autoroutes hollandaises, pourtant limitées à 100 km/h. En l'occurrence ce fut le ring d'Anvers, parcouru sous une pluie battante.



Jan Van Ekris, président du club NL et organisateur avec Eric Chandonnay

Pour l'essence, nos craintes de ne pas trouver de Super 98 E5 étaient inutiles. Nous avons d'ailleurs pu trouver de l'essence en Belgique, à un tarif bien inférieur au tarif hollandais (2,85€/litre).

Tout le monde a pu repartir sauf Jean-François Ruchaud qui inaugurait sa SM OPERA récemment restaurée : un problème électrique a malheureusement cloué la voiture à Hoorn. C'est l'occasion de rappeler que les problèmes électriques vont devenir majeurs et fréquents sur nos voitures compte tenu de leur âge. Dans les modèles exceptionnels on pouvait noter la présence d'une SM Cabriolet CHAPRON, à laquelle s'ajoutaient deux autres cabriolets : un « WASSMAN », rouge, du nom du carrossier allemand qui en a fait trois (ici une INJECTION qui se repère facilement avec sa vitre arrière de coupé SM), l'autre gris, une copie conforme au cabriolet gris allemand de Hans Sohn avec le sigle Henri CHAPRON et l'appellation MYLORD. Le propriétaire hollandais a précisé qu'il

avait eu la bénédiction de Noelle CHAPRON pour le considérer comme le 6^{ème} cabriolet MYLORD construit.

Rappelons qu'en France il est interdit de modifier le type de carrosserie d'un véhicule et que l'attestation FFVE ne peut être obtenue que si le véhicule est conforme à l'origine.

Philippe Beugin



COMPTE RENDU DU SALON RÉTRO PASSION DE RENNES - SAINT JACQUES

LES 4 ET 5 MAI 2026

Le thème de cette année est « **SUR LA ROUTE DES VACANCES** ».

Il s'agissait pour le SM Club de France de sa deuxième participation après celle de 2025.

Nous avons pu, cette année, être exposant au travers d'un stand tenu par Philippe Véron-Delor et Thierry Delastre. Les associations « clubs de voitures anciennes » y sont choyées, mises en avant dans des conditions d'expositions parfaites et pour une participation financière des plus modestes. Des adhérents ont exposé cinq voitures sur le parking réservé aux véhicules de collections. La réunion de sept adhérents le midi du samedi a permis un débat sur les orientations des activités du club en Bretagne pour 2026 et 2027 et deux adhérents se sont proposés pour fédérer une

sortie régionale. Sur le stand, des contacts ont été pris avec de nouveaux adhérents potentiels...et ceci est un élément central de notre participation.

Des contacts techniques ont été pris avec des anciens cadres et agents de production des usines Citroën locales et les remontées d'informations sont pertinentes sur les activités de production des pièces en caoutchouc.

Notre souhait est de continuer à participer. Le coût est modique et les productions passées de Citroën ont une place particulière, ici, à quelques centaines de mètres d'une usine majeure du constructeur. Vingt mille personnes passent habituellement sur cet événement.

Thierry Delastre et Philippe Véron-Delor









BARNEVILLE CARTERETS

Chaque année un possesseur de DS ou SM CHAPRON se propose pour organiser l'année suivante l'événement annuel dans un endroit qu'il connaît et possédant un intérêt touristique. La date est fixée d'avance, c'est le week-end de la Pentecôte.

C'est pour cela que les rencontres internationales des clubs SM sont si possible décalées au week-end de l'Ascension afin de permettre à certains de participer aux deux événements.

C'est l'un des membres du SM Club, Philippe FRICAN, qui avait cette année la charge de satisfaire les amateurs de CHAPRON venant de toute l'Europe.

Étaient présents une grande majorité de DS cabriolets usine ou CHAPRON et deux cabriolets SM CHAPRON. C'était cette année le 40^{ème} anniversaire du rassemblement.

Les plus fidèles étaient là, avec les plus grands collectionneurs de CHAPRON, notamment Thierry DEHAECK et Eric BELOOUSOFF. Il ne

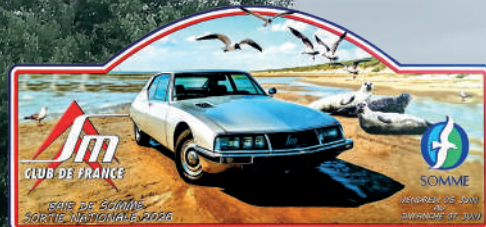
manquait que Pierre VERPEAUX qui s'était par ailleurs beaucoup impliqué dans le passé pour cet événement. Madame Noelle CHAPRON était présente et distillait quelques anecdotes historiques sur les modèles. Les cabriolets ont roulé 3 jours décapotés, à cause de la canicule régnant sur la Manche et tout le Cotentin. Le SM Club a déjà visité ce département qui possède de nombreux sites remarquables valant le détour : St Vaast la Hougue, l'île de Tatihou, Barfleur, La Hague, Port Racine, Carteret, Granville et la baie du Mont-Saint-Michel avec leurs longues plages de sable et enfin du côté Est les plages du débarquement et le cimetière de Colleville sur Mer. Le rendez-vous est pris en 2027 pour le prochain rassemblement qui aura lieu dans le Luberon.

Philippe Beugin



Visite de Jean-Daniel Guyou, garagiste SM réputé

SORTIE NATIONALE BAIE DE SOMME



5 AU 7 JUIN

Il faut se perdre pour la comprendre. À une heure trente de Paris, là où l'asphalte se dissout dans le sable, nous sommes au bord de la baie de Somme. Le village de Saint-Valery s'étire dans le silence. C'est un village à hauteur d'homme, presque une idée de village, un théâtre de pierre que le temps aurait déserté. Récit d'une expérience hors du commun. Arrivée la veille, en milieu d'après-midi à Montreuil-sur-Mer sous le soleil, à l'hôtel Hermitage. Accueil impeccable et chaleureux avec parking

privé réservé au club pour les 31 équipages. Retrouvailles, échanges. Puis, pour s'imprégner de l'esprit des lieux, place au culturel. Visite libre de la ville et de son authenticité. On ne cherche pas la mer. Au moyen Age, il y avait un port. Il reste des remparts, une citadelle et des vieilles rues avec ses hôtels particuliers. Le soir, pour fédérer le groupe, dîner au Château de Montreuil. Avec projection du film réalisé par nos amis hollandais sur la SM. Moment de communion. L'ambiance club se retrouve.



Au matin du samedi 6 Juin, programme Baie de Somme. On enchaine les premières fois. Rendez-vous en SM au Crotoy à la gare de chemin de fer. Car la baie de Somme se visite en train. Les croisières ferroviaires sont plus que jamais l'objet de fantasmes. Pour perpétuer le mythe, une équipe de bénévoles, anciens cheminots, a remis en service une ligne voie étroite (1m au lieu de l'écartement standard de 1,44 m) avec locomotives à vapeur. Cette association loi 1901 transporte 280 000 voyageurs par an autour de la baie pour la plus grande joie des professionnels du tourisme et des touristes eux-mêmes.

Des locomotives et des voitures de voyageurs entretenues par des passionnés, comme nos SM. À notre arrivée au Crotoy, vue sur la baie depuis le port en attendant le spectacle de la mise en chauffe de la machine depuis le quai de la gare. Car c'est un spectacle. Puis, après les manœuvres d'accrochage des voitures de voyageurs, le convoi s'élance sans qu'on s'en aperçoive. Voyage jusqu'à Noyelles sur Mer, changement de loco et départ pour Saint-Valery. Quel voyage ! Au rythme des tac-tac lancinants des jointures de rail. Quand l'allure ralentit, les wagons se mettent à chalouper. Pour humer l'air du temps, on ose ouvrir les fenêtres à coulisse. Parfois, les passagers restent en arrêt sur image. Le croisement des routes et de leurs passages à niveau où l'on voit les files de voitures à l'arrêt procure une satisfaction à la hauteur de l'amertume ressentie lorsque l'on

attend soi-même la levée des barrières à un passage à niveau.

Arrivée à Saint-Valery. Point d'orgue de la baie, sur le quai du port. Là, les murs ont la parole. Chaque pierre, chaque pavé a une histoire. Nous sommes pris en charge par deux guides pour la visite du site. Contemplation des alignements de maisons dont l'étroitesse semble compacter l'âme de la ville. Dans le quartier des pêcheurs, certaines venelles sont si étriquées qu'on est tenté de les prendre en biais. Perché sur un promontoire, le calvaire des marins, solide comme le roc permet au regard d'embrasser la vue sur toute la baie. Le temps presse, retour au quai pour le départ en navigation. Au programme, la rencontre avec la faune et notamment les phoques qui sont de retour depuis quelques années. Nous partons à bord du « Commandant Charcot ». La croisière mêle grand air marin et anecdotes locales. Depuis la mer, le point de vue sur le patrimoine est totalement différent. La capitaine nous aide à retrouver nos repères et à mieux comprendre cette baie si mystérieuse. Et puis volte-face, le bateau fait demi-tour sans atteindre Hourdelle (port à l'extrémité de la baie en face de laquelle les phoques viennent à la plage). Donc pas de phoque. A la descente du bateau, flânerie dans Saint-Valery en attendant le départ du train à vapeur qui, dans ses senteurs de poêle à charbon nous ramènera à la gare du Crotoy où nous retrouvons nos SM. Retour à notre hôtel où nous attend le soir le diner de gala.





Au matin du dimanche 7 Juin, programme Côte d'Opale. La ressource touristique des lieux est abondante. Départ à 8h30 pour l'abbaye des Chartreux située Neuville-les-Montreuil à une quinzaine de km de Montreuil. Il faut arriver avant l'afflux des touristes. Il s'agit du plus grand monastère chartreux de France. Nous sommes reçus par un descendant spirituel des chartreux. Exposé charpenté, documenté. Il ne manque que les prières. Il faut prendre des notes. Pour résumer, la Chartreuse Notre-Dame des Prés (c'est son nom) est un monastère chartreux fondé en 1324 et reconstruit en 1875 par Clovis Normand, architecte local. Entre 1880 et 1901 il abrita l'imprimerie générale de l'Ordre des Chartreux en Europe. Après leur départ en 1905 (suite à la loi de séparation de l'église et de l'état) l'histoire devient chaotique. Sanatorium, puis pendant la grande guerre, la chartreuse devenue temporairement belge accueille des réfugiés belges, puis elle devient un hospice, puis durant la seconde guerre mondiale un dépôt de munitions allemand, puis à nouveau un hospice. Brièvement investie par l'ordre des Petites Soeurs de Bethléem entre 1998 et 2003, elle fut ensuite abandonnée jusqu'en 2008. Le site est en grand péril avec des risques d'écroulement. Ses chêneaux poreux ont laissé passer l'eau et la merle s'y est développée.

En 2008 l'association La Chartreuse de Neuville commence à ouvrir le site au public et à l'animer avec des partenaires publics et des mécènes avant que l'association puisse acquérir la moitié du site aux côtés de copropriétaires privés et engager des travaux en 2016.

Devant cet exemple de sauvetage du patrimoine, par solidarité, nous nous devons de réaliser la photo du groupe devant le site. 10h15, changement de décor. Direction Le Touquet. L'am-

bianche devient moins austère et plus contemporaine. Accueil sympathique de Patrick Gonet et Vincent Dransart Président et Vice Président du club du Touquet Automobiles de Collection sur un parking à proximité du centre-ville avec un rayon de soleil. Ce contact est l'opportunité d'un échange comparatif sur nos SM et touristique pour guider nos pas dans le village. On ne présente pas Le Touquet, station considérée comme l'un des plus beaux villages de France. La flânerie nous mène dans des rues bordées de maisons spacieuses caractérisées par une belle architecture. Petit plus de circonstance, notre passage à proximité du casino nous a permis de déambuler dans les allées d'une vente aux enchères de véhicules de collection.

Après le repas pris à l'aéroport du Touquet, cap sur la route côtière de la côte d'Opale. Nos organisateurs avaient optimisé le parcours en nous faisant passer d'abord par l'A16 en direction de Boulogne, cette portion d'autoroute donnant des panoramas spectaculaires sur les viaducs, le Boulonnais et une vue plongeante sur Boulogne.

Après avoir quitté l'autoroute la suite de la visite se fait par la route côtière. Entre falaises spectaculaires, longues plages de sable blond et villages de bord de mer, la D940 nous mène vers nos deux lieux de rendez-vous du road book, le Cap Gris-Nez puis le Cap Blanc-Nez. Point commun aux deux sites, lorsque l'on arrive sur les parkings des caps, à la descente de voiture, on comprend que la visite va se faire cheveux au vent. Le Cap Gris-Nez d'abord, considéré comme le point le plus proche de la côte anglaise. Il y en a qui disent qu'ils ont deviné les falaises britanniques dans la brume. Le Cap Blanc-Nez ensuite, plus accessible au piéton depuis le parking. Sa position donne une vue des éléments de la côte qui apparaissent comme un décor.

La contemplation des vues panoramiques ayant eu raison de l'horaire, la séparation du groupe s'est faite à partir de ce dernier site.

Mais nous sommes repartis avec le sentiment d'une découverte, de la baie aux caps avec la mer suggérant le lointain, d'une odyssée où s'entrecroisent des cheminements. Une immersion dans une nature complexe avec des paysages somptueux, et une offre de toucher une légende.

J-M Perard

ANECDOTE HISTORIQUE

En 1971 et 1972 la concession CITROËN Lauvergnat à Châteauroux a eu la particularité de commercialiser trois modèles exceptionnels :

- La SM cabriolet LE MYLORD (à carburateurs), le premier des 5, il fut vendu par la concession à Mr Maillard de Moulins,
- La SM OPERA blanche (injection), la première présentée au Salon de Paris de 1972,
- La SM ESPACE blanche qui fut la seule commercialisée et vendue à Châteauroux.

Si le cabriolet resta longtemps entre les mains de Mr Maillard et fut restauré par la concession CITROËN Dubois-Dalois à Moulins, il est depuis 1993 dans le Nord.

La SM OPERA fut vendue lors de la faillite des Ets Lauvergnat comme les autres véhicules d'occasion à un casseur qui la revendra à Jean-François Ruchaud, membre du Club, en 2004. Elle est toujours sous l'immatriculation d'origine 300 JM 36. La SM ESPACE a disparu puis fut retrouvée elle aussi chez un casseur sous son immatriculation d'origine 37 JF 36 en 1984. Elle fut restaurée par Eddy Jammes à la fin des années 80. Elle se trouve dans le Nord depuis 2004.

La sortie internationale des Clubs SM en Hollande a été cette année l'occasion de retrouvailles entre les deux modèles CHAPRON vendus à Châteauroux, LE MYLORD et l'OPERA. Le rendez-vous à Rekkem à l'aller pour ces deux voitures était le premier depuis 55 ans.



PRESSE : QUAI DE JAVEL #1



M^R CARETTE, DIRECTEUR DE SOCIÉTÉ, FÊTE SES 90 ANS EN SM DANS LE NORD. LE REGRET DE SA VIE DE NE PAS EN AVOIR ACHETÉ !



LE CHAMPAGNE DRAPPIER, LE CHAMPAGNE DU GÉNÉRAL ET LA FAMILLE DRAPPIER FIDÈLE À LA SM ET LA DS



PÉNURIE OU CITROËN SM PRÉFÈRE TOTAL ?



VISITE DE RENS WOLTERS AU JAPON.



PROJET S : « ET ROBERT OPRON CREA LA SM »

PROJECT 'S'



Ce film, réalisé par Dirk Besteman et David Eliasar, est un film documentaire sur la SM. Tourné il y a plus de 10 ans, nous étions impatients de le voir dans des conditions optimales et dans un cadre choisi, dans le cinéma annexe du Musée Lowman en Hollande, avec une SM sur la scène. Il est à la gloire de Robert OPRON, décédé en 2021 et longuement interviewé dans ce film.

Les nombreux interviews de collectionneurs de SM font de ce film une ode à la SM. On retiendra également les interventions de Jay Leno, de Sylvia et Jerry Hataway avec les scènes mythiques de leur record du monde de vitesse sur le Grand Lac Salé. On les voit dans le cadre de leur célèbre garage à Valencia près de Los Angeles.

Une petite pensée pour Marlène Wolgensinger, qui vient de décéder et qui fut l'épouse de René Cotton, patron de CITROËN Sport au moment du développement de la SM.

On y voit aussi un long reportage sur la SM du Rallye du Maroc de 1971 avec la sortie de cette formule : « Première sortie, première victoire ».

On y parle également de Johan Cruïff, le footballeur hollandais qui eut 3 SM. Sa première, grise de 1971, est la plus connue et appartient actuellement à un hollandais.

AUTOUR DE L'ATELIER AMÉDÉE

Passion Citroën et amitié dans les gorges du Verdon Week-end du 29 au 31 mai 2026

Du vendredi 29 au dimanche 31 mai 2026, Évelyne et Amédée Lictévout nous ont fait le plaisir d'organiser un sympathique week-end dans les gorges du Verdon. Des passionnés de Citroën venus de diverses régions (Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur...) ont ainsi convergé vers le Grand Hôtel du Levant, situé au cœur de Castellane, où la fête du village battait alors son plein. Nous avons rapidement été plongés dans une ambiance chaleureuse et festive avec, au programme, un défilé de magnifiques chars décorés avec soin, des percussions, des danses folkloriques, des manèges pour petits et grands ainsi que de nombreuses autres animations.

Samedi : immersion dans l'univers Citroën

Après un repas apprécié à l'hôtel, nous nous sommes retrouvés le samedi 30 mai au matin pour prendre la direction du musée Citroën d'Henri Fradet.



Passionné hors pair, celui-ci consacre depuis plus de quarante ans son temps à dénicher des Citroën peu kilométrées répondant à des critères d'authenticité remarquables et proches de leur état d'origine. Intarissable sur les caractéristiques techniques et l'histoire des différents modèles exposés (Traction, DS, 2 CV, GS birotor, Ami 6, M35, SM, Xantia...), il a enrichi sa présentation d'anecdotes aussi savoureuses qu'instructives. Merci à Henri et sa compagne pour leur accueil et le temps qu'ils nous ont consacré. La visite a été suivie d'un agréable pique-nique partagé à l'ombre rafraîchissante des arbres bordant le lac de Castillon.

L'après-midi, les plus passionnés sont retournés au musée tandis que leurs épouses ont flâné dans les ruelles pittoresques de Castellane à la découverte de son patrimoine et de son charme provençal. La journée s'est achevée autour d'un dîner convivial au restaurant du village, « La Main à la Pâte ».

Dimanche : sur les routes du Verdon

Le dimanche 31 mai, nos Citroën ont repris la route pour sillonner les lacets étroits et sinueux des impressionnantes gorges du Verdon. Une halte au « Point Sublime » s'est imposée afin d'admirer l'immensité des falaises calcaires abruptes, les forêts de pins d'Alep et les eaux turquoise du Verdon serpentant au fond du canyon. Le tout se détachait sur un ciel d'un bleu éclatant, sous une chaleur déjà estivale qui contrastait singulièrement avec l'orage de grêle de la veille.



Un final placé sous le signe de l'amitié.

Ce périple s'est achevé à MANOSQUE, chez nos amis citroënistes, Philippe et Betty JEAN, qui ont eu la gentillesse d'accueillir ceux ayant pu prolonger leur séjour. Ils nous ont régales de toasts, de grillades et de délicieux gâteaux généreusement partagés dans une ambiance des plus amicales. Après quoi chacun a repris la route à son rythme pour regagner son foyer, la tête remplie de merveilleux souvenirs et de sympathiques rencontres.

Tous ont apprécié ce voyage dans le temps et dans l'espace, placé sous le signe de la passion automobile, de la convivialité et du partage.

Une expérience à renouveler sans hésitation vers d'autres horizons !

Christine Clavé

REFABRICATION DES VOLANTS

Notre prestataire historique Autoliv ayant, après un changement de direction d'usine, cessé d'assurer le regarnissage des volants pour le Club, nous avons dû retrouver une autre entreprise capable et désireuse d'assurer le relais pour cet élément qui se dégrade avec le temps et sous les effets des UV.

Heureusement Pierre Fraleux avait récupéré le moule nous ayant permis cette opération pour les dernières refabrications, restait donc à trouver l'entreprise capable de l'exploiter pour nous.

Dans cette recherche, nous nous sommes donnés un autre objectif : tenter d'améliorer le « toucher » du volant pour retrouver la dureté des volants d'origine de la SM, plus souples que les différentes refabrications, offertes par le club dans le passé comme par différents marchands actuellement. Au fil de ce projet j'ai pu comprendre la raison de cette évolution de dureté, elle est due à des évolutions de normes de sécurité qui ont progressivement interdit les matières d'origine datant des années 60 et 70.

Pour nous aider dans cette recherche, j'ai eu la chance de récupérer un volant jamais utilisé de fabrication antérieure à 1975 et qui provient des archives du Bureau d'Etudes Ligier. Ce volant a manifestement, si on en croit les traces, été monté sur une des dernières 115 SM montées à Abrest chez Ligier mais retiré car il portait un défaut. Nous avons donc à disposition un volant d'époque n'ayant jamais été exposé directement aux UV ni dégradé par un contact avec les mains des conducteurs ; ce volant étant effectivement plus souple que la plupart des volants montés sur nos SM.

Nous avons consulté deux entreprises : la première nous a offert un prix trop élevé par rapport au dernier prix de vente au Club, de plus il n'y avait pas de possibilité d'améliorer la dureté du volant et le démoussage des carcasses n'était pas pris en charge par le fournisseur.

Le second contact a été avec une entreprise Iséroise dont le propriétaire, amateur de voitures anciennes, avait pris contact avec notre club à l'occasion d'un salon Epoqu'Auto. Après une première prise de contact par téléphone, je suis allé les visiter avec le moule du Club, le volant d'origine et toute une liste de questions. Cette visite a permis de répondre à toutes les questions de part et d'autre, de découvrir une PME bien outillée pour de la petite série, une part importante de leur activité étant destinée à l'aéronautique ; et spécialiste du revêtement de pièces métalliques par différents types d'élastomères. L'entreprise a finalement accepté de chiffrer une prestation complète comprenant le démoussage de nos carcasses, leur

sablage et peinture ainsi que le « moussage » du revêtement du volant. En partant je leur ai laissé le moule pour modification et adaptation à leurs machines ainsi que quelques carcasses pour essais. Ayant reçu un devis conforme à nos attentes, je suis retourné quelques semaines plus tard avec une voiture pleine de carcasses de volants et j'ai pu examiner la première pièce et valider ainsi la matière retenue. J'en ai aussi profité pour visiter deux autres filiales du même groupe familial spécialisées dans la tôlerie et l'usinage de précision, peut-être auront-elles demain l'opportunité de devenir des fournisseurs du Club.

À l'automne 2025 le projet se termina par une dernière visite pour réceptionner les pièces, avant un voyage vers notre local de Houilles. Ces projets de refabrication sont toujours longs, plus de 6 mois pour celui-ci mais il est toujours satisfaisant de trouver de nouvelles solutions quand nos fournisseurs disparaissent, plus encore quand le nouveau fournisseur nous permet d'améliorer la qualité des pièces.

À retenir : nous avons donc de nouveau ces volants en stock au Club, en quantité forcément limitée, mais d'une qualité supérieure à tout ce que vous pourrez trouver ailleurs. Notre souhait ? C'est évidemment de les vendre : ils seront mieux sur votre SM que sur les étagères du Club ; et il serait aussi souhaitable de ne pas attendre des années avant de relancer une nouvelle série.

Un rappel pour finir : ces pièces sont vendues en échange standard contre retour de l'ancienne pièce, la pièce retournée doit avoir une carcasse métallique non déformée pour pouvoir être regarnie, nous devons donc refuser les pièces des-soudées, déformées par un choc...

Bertrand Reymond





Notre camarade Emmanuel Bruny s'est installé en Australie, dans l'Etat du Queensland, situé au Nord-Est du pays, et dont la capitale est Brisbane. Il est parti avec sa magnifique SM de 1973, immatriculée ZZM437 (en photo). Pour immatriculer ma chère SM, j'ai fait appel à une personne spécialisée dans les véhicules de collection, car c'était trop compliqué quand on ne connaît pas les procédures, chaque Etat ayant des règles différentes. La voiture a eu l'obligation d'un contrôle par un technicien agréé, qui a trouvé la voiture incroyablement belle et dans un état exceptionnel. Il a eu juste une petite hésitation avant de valider l'accord, car, en Australie, les phares doivent éclairer en blanc et non en jaune. Je lui ai dit que c'était un « collector » et que tout devait rester d'origine. Il a, bien sûr, accepté. Nous pouvons donc en profiter sans souci et avec mon épouse Catherine nous avons fait un petit périple, dans l'arrière-pays, à environ une heure de notre domicile Australien. Entre Montville et Maleny nous avons eu l'occasion de nous arrêter dans un lieu improbable pour l'Australie, « le Bressan » tenu par un Français de Bourg en Bresse (dans l'Ain). Il est arrivé ici il y a presque 40 ans, d'où le nom donné à ce relais. Quelques kilomètres plus loin, nous sommes allés faire connaissance d'un spécialiste des Citroën. Ian Steel et sa femme nous ont fait un accueil remarquable et ont été incroyablement conquis par notre SM. Il m'a montré ses pépites cachées : 2 Tractions, dont une 15/6, une DS 19 cabriolet, volant à gauche

et couleur bleu marine, en cours de restauration (malheureusement le temps lui manque pour la terminer) et une SM carburateur de couleur sable métal, intérieur en velours gris. Elle vient de Grenoble, avec ses plaques françaises conservées mais moteur H.S.

À ma prochaine visite, je noterai le numéro de châssis, ce qui permettra au club de la répertorier. Je vous tiendrai au courant de nos prochaines découvertes !

Emmanuel Bruny





Nous apprenons le décès de Denis Desseaux, membre fidèle, possesseur de la Sm du bureau d'études Citroën qui fut la propriété de Jacques Né puis de Michel Sivirine.

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
12 et 13 septembre	Troyes	48h de Troyes	Inscription : 48hdetroyes.com
14 au 18 septembre	Pyrénées	Traversée des Pyrénées	Alfred Laval (COMPLET)
26 et 27 septembre	Provins et musée du chemin de fer de longue ville	Sortie d'automne	Philippe Beugin et Charles Paradis
6 au 8 novembre	Lyon	Epoqu'auto Lyon	Alfred Laval
12 décembre	Reims	AG du club à Reims et visite de Reims	Secrétariat du club
6 au 9 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 Lictévout

LES NOUVEAUX MEMBRES

BODET Jean-Claude	37170	LABBE Amaury	38580
CHAMBE Yves	71960	LE MAREC Jacques-Yves	75007
COUTELLEC Bruno	24130	MATOS Antonio	78160
DEBUQUOY Jérôme	89100	RONGIER Philippe	63800
GALLAIRE Jean-Luc	67100	RUSTICELLI Davide	ITALIE
GOUTAL Jean	FL 33414		



La SM de Johan Cruyff



CLUB DE FRANCE

B.P. 10129

78500 SARTROUVILLE

Tél. 01 39 82 28 83

contact@smclubdefrance.org