



N° 114 - 11/2022

SOMMAIRE

4 Sortie nationale à Chinon



Revue n° 114
du SM Club de France

3 Éditorial



7 Le Mans Classic



8 Auto Moto Rétro
Rouen



11 Salon Automédon



16 Salon de Strasbourg



17 Epoqu'Auto 2022



18 En SM au Rallye
Impérial



22 Brèves



23 Calendrier



10 Chantilly Art & Éléance



14 Sortie régionale Rhône-Alpes



Photos de la revue par :

Citroën, Jurgen Ambos, Philippe Beugin, Vincent
Broc, Alain Duchat, Geneviève & Pierre Fraleux

ÉDITORIAL



L'année automobile se termine pour nous avec en ce moment le salon Epoqu'Auto auquel le club participe. Pour cette année, en plus des événements nationaux, le club a pu être présent dans beaucoup de manifestations régionales grâce à ses adhérents toujours prêts à animer un stand.

Il nous reste encore à tenir notre Assemblée Générale pour laquelle nous revenons à la date usuelle, cette année le 4 décembre. Nous la tiendrons à Dijon comme cela a déjà été le cas à plusieurs reprises, en espérant une participation renouvelée.

Au cours de cette Assemblée Générale, vous aurez à élire ou réélire des administrateurs. Ce mot n'est pas très bien choisi pour désigner la réalité du travail qui leur sera demandé. Ce n'est pas une fonction honorifique ou d'encadrement. En candidatant à cette fonction, vous offrez au club vos compétences et votre temps pour assurer son fonctionnement. La vie du club ne peut pas reposer toujours sur les mêmes.

Le club va fêter en 2023 ses 40 ans. Depuis sa création, ceux qui l'animent se sont en grande partie renouvelés. Nous avons prévu pour la prochaine sortie nationale de commémorer cet anniversaire en l'organisant à Noyal-sur-Vilaine, où le club a initié ses activités. J'espère que vous pourrez venir nombreux à cette sortie.

Depuis 40 ans, le décor a bien changé. La SM n'est généralement plus considérée comme une voiture d'usage courant, mais son état général s'améliore, notamment grâce aux efforts du club en matière de pièces détachées, mais aussi aux échanges d'information entre membres. Notre club veille néanmoins à ce qu'elle respecte sa finalité, qui est d'être un moyen de transport rapide et confortable, une vraie Grand Tourisme à la française.

La sortie internationale est l'occasion de le rappeler. En 2023, elle aura lieu en Angleterre, dans le Norfolk. Il y a déjà eu plusieurs sorties internationales outre-Manche. Cette année, le contexte est particulier. La SM a vu le Royaume Uni rejoindre la Communauté Européenne le 1 janvier 1973, et la quitter le 31 janvier 2020. Espérons que notre passion commune nous permettra de surmonter les complications qui en découlent pour les participants.

L'année 2023, c'est aussi le centenaire de la compétition des 24 heures du Mans. La SM y a tenté sa chance, et est donc bienvenue à la commémoration. Comme en 2022, notre club envisage d'y être présent. Faites-nous part de votre intérêt pour cet événement.

Bonne fin d'année 2022 en attendant de nous revoir en SM dans de nouvelles manifestations.

Pierre Verpeaux

CONSEIL D'ADMINISTRATION BUREAU

Président:

Pierre VERPEAUX

Vice-présidents:

Pierre FRALEUX

Philippe BEUGIN

Secrétaire:

Charles PARADIS

Trésoriers:

Benoît CHATELAIN

Jacques LACROIX (adjoint)

ADMINISTRATEURS

Jacques AUBOUIN

Pierre BRESSON

Thierry DELASTRE

Laurent FORESTIER

Jack RIVERON

Rens WOLTERS

RESPONSABLE

DE LA PUBLICATION

Pierre VERPEAUX

COMMISSION REVUE

Philippe BEUGIN

Geneviève FRALEUX

Olivier DEWAVRIN

COMMISSION PR

Jacques AUBOUIN

Benoît CHATELAIN

Pierre FRALEUX

Charles PARADIS

Bertrand REYMOND

Pierre VERPEAUX

RELATIONS INTERNATIONALES

Rens WOLTERS

CORRESPONDANTS RÉGIONS

ALSACE

Marcel MARCOT

Pierre RISCHMANN

AQUITAINE

Manuel FERNANDEZ

BOURGOGNE

Alain DUCHAT

BRETAGNE & NORMANDIE

Thierry DELASTRE

ÎLE-DE-FRANCE

Marc DUPUY

NORD

Philippe BEUGIN

Serge BALET

PROVENCE-CÔTE D'AZUR

Bernard CLAVÉ

RHÔNE-ALPES-SAVOIE

Alfred LAVAL

Jean-Charles DUFEU

VAL-DE-LOIRE

Robert CHERPEAU

Jo GODIN

SM CLUB DE FRANCE

BP 10129

78500 SARTROUVILLE

Tél. 01 39 82 28 83

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 900 exemplaires

Réalisation Laser Edition

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



La sortie nationale à Chinon a commencé pour nous par un départ matinal de Vendée le samedi matin. La voiture était prête depuis quelques jours, avec son lot d'outils et de pièces de première nécessité dans le coffre, et n'attendait plus que les derniers bagages pour prendre la route. Celle-ci fut paisible, avec peu de voitures pour nous ralentir, un mélange d'autoroute et de belles nationales où la SM aurait aimé montrer ses performances si la prudence, ou la peur du gendarme, ne nous avait pas freiné; nous avons finalement surtout apprécié le confort hydropneumatique.

La Place Jeanne d'Arc commençait à s'éveiller quand nous sommes arrivés à Chinon, avec quelques badauds autour des





SM et de la DS garés pour la nuit face à l'hôtel. Quelques propriétaires de SM commençaient à rejoindre leur voiture et nous avons été accueillis par Martine et Jean-Pierre, nos hôtes pour ce week-end. Ils nous ont guidés vers notre chambre puis offert un café et viennoiseries pris sur le pouce, car le temps du départ se rapprochait.

La journée de visite commença par Saumur, rejoint en deux cortèges pour deux visites simultanées: le musée des Blindés et le musée de la Cavalerie. Je ne pourrai parler que du musée des blindés qui fut une découverte impressionnante, par le nombre et la diversité des engins présentés, de la première guerre mondiale à la période contemporaine et par les informations et anecdotes fournies par notre guide, colonel de Blindés qui faisait partie de l'équipe organisatrice de cette sortie.

Ayant repris la route, nous avons rejoint pour le repas le second groupe au Domaine de Presle,



après quelques kilomètres dans la campagne Saumuroise. Ce fut l'occasion de faire connaissance ou de retrouver d'autres membres croisés lors de diverses manifestations du club. Le repas terminé, nous avons repris la route pour rejoindre le Château de Brézé que nous avons visité dans le détail, dans ses différentes "strates", le plus impressionnant étant sans doute la forteresse souterraine et les douves, héritages des premières constructions défensives ayant commencé avant l'an 1063. La visite s'est achevée par une dégustation de vins.

Nous avons ensuite repris la route en direction de Chinon, par l'itinéraire touristique passant à côté de l'Abbaye de Fontevaud, qui est restée cachée derrière ses hauts murs de pierre. Notre SM ayant rejoint sans rechigner l'hôtel, nous avons un peu de temps avant le dîner de gala, nous l'avons mis à profit pour visiter à pied le vieux Chinon, découvert la veille pour les participants arrivés le vendredi. Le dîner fut l'occasion de revenir sur la soirée précédente avec l'intronisation de 7 membres aux Entonneurs Rabelaisiens de Chinon, cérémonie manifestement haute en couleurs, mais aussi de déguster les vins locaux, de parler de nos voitures préférées et des diverses activités auxquelles elles nous font participer. Dans cette ambiance sympathique, la soirée s'est prolongée jusqu'à la fermeture du restaurant.

Le dimanche matin, perception du roadbook et départs échelonnées pour un rallye "cartographique" nous éloignant de Chinon en direction du Nord-Est, une belle découverte de



la région avec arrêts pour de superbes points de vue ou des découvertes insolites comme celle de la Pomme Tapée. Si le principe était de naviguer seul, les divers aléas ont favorisé les regroupements, le plus inattendu étant sans doute un rallye de centaines de motos américaines qui nous a bloqués pendant un long moment. De châteaux en chemins de halage, nous avons rejoint le château de Planchoury et son musée Cadillac pour l'apéritif dans le parc, le déjeuner dans

une dépendance du château, suivi pour ceux qui le désiraient par une présentation du musée suivie d'une visite. Les meilleures choses ayant une fin, il a fallu ensuite reprendre la route du retour, à la fin d'un excellent week-end superbement organisé et ayant bénéficié d'une météo idéale. Merci à Jean-Pierre et à toute son équipe pour cette sortie très réussie qui nous a donné envie de revenir faire du tourisme dans cette belle région.

Bertrand Reymond



LE MANS CLASSIC 2022

30 juin au 3 juillet... un millésime exceptionnel

Plus de 200 000 visiteurs, 750 voitures de courses, 8500 véhicules de collectionneurs... Excusez du peu. Pendant quatre jours de beau temps, le plus grand musée éphémère du monde à ciel ouvert consacré à l'automobile. De quoi faire pâlir d'envie les organisateurs du "Goodwood Revival".

Pouvoir se promener dans les paddocks au milieu des Chenard & Walcker, Bentley et autres Lagonda qui dans les années 20 ont créé la légende du Mans, regarder et discuter avec les mécanos qui, capot ouvert, effectuent les derniers réglages avant la course, accompagner les Jaguar type D, Ford GT40, Lola, Aston Martin et tant d'autres jusqu'à la grille de pré-départ des courses (même si certains véhicules sont des répliques) et ensuite s'asseoir tranquillement dans les tribunes pour profiter des courses très disputées sans oublier celle des enfants sur modèle réduit avec s'il vous plaît départ type le Mans, ça c'est le Mans Classic... **Mais ce n'est pas que cela!**

La FFVE présentait une très belle rétrospective de Panhard qui, souvent associées à DB, ont glané à la fin des années 50 tous les lauriers au classement à l'indice énergétique aux 24 heures. Alfa Romeo avait fait le déplacement avec 3 véhicules du musée d'Arese dont une 8C 2300 qui au début des années 30 a gagné 4 fois l'épreuve mancelle. Pour leur part, les amoureux de Jaguar ont pu admirer toutes les déclinaisons de XK et de type E et la gendarmerie était là avec des alpines et des motos mais sans SM (faute de goût diront certains).

Les amateurs d'insolite ont pu satisfaire leur curiosité avec une incroyable Cadillac dite "le



Si vous souhaitez participer à l'édition 2023, vous pouvez vous pré-inscrire auprès de Philippe Beugin

Monstre" qui en 1950 a défrayé la chronique du Mans ou encore l'extravagant et très futuriste autocar Cityrama des années 50-60, sur châssis Citroën, malheureusement en très piteux état mais une souscription a été lancée pour sa restauration complète.

L'animation n'était pas en reste: orchestre jazz, Rapp, binious, soirées dansantes, restaurants... sans oublier une très belle vente aux enchères signée Aguttes. Cerise sur le gâteau un très important espace était dédié aux clubs.

Le SM club de France a eu l'excellente idée d'y réserver un stand ce qui a permis à ses membres de bénéficier d'un tarif attractif et surtout de côtoyer des voisins très fréquentables. Pensez donc, à côté de notre stand se trouvait celui des très rares de Tomaso et en face Maserati et autres Aston Martin (plus de 150) McLaren, Lotus, Jaguar... ou encore Mercedes et Alpine avec des A110 d'époque et d'aujourd'hui, alignées comme à la parade sans oublier les Porsche venues en force (plus de 500 véhi-

cules). Il est difficile de citer toutes les marques mais 8500 véhicules rassemblés, il y a de quoi donner le vertige même aux amateurs et collectionneurs les plus blasés.

Sur le stand SM on pouvait admirer deux très belles JS2 et Jean-Michel Gallet avait fait spécialement le déplacement avec sa rutilante SM2 Tissier 8 roues. Esprit de famille oblige, le club a même gentiment hébergé deux DS cabriolet qui s'étaient égarées dans ce monde de brutes.

Au final une bien belle fête dans une ambiance joyeuse et conviviale et des souvenirs pleins la tête. Seul regret nous n'étions pas très nombreux à avoir fait le déplacement avec nos SM. Une nouvelle édition est prévue du 29 juin au 2 juillet 2023, année du centenaire des 24 heures. Ça promet d'être grandiose! Alors "save the date". Pourquoi pas 50 ou 60 SM (le club revendique près de 800 adhérents!) avec en vedette la SM de Spa et pourquoi pas celle du rallye du Maroc?

Laurent Forestier

AUTO MOTO RÉTRO ROUEN



1-2-3 Champagne! Cette année, le salon Auto Moto Rétro Rouen, les 17 et 18 septembre eu lieu pendant les journées du patrimoine 2022. Tous les passionnés, collectionneurs, visiteurs étaient à Rouen pour fêter le 20^e anniversaire du salon. Quant à l'Automobile Club de l'Ouest, co-organisateur de cet évènement, il fêtera bientôt les 10 et 11 juin 2023 le centenaire des 24h du Mans.

Ce salon de Rouen a bien atteint sa maturité en se structurant autour de plusieurs pôles d'attractivité. Tout d'abord la recherche de pièces de rechange : les exposants sont nombreux tant sur les stands en plein air que sur les stands intérieurs. Ils sont 160, les vendeurs de pièces venus de toute la France, qu'il s'agisse des accessoires, de la déco, des miniatures, de la documenta-

tion, des plaques émaillées, et même des vêtements en copie d'époque. Le samedi matin c'est une véritable vague de collectionneurs qui sillonne les allées. Il faut savoir chiner et parfois parler hollandais ou allemand pour trouver son bonheur, et c'est une grande joie qui se dégage lorsque sont échangés des euros en contrepartie d'une pièce tant recherchée par les mécanos.

Le deuxième pôle d'attractivité est défini par l'invité d'honneur permettant de retracer l'histoire d'une marque sur une



grande période. Cet objectif fut parfaitement tenu avec la production Renault qui fut mise à l'honneur cette année par le Club des Amateurs des Anciennes Renault Cléon Normandie, mais également avec le soutien de Renault Classic Muséum. Ainsi les véhicules emblématiques de la marque au losange, produits entre 1898 et 1980 furent exposés. D'autres véhicules bien particuliers furent présentés à notre curiosité tels une dizaine de Vespa 400 multicolores – appelées aussi microcars – qui malgré un nom italien ont bien été fabriquées en France.



Un troisième pôle qui attire les 25 000 visiteurs du salon est constitué par les 80 clubs exposants de belles anciennes. Ainsi toutes sortes de véhicules sont présentées et comme chaque année une forte représentation de véhicules d'avant-guerre des marques Citroën, Berliet et Panhard Levasseur. Forcément on retrouva des autos variées avec des clubs nationaux dédiés à une marque ou un modèle, mais aussi des clubs locaux qui proposent un échantillon de leurs plus belles autos.

Comme chaque année, le stand du SM Club de France est présent pour ce week-end en Normandie. Il fut encore très fréquenté et permit à de nouveaux propriétaires de SM d'entrer dans notre cercle de passionnés : 1, puis 2, puis 3 nouvelles adhésions furent enregistrées, dont un nouveau membre venu de Belgique. Alors, Champagne! – Cuvée



spéciale du Club – les bouchons de champagne sautèrent en l'air autour d'une table bien garnie s'étoffant d'années en années. Les habitués Pierre et Geneviève Fraleux, Anthony Gatt, Eric Chandonnay, Alain Morel, et bien d'autres étaient nombreux à se régaler lors de ce week-end. Christian Bonnet fit même un passage éclair, filmant les stands pour sa chaîne YouTube.

Notre ami et membre de notre Club, Luc Servain, présent sur tous les fronts joua un coup double en exposant :

- Sur le stand du SM Club, sa Citroën SM carburateur de 1971.
- Sur le stand Renault, sa Renault Rambler de 1965 moteur 6 cylindres en ligne de 3260 cm³, 140 ch, boîte automatique à 3 rapports, direction assistée.

Eh oui, Luc, toujours très chaleureux et pleins de conseils et de gentillesse possède quelques pépites anciennes à découvrir...

Une quatrième activité phare au Parc Expo de Rouen consiste

en la vente aux enchères du dimanche après-midi. Des voitures exceptionnelles furent présentées telles une Deudeuche 2 CV Chic de 1984 en présence de son parrain l'humoriste Franck Dubosc (dont le produit de la vente fut destiné à une association caritative) ; mais également une Clio V6, une Alpine A310 de 1981 ; et aussi quelques raretés : Chevrolet pick-up de 1934, Ford Eifel de 1959, Pontiac Firebird de 1969 ; et une sortie de grange : Bentley Mark de 1949.

Auto Moto Rétro Rouen attire non seulement les Normands, mais aussi les Parisiens, les Bretons, Les Nordiques. Il est bien accessible, dispose de grands parkings gratuits et le billet d'entrée reste modique à 9€. Ce montant est même offert au conducteur de tout véhicule ancien qui entre sur le vaste parking central. C'est une exposition complémentaire très riche de 500 véhicules que des propriétaires individuels constituent ainsi et qui permet de contribuer à l'attractivité de ces deux jours.

Thierry Delastre



CHANTILLY ART & ÉLÉGANCE

24 septembre 2022

Le club avait décidé de participer à cet évènement, car nous avons une voiture de prestige qui fait honneur à l'automobile française, à l'instar d'une Facel Vega si on se limite aux voitures d'après 1950.

Le choix fut d'y présenter les deux modèles SM Chapron et de mettre à l'honneur ce dernier grand carrossier français, connu pour ses DS cabriolets et une rare Frégate. Nous fûmes récompensés par le prix de la FIVA pour la SM Opéra de Pierre Verpeaux. Quant au cabriolet SM Mylord de Thierry Dehaeck, il remportera sa catégorie au concours général. Ce fut une belle journée pour la SM qui a été récompensée deux fois.

Philippe Beugin



SALON AUTOMEDON

Parc des expositions du Bourget



Les rendez-vous avaient lieu dans le hall d'exposition, sur l'emplacement C 49 réservé pour notre stand, bordé par deux allées, et avec un stand Opel pour voisin. Notre présence dans ce salon depuis une vingtaine d'années nous réservait une place de choix à l'entrée du Hall, en face du plateau dédié au constructeur mis en valeur.

Cette année, L.V.A. après deux ans d'absence, était chargé de l'organisation, un peu différent du concept de Yves Levasseur, mais avec contrôle strict aux entrées. Les allées très larges dans le bâtiment très bien éclairé laissaient penser que de nombreux exposants ne s'étaient pas engagés dans cette nouvelle version. Des stands clubs comme Mustang et Panhard habitués à animer les précédents rendez-vous, manquaient. Par contre de

nombreux marchands de vêtements et brocanteurs avaient réservé des espaces conséquents, ainsi que la F.F.V.E. qui a tenté d'aborder les préoccupations des automobilistes dans un espace "conférence" pourvu de chaises.

Christian Bonnet a bien voulu prêter sa SM Carburateur, bleu d'Orient, véhiculée dès le vendredi depuis Maule (78) par Pierre Verpeaux, car Christian était retenu par son activité professionnelle tout le week-end. Du samedi matin 9 h au dimanche 18 h, nous avons renseigné et conforté les automobilistes dans l'intérêt de rouler en ancienne et surtout en SM... Dans l'après-midi, la réunion du conseil d'administration a trouvé un petit espace tranquille près du restaurant permettant à 6 administrateurs de préparer la prochaine assemblée générale.

La météo en ce beau week-end d'octobre, incitait les visiteurs à choisir entre les exposants marchands et l'animation musicale à l'extérieur, à côté du parking dédié aux voitures de collection. Toujours de belles voitures, motos, mobylettes et camions, anciennes, de série, y compris des véhicules de Police et camions de pompiers.

Nous avons appris qu'en prévision des jeux olympiques de 2024, le parc des expositions du Bourget allait subir des travaux d'aménagement en 2023, ce qui propulsera le salon Automedon au Parc des Expositions de Villepinte.

Des images du salon sont disponibles ici : <https://www.monsieurvintage.com/motors/auto/2022/10/salon-automedon-la-premiere-journee-en-images-53262>

Geneviève Fraleux



Photo de la famille SMiste lors de la Nationale à Chinon





SORTIE RÉGIONALE RHÔNE-ALPES

24 & 25 septembre 2022

En ce premier jour d'automne 14 SM et deux autres Citroën anciennes, CX et C6, se sont retrouvées avec leurs 29 occupants pour une sortie dans la région de Bourg-en-Bresse. Christiane et Didier Souriau nous attendaient pour un petit déjeuner dans le village de Montrevel. Après les retrouvailles habituelles, nous sommes rapidement partis vers le Moulin de Bruno à Jayat.

À l'arrivée devant le bief du Moulin nous avons été accueillis par le sympathique propriétaire, ancien meunier qui après avoir travaillé dans ce moulin l'a amoureuxment restauré. Il nous a exprimé ses regrets pour un niveau trop bas de la rivière Reysouze dû à la grande sécheresse de cette année, qui pourrait empêcher le fonctionnement de certains appareils. Une visite de l'extérieur nous a fait admirer l'architecture de ce bâtiment de style bressan entièrement rénové avec ses poutres en bois et ses briques, dont certaines, les carrens sont faites d'argile et façonnées à la main. À l'intérieur une profusion de machines, certaines destinées à produire de l'électricité, d'autres servant à broyer la farine sont entraînées par un enchevêtrement de poulies, de courroies et d'engrenages dont cer-

tains en bois. Nous avons pu les voir fonctionner.

On quitte avec regret ce passionné pour changer totalement d'époque. Après quelques kilomètres on arrive à Foissiat pour découvrir la ferme de Kamaklé dont la particularité est d'élever des bovins de race japonaise Wagyu (bœuf de Kobé). Leur viande est réputée pour sa grande qualité et son persillé. Le propriétaire nous raconte les difficultés de ses débuts dans l'élevage de cette race de bovins noirs: il a importé des embryons depuis l'Amérique du Sud et les a

implantés dans des mères porteuses de race charolaise. Un apéritif nous a réunis devant la superbe écurie des chevaux dans laquelle était dressée une table pour notre repas. Nous avons pu, tant à l'apéritif que pendant le repas, déguster cette excellente viande bien persillée et très goûteuse.

L'après-midi a débuté par une grande spécialité locale, la visite d'un élevage de poulets de Bresse. Tandis que nous regardions l'enclos dans lequel environ 2500 poulets picorait en liberté, le propriétaire nous a expliqué



sa production: le poulet de Bresse est une appellation d'origine protégée (AOP). Il est élevé en liberté sur au moins 10 m² par poulet, nourri d'herbe, de petits vers, complété par maïs, blé, céréales, produits laitiers. La poularde est une femelle qui n'a pas encore pondu, le chapon est un poulet mâle castré au début de sa vie. Une dégustation de gésiers confits accompagnés de chardonnay du Bugey nous a remis en forme pour reprendre la route. Une balade au cœur de la campagne du Revermont nous a ramenés sous le soleil à travers de jolis paysages à l'hôtel Mercure de Bourg-en-Bresse où a eu lieu le repas du samedi soir.

Le lendemain matin la pluie nous attendait mais nous partions visiter deux musées, donc à l'abri. Dans l'ancien Hôtel-Dieu, une guide passionnée nous a fait découvrir les trois salles de l'apothicairerie parfaitement conservées. La première salle de préparation des médicaments contient des mortiers, un pressoir à vis et la pièce maîtresse: le grand fourneau central sur lequel trônent 3 alambics. Dans la deuxième salle une petite pharmacie servait à la reconnaissance, à la sélection et au stockage des matières premières. De nombreux pots contiennent encore leurs anciens ingrédients d'origine. Dans l'officine une incroyable collection de faïences, de boîtes et de verrines est conservée dans de superbes boiseries. N'oublions toutefois pas que la pharmacopée d'autrefois était composée d'éléments tout à fait hétéroclites: menthe, citron, fleur d'oranger, mais aussi chair de vipère, corne de cerf, yeux d'écrevisses...



L'autre musée, celui de la mécanographie, le premier en France contient une exceptionnelle collection d'anciennes calculatrices mécaniques et d'anciennes machines à écrire. Cette collection a été réunie par des anciens vendeurs et réparateurs passionnés par ces étonnantes machines mécaniques d'un autre temps pas si lointain car de nombreux parmi nous

se souviennent de les avoir utilisées avant l'arrivée de l'électronique et de l'informatique dans les années 1970.

Après un copieux repas bressan, le soleil est revenu. Nous montons dans nos SM pour rejoindre le château de Fleyriat à Viriat. Il fut construit au XIX^e siècle dans un parc à l'anglaise dessiné par l'architecte paysager de Lamartine à Macon. La visite du parc, organisée par son propriétaire, nous permet de découvrir des pièces d'eau, une orangerie, des arbres aux essences rares (un grand séquoia planté par Bohan en 1867, un cèdre vert et un cèdre bleu plantés par Louis Vabre en 1888). Pour les volontaires un petit jeu a fait découvrir l'histoire et les éléments du parc.

Nous nous quittons après ces très bonnes journées passées dans une ambiance amicale et détendue. Christine et Didier ont su trouver de très belles et originales visites pour nous faire admirer leur région. Un grand merci pour cette agréable sortie.

Denise Duchat





SALON DE STRASBOURG

Après une attente de deux ans le salon Auto Moto Classic de Strasbourg a pu enfin avoir eu lieu du 22 au 24 octobre 2022. Très beau salon malgré sa petite dimension. En effet dans le Grand Est, 3 salons étaient programmés dont 2 le même week-end. Beaucoup de belles et rares voitures étaient présentées. Les motos étaient elles aussi très bien représentées sur l'ensemble des exposants.

Annette et Germain avaient tout prévu, avec beaucoup de minutie. Notre stand exposait la SM de Maurice, une injection bleu de Brégançon de 1972, qui affiche 330 000 km au compteur. Après une installation rapide et efficace, la présentation était belle et at-

trayante. Notre SM paraissait au milieu du village Citroën en bonne compagnie, entourée de DS, BX, AX et même d'une SM cabriolet Mylord.

Sur les trois jours, nous avons eu une cadence de visites impressionnante avec beaucoup de collectionneurs et mécaniciens SM. Germain et Maurice n'avaient même pas le temps de s'offrir une bière. Nous les épouses avons surtout commenté nos voyages (Maroc, Sicile, Portugal, Corse). Nos visiteurs furent agréablement surpris de voir que tout un groupe ose parcourir autant de kilomètres, dans des pays étrangers, avec ces voitures de plus de 50 ans, sans compter la participation aux sorties proposées par le Club. La boutique a

elle aussi attiré les curieux et fait des heureux. Nous avons noté en même temps de nombreux contacts pour des inscriptions au SM Club de France.

Le dimanche, par bonheur, nous avons bénéficié du renfort de Marie-Louise et Alain. En fin de journée, le démontage du stand se fera dans la bonne humeur, comme d'habitude.

A l'année prochaine... Nous remercions nos organisateurs mais espérons surtout que les conditions et informations seront largement diffusées en amont, de façon plus claires et précises et dans un délai suffisant: cette année tout s'est joué au dernier moment!

Armelle et Annette

SALON EPOQU'AUTO

3 au 5 novembre 2022

Sur le site d'Eurexpo à Lyon, après une interruption en 2020 et reprise en 2021 placée sous l'empreinte du Covid, cette 43^e édition était très attendue par les passionnés de véhicules anciens. Organisée par le Club des 3A, reposant sur les épaules de bénévoles, elle compte 800 exposants français et étrangers et a reçu 82 000 visiteurs en 2021.

Notre stand du SM Club de France est situé au sein de l'emplacement "Aventure Citroën". En exposition la magnifique SM de Roland Perret du Cray, vert des tropiques avec intérieur d'origine tissu gris en parfait état. Les adhérents venus des quatre coins de France se pressent sur le stand, les conversations vont bon train, les rires fusent, diverses informations s'échangent (mécanique, entretien, achat, vie du club). Les sujets sont nombreux, chacun étant heureux de retrouver les amis. La générosité de tous alimente les buffets-repas, moments privilégiés d'échanges et de rencontres. De nombreux curieux admirent le véhicule exposé et posent de multiples questions, preuve évidente que la SM ne laisse pas indifférent.

Quand les portes se referment le dimanche soir à 18 heures, chacun quitte les lieux la tête remplie d'images et de rêves en se promettant de revenir en 2023. Un grand merci à vous tous. Un club vit grâce au dynamisme de ses adhérents... Alors à bientôt sur les routes de France et d'ailleurs et pour toutes les manifestations à venir.



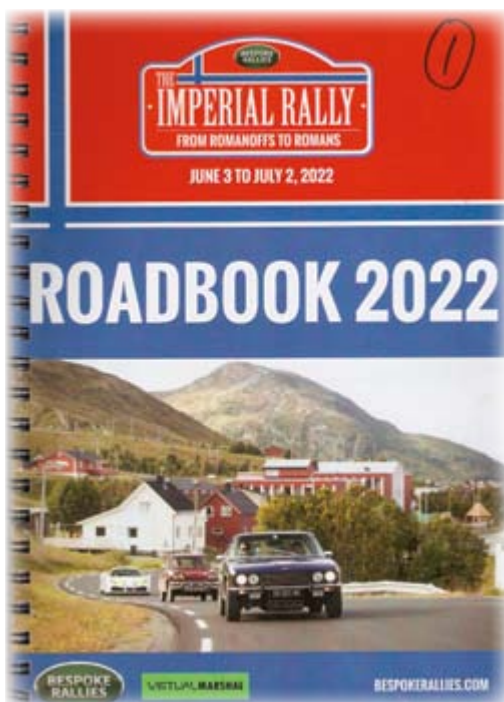
EN SM AU RALLYE IMPÉRIAL

Le périple de Serge Berthier

La préparation de la voiture

On avait fini par appeler la voiture "l'Arlésienne" car, comme dans la nouvelle de Daudet, elle ne venait jamais quand nous l'attendions. Même pour le centenaire de Citroën, elle nous fit faux bond avec une surchauffe matinale du moteur. Et pourtant, je l'avais achetée en novembre 2017 dans un garage réputé, dans le but de participer au rallye Pékin-Paris en juin 2019. Certes j'avais choisi une voiture non-roulante, qui avait été rachetée par Georges Regembeau lui-même (il avait alors 80 ans!) en avril 2000 parce qu'elle avait un de ses moteurs. Depuis elle avait été remise dans un champ derrière le garage! Autant dire que c'était en 2017 une quasi-épave qu'il fallait désosser. Et puis, une Regembeau (RG), c'était une aubaine. Comme il fallait de toute façon modifier les points faibles connus du châssis, puisqu'il s'agissait de lui faire parcourir les pistes du désert mongol avant de traverser le Kazakhstan et la Russie d'est en ouest, 14 000 km au total, dont 50% sur pistes caillouteuses, seul importait le fait qu'elle fut une Regembeau.

Au final, la voiture ne fit pas le rallye Pékin-Paris, la restauration n'étant pas terminée en mars 2019, dernière limite pour embarquer sur un bateau en direction de Tianjin. Entre-temps, hélas, Ginette Regembeau était décédée et le garage s'en est trouvé désorganisé. Même les 300 ch annoncés de ce moteur restèrent abandonnés car les culasses inventées par Georges étaient introuvables au milieu du bric-à-brac! Le vieux moteur RG partit donc chez Ligier à Magny-Cours pour une remise à neuf avec chemises et pistons RG dans la version 200 ch. Il était de



En tête la Jensen Interceptor utilisée par Serge Berthier pour le premier rallye allant en Norvège en 2019

retour 6 mois plus tard avec une injection Sodemo. Depuis, Ligier a racheté Sodemo car le fameux V6 Maserati en version revue RG proto n'a pas totalement été perdu pour tout le monde. Il équipe les fameuses JS2 (86 exemplaires) qui roulent encore sur circuit. L'ECU en version ev14 n'a plus rien à voir avec l'injection d'origine Bosch, puisqu'il dispose désormais de plusieurs pages A4 de paramètres avec lesquels il est possible de jouer, quand on s'y connaît. En ce qui concerne mon moteur qui passa au banc, il fut conforme à ce qui était prévu (200 ch).

Au final, la SM avec laquelle je viens de faire un rallye de plus de 9000 km présente des caractéristiques qui en font un exemplaire unique. Listons ici les modifications les plus importantes:

1) les éléments tubulaires du châssis ont été repointés et renforcés aux endroits critiques (voir les dessins). Il fallait aussi créer des points d'ancrage pour des

ceintures de sécurité. L'option de créer une cage a été écartée car cela transformait totalement l'habitacle en voiture de course, hors ce n'est pas l'usage essentiel, les rallyes étant de régularité avec peu de kilométrage (voire pas du tout) sur circuit.

2) Le passage des roues AR a été modifié pour qu'il soit facile de changer les roues, ce qui n'est pas le cas avec les ailes d'origine.

3) La lunette AR est couverte par un hayon ressemblant à celui de la Lamborghini Miura, mais ne vous y trompez pas. Il a été dessiné par le célèbre carrossier Chapron. Une dizaine de SM auraient été livrées ainsi en Amérique et au Brésil. Georges Regembeau en avait eu le dessin. Le but de cet accessoire est de couper la chaleur car la SM, avec toute sa surface vitrée, est une cocotte-minute sous un soleil tropical. L'angle des volets est calculé pour garder une vision arrière parfaite. Je peux dire que ça marche remarquablement car la voiture reste fraîche sans apport de chaleur venant de l'immense lunette et la vision reste la même.

4) Sur le plan mécanique, nous avons déjà mentionné le moteur Regembeau. La boîte est d'origine, je voulais essayer la version 6 vitesses de Georges Regembeau dont on disait grand bien, mais elle s'avéra aussi introuvable dans le capharnaüm du garage de Crèche-sur-Saône que les fameuses culasses RG qui sont nécessaires pour tirer 300 ch du moteur. Après l'incident de surchauffe moteur qui resta inexplicable (Ligier l'attribue à une erreur de montage dans la baie du circuit de refroidissement), de nouvelles modifications ont été faites (radiateur eau de plus grande taille et radiateur d'huile supplémentaire).

Au total, durant cette restauration chaotique, le moteur fut déposé trois fois !

5) Pour réduire la température dans la baie du moteur car le V6 travaille à une température élevée, les collecteurs d'échappement ainsi que les pots d'échappement furent recouvert d'un revêtement céramique... un gain d'une dizaine de degrés.

6) Le circuit d'alimentation en essence a été revu. En rallye, il vaut mieux deux pompes à essence en parallèle qu'une. La SM n'en avait qu'une, qui plus est située dans un endroit peu accessible. Or une règle d'or en rallye est de pouvoir les changer (ainsi que le filtre) sans repasser par un atelier. Une défaillance de l'alimentation est une panne classique récurrente dans les rallyes se déroulant hors de nos frontières.

J'ai donc opté pour une solution radicale: un changement de réservoir pour un ATL de 80l avec son réservoir tampon de 10l, associés à deux pompes faciles d'accès situées dans l'aile droite AR de la voiture. Cette modification a eu aussi un effet secondaire génial: la création d'un double fond dans le coffre où se loge la roue de secours et bon nombre de pièces détachées et accessoires, laissant la partie supérieure entièrement disponible pour des sacs et des valises.

7) Le V6 Maserati est géré par une injection électronique moderne. La société Citroën a été le précurseur dans ce domaine puisque dès 1972 elle proposait une injection D-jetronic Bosch et, dans la courte carrière de la SM, environ 3500 voitures ont ainsi été équipées. Il y a bien entendu les aficionados des carburateurs mais en rallye, ce n'est pas la solution la plus fiable. Les amoureux de Jaguar E le savent. J'avais donc opté pour une injection mais il est évident qu'un ECU ne dure pas 45 ans (pas plus que votre ordinateur). C'est donc l'injection Sodemo

qui fut montée dans sa dernière version (2017).

8) Comme aucun instrument de bord n'était fiable, après avoir conservé ceux-ci pour des essais, j'ai adopté une solution radicale: tout remplacer. C'est beau d'avoir une voiture dite strictement d'origine, mais généralement elles ne font pas 500 ou 600 km sur les routes d'aujourd'hui et elles conservent aussi les défauts d'origine. Or, en usage intensif, il est important de savoir ce qui se passe sous le capot et à quelle vitesse on roule, vu que même une ancienne dont le compteur est approximatif se fait verbaliser pour des excès de vitesse de quelques km/h de trop. Donc le tableau a entièrement été reconçu pour accueillir des cadrans VDO avec alarmes intégrées et être plus lisible en plein soleil. Je sais donc désormais à tout moment la température de l'eau, de l'huile, la pression d'huile, si la batterie charge correctement (et cela fut très utile par grande chaleur). J'avais constaté en 2019 lorsque la voiture avait surchauffé en quelques mètres à la sortie du garage Regembeau (pour ceux qui connaissent entre le garage et le premier rond-point direction sud) qu'on ne savait rien de l'origine de cette panne sur un moteur neuf. Le gros cadran regroupant toutes les informations s'était allumé d'un coup... trop tard bien entendu, mais sans indiquer ce qui était en surchauffe (l'huile, l'eau?). Même Patrick Regembeau qui était dans la voiture avec moi, n'en savait rien.

Bref, ce tableau de bord admiré à la sortie de la voiture pour son look moderne à l'époque avec son fond en alu projetant occasionnellement des reflets gênants sous soleil rasant n'était pas rationnel du tout. Et puis, on ne pouvait rien mettre, pas même un téléphone portable ou un accessoire pour rallye, tel l'indispensable Tripmaster dans cette voiture car il n'y avait aucune place pour des sorties USB et la planche de bord

était courbée. J'ai donc tout refait en m'inspirant du tableau de bord des derniers cabriolets DS 21, qui, avec son look à l'anglaise, est remarquable de lisibilité.

9) Les sièges ont été refaits. Après tant d'années à l'abandon, le cuir d'origine était en lambeau. Quelques rongeurs y avaient passé l'hiver au chaud pendant des années. On a gardé la structure des sièges, mais un sellier a refait l'ensemble en rajoutant ce qui manquait, c'est à dire des appuis. Il rajouta de la mousse sur les bords droit et gauche en copiant l'ergonomie des sièges de la Porsche 911 SC de 1979 que je lui avais montrés. J'avais testé ceux-ci sur de longs rallyes en Amérique Centrale et en Chine où je n'eus jamais mal au dos. Le résultat est une réussite totale. Niveau confort, on est dans un siège Pullman, niveau tenue, on ne bouge pas. Tout cela a été recouvert d'Alcantara italien. Ce revêtement a l'avantage d'être lavable, de ne pas chauffer et de ne pas renvoyer la chaleur.

10) La peinture d'origine n'était pas rouge. Elle était tellement délavée qu'il fallut regarder à l'intérieur des portières pour en trouver un échantillon. Je ne me souviens plus ce que c'était. Après avoir regardé les couleurs d'origine proposées en 1971 (la voiture est sortie le 26/04/71), j'ai retenu le rouge de Rio, qui n'a été disponible qu'en 1971. Citroën n'a livré qu'une douzaine de voitures dans cette teinte, en 1972, la couleur n'était plus proposée. Les chromes, neufs, ont été plastifiés en noir. Le chrome éblouit sous le soleil et c'est particulièrement gênant pour le conducteur au niveau des essuie-glaces.

Le Rallye Imperial, du 3 juin au 2 juillet 2022

Après seulement 1800 km de roulage, la plus longue étape ayant été 400 km parcourus pour aller à Magny-Cours faire vérifier le réglage de l'injection, nous sommes

partis de Haute-Savoie le 29 mai pour aller à Oslo (1993 km) où démarrait ce rallye. Nous allions sillonner la Norvège de bas en haut, la Finlande de haut en bas (Luosto à Helsinki), l'Estonie (Tallinn), la Lettonie (Riga), la Lituanie (Vilnius), la Pologne (Varsovie et Cracovie), la Slovaquie (Viglas), la Hongrie (Budapest), la Slovénie (Ljubljana et Postojnska), puis l'Italie (Vicenza et Portofino) après avoir rejoint le ferry de Copenhague (Danemark) en passant à Strasbourg, Brême et Lubeck (Allemagne). Au total, de Haute-Savoie à Haute-Savoie, la voiture allait parcourir 9336 kilomètres.

Tout le monde me disait que la SM, avec sa mauvaise réputation, compliquée et difficile à réparer, était un choix risqué. Cette réputation est-elle justifiée? Non, et j'en ai fait la preuve par neuf. S'il est vrai que l'accessibilité pour des interventions n'est pas son fort, ce n'est pas une Type E ou une Mustang, il n'y a rien d'insurmontable. Son seul point faible se situe au niveau de l'hydraulique, car une seule pompe commande les freins, la suspension et la direction. Le moindre problème à ce niveau transforme la voiture en un magnifique caillou posé sur quatre roues. Cela était arrivé avec une panne de démarreur dans un garage pendant les essais. Le moteur ne tournant pas, la voiture se posa sur les roues. Au reste, depuis, pour éviter que cela se reproduise et pour pouvoir pousser la voiture au cas où, la suspension sans hydraulique a été équipée de limiteurs empêchant la voiture de se poser sur les pneus.

Jusqu'à Oslo, la voiture avala les kilomètres sans autre problème que de m'indiquer que les pneus montés en 2017 étaient morts malgré leur faible kilométrage. Mais bon, ils venaient de passer quasiment cinq ans sans roulage et à l'extérieur. Je découvrais aussi que la voiture avait une fâcheuse tendance à se dandiner au-des-

sus de 110 km/h. Comme nous devons changer les pneus à Oslo avant de passer aux choses sérieuses, j'en profitais pour monter des pneus neige 205/50 et non 205/70. Les pneus 205/70 augmentent le confort de roulage (exceptionnel comme tous les membres du club le savent), mais aussi le dandinement de la voiture.

Dans le parking de l'hôtel à Oslo, un participant dont la voiture était garée à proximité de la mienne vint me dire que j'avais sous la voiture, côté conducteur, une large flaque d'huile. C'était de l'huile hydraulique, néanmoins ni moi ni les mécaniciens du rallye ne réussirent ce jour-là à identifier la source de la fuite. Au mieux, la crémaillère de direction étant souillée, un mécanicien anglais

Un parcours de 9336 kilomètres au total

(l'organisation était anglaise) estima que cela pouvait provenir de là. Si c'était la crémaillère c'était la "cata" mais comme on avait peu de temps pour rejoindre le ferry à Bergen le soir même, je me contentai de faire l'appoint du réservoir d'huile hydraulique (un demi-litre). Le plus impératif était de faire suffisamment de provisions d'huile LHM+. Je n'en avais pris que deux bidons. Après une recherche sur internet, je localisai deux magasins qui avaient cette huile en stock, tous les deux dans la banlieue d'Oslo, mais bien entendu l'un était au sud et l'autre au nord. Cela me permit de voir que, si le centre de la ville est le même depuis des lustres (j'ai vécu en Norvège en 1983), une banlieue très américanisée désormais la ceinture d'est en ouest. Ce périple me rapporta quatre bidons, chaque magasin n'en ayant que deux. Je laissai donc la ville sans stock quand nous en partîmes!

Le rallye avait une attraction particulière car en Norvège nous dor-

mions la nuit sur le ferry Bergen-Kirkenes (six nuits de navigation) et la journée nous roulions pour le rejoindre à son escale suivante. Ce bateau est en effet le laitier de la côte, s'arrêtant à tous les petits ports pour livrer des matériaux et pour enlever les produits de la pêche. Le premier jour de roulage se passa sans anicroche mais avec une grande consommation d'huile. A Trondheim, nous pouvions soit rouler, soit ne pas rouler car le bateau faisait une boucle dans des îles et revenait à son point de départ pour repartir en fin de journée. Les mécaniciens avaient donc une journée pour analyser sérieusement d'où venait la fuite. A noter qu'aucun n'avait mis le nez dans une SM de sa vie. Le plus familier avec Citroën collectionnait des 2CV! Parmi les participants, aucun n'avait eu ce genre de voiture. L'organisateur avait bien une DS dans sa collection, mais il venait de l'acquérir. La journée s'annonçait chaude!

Au petit matin, sans doute excités par l'idée de farfouiller dans le capot moteur, les mécaniciens commencèrent tôt. Quand je suis descendu dans le garage, après le petit-déjeuner, ils avaient identifié la source: la fuite venait du joint torique entre la tête et le corps de la pompe hydraulique. C'était un peu surprenant parce que la pompe était neuve comme tout le reste ou presque, mais j'avais déjà eu une défaillance du démarreur neuf donc tout pouvait arriver. Bien entendu je n'avais pas prévu dans la panoplie de pièces que j'avais ce joint torique. Les mécaniciens en avaient une collection pour les voitures anglaises et on finit par dénicher quelque chose de similaire à celui qui était défaillant. Je partis donc visiter la cathédrale de Trondheim pendant qu'ils s'affairaient à démonter la tête de la pompe.

Quand je revins, pensant le problème réglé, je vis tout de suite que quelque chose n'allait pas. La voiture était en position basse,

par terre alors que le moteur tournait! Eux ne comprenaient pas ce qui se passait. Je montais dans la voiture, impossible de tourner le volant, impossible de passer une vitesse, et pas de freins! La pompe fut démontée à nouveau. Peut-être que l'assemblage de la tête avait été monté à l'envers. C'était le cas! L'espoir renaissait. Mais à l'endroit, à l'envers, rien n'y faisait. Les mécaniciens décrétèrent alors que la panne était majeure et la voiture "Kaput". Ma femme en était déjà à regarder comment louer une voiture! Mais tout cela me paraissait incompréhensible. De l'air arrivait dans la pompe, et on avait déjà consommé deux bidons pour rien. Je décidais alors de téléphoner à Vincent Roy, le préparateur de la voiture qui avait réglé l'hydraulique. Il me confirma que c'était impossible que la pompe ait cassé, le problème était ailleurs. Il me demanda de photographier là où les mécaniciens étaient intervenus. Nous restâmes en communication pendant que ces derniers montraient du doigt, là (la pompe), là (la tuyauterie au réservoir central) et là (ils indiquaient la sphère centrale). En parlant ainsi avec Roy, je réalisais que les mécaniciens anglais avaient confondu le sens du circuit et avaient pris un retour pour une arrivée! Roy me dit qu'il allait réfléchir car la pompe avait été désamorcée, le système ayant été totalement vidé quand je n'étais pas présent. Mais personne ne savait comment réamorcer la pompe quand cela arrive. Roy me promit de contacter son réseau pour être certain de la solution qui s'avéra élémentaire. Le lendemain matin, le bateau appareillant à 10h, on avait une heure pour réamorcer la pompe. Heureusement je trouvais sur mon téléphone des photos avec des flèches. Au niveau de la cloche, il faut débrancher l'arrivée et remplir par cet orifice en prenant soin aussi de remplir le tuyau pour avoir le minimum d'air dans le système. Le système s'ajuste tout seul par le

principe des vases communicants (à très haute pression). Les mécaniciens suivirent donc la procédure que je leur indiquais, tout en la contestant au reste, m'assurant qu'ils l'avaient fait (c'était bien entendu faux) et que ça ne marchait pas. A 9h30, je démarrais la voiture et à mon grand soulagement la pompe aspira l'huile et mit la suspension en pression. La voiture se leva immédiatement. Nous étions sauvés! A dix heures, on roulait sous le regard étonné des participants à qui les mécaniciens avaient annoncé le trépas de la voiture. Certes, ce jour-là j'avais pas mal d'air dans la direction et je roulais sur des œufs, mais plus je roulais et mieux cela allait. Roy m'avait dit que la suspension s'ajuste par elle-même (ah, ces chers vases communicants). Quant à l'air, il y a une valve sur la sphère et il faut purger comme pour un radiateur mais à petits coups. Il fallut une semaine de purge pour éliminer 90% de l'air. Pour ceux qui ne le savent pas, s'il y a de l'air, le volant tourne dans le vide quelques degrés à chaque changement de direction, une sensation particulièrement désagréable... quant aux freins, ils se mettent à brouter.

Après cette aventure, certains des mécaniciens qui avaient perdu la face nous évitèrent pendant la suite du périple. Ils furent d'ailleurs très occupés par les Jaguar E dont les pannes électriques se multipliaient. Le joint torique ne fit pas tout le voyage. L'avant-dernier jour, en Slovénie, en fin de journée, dans une ville, il rendit l'âme à nouveau. Cette fois, sachant de quoi il retournait, il fut remplacé par Toby, le chef mécanicien, en trente minutes. J'avais le joint de rechange dans la voiture depuis Trondheim. Ma recommandation est donc de se munir de plusieurs de ces joints et surtout d'avoir celui d'origine.

L'autre incident majeur que nous avons connu est au niveau des cafetières de suspension... Elles

ne sont pas protégées et donc peuvent être facilement cisailées par des cailloux quand on fait de la piste. Et c'est ce qui arriva. Ce n'est pas une panne terminale car c'est un retour qui revient dans ces cafetières. En roulant, la pression est trop importante dans le circuit pour qu'il fuit, mais dès que la voiture se repose, l'huile s'écoule. Madame Fraleux fut d'un grand secours car elle nous expédia un jeu complet de quatre pour remplacer les cafetières. J'étais pessimiste, nous n'en avons consommé qu'une.

A part cela, R.A.S. Ce n'est pas mal pour une voiture que l'on dit capricieuse. Elle ne l'est pas. Nous l'avons testée par des températures polaires (nord de la Norvège et caniculaires (sud de l'Italie). Elle ne broncha pas. Néanmoins le tableau de bord moderne nous a permis de voir qu'avec l'air conditionné, dans les embouteillages nombreux et ronds-points innombrables en Italie, l'alternateur est sans doute trop faible, la batterie passant en dessous de 12 V par moments. C'est une chose que je vais voir avec Vincent Roy quand la voiture passera au garage.

Ce périple nous a permis de constater que toutes les entrées de villes d'aujourd'hui se ressemblent. Dans les pays baltiques dont la population est en décroissance depuis vingt ans, on a partout adopté les mesures "hidalquestes" pour dégoûter l'automobiliste. Aller dans le centre historique, où nous étions logés régulièrement, tenait du gymkhana. Pour les voitures anciennes, c'est là où guette le danger de surchauffe mais aussi d'accrochage, car je ne compte pas le nombre de fois où on a vu de minuscules voitures griller les stops. La conclusion est que la SM est une voiture exceptionnelle, car cinquante et quelques années plus tard, elle se comporte comme si elle était d'hier. Et je vous assure que cette vieille dame fait tourner bien des têtes quand elle passe.

INSOLITE



Novembre 2022, une SM a été retrouvée au fond du lac Saint-Cassien, dans le Var.

LAPALISSE

Jürgen et Régina Ambos, de Cologne, ont retrouvé des Citroën à la 9^e édition de l'embouteillage de Lapalisse (Auvergne). Pour la première fois qu'ils s'y rendaient en tant que touristes, avec leur CX, ils y ont rencontré une SM verte.



MINIATURES

A l'échelle 1/87: **Norev** refait une édition de cette SM en "Bleu platine" après nous l'avoir présentée en "Brun scarabée" puis "Vert métallisé".

Au 1/64: **Miniches** reprend en série limitée, la SM gendarmerie de Norev avec une présentation spéciale pour les 50 ans de la voiture.

VIRÉE EN ITALIE EN OCTOBRE

Partis à deux couples avec nos voitures de plaisir, pour une semaine de balade, nous avons fait une escale de deux jours au Lac de Garde et sommes ensuite allés en direction d'Innsbruck en Autriche. Nous avons prévu à l'issue de ce périple, de nous rendre à la 51^e randonnée de nos amis du SM Club Italia, le week-end du 8 et 9 octobre dernier.

Les organisateurs de cette sortie nous ont fait découvrir sous le soleil, la magnifique région viticole de Langhe et Roero dans le Piémont, célèbre province pour ses collines pittoresques et ses trésors gastronomiques les plus connus d'Italie, comme la truffe blanche, les fromages et surtout le vin local.

Nous avons visité également la cave de Fontanafredda et dîné au restaurant du domaine acheté en 1858 par le Roi d'Italie, Vittorio Emanuele II, pour en

faire cadeau à sa maîtresse préférée, Rosa Vercellana. Les vins de Fontanafredda sont connus dans le monde entier pour leur qualité exceptionnelle. Ce domaine a été, en raison de son importance culturelle et historique, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le dimanche assez pluvieux fut consacré à la visite du "Château Royal de Govone", avec à quelques pas, les anciennes écuries royales. Le déjeuner a été servi au "Ristorante Scuderia del Castello di Govone".

Comme toutes les sorties organisées par le SM Club Italia, la convivialité et l'ambiance étaient au rendez-vous! Ce fut une sortie ensoleillée à tous points de vue. Nous vous invitons vivement à vous joindre à nos amis italiens, toujours prévenants, lors d'un prochain "Raduno".

Christine et Bernard Clavé



CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
1-5 février	Paris (Porte de Versailles)	Salon Rétromobile	Pierre Verpeaux
24-26 mars	Avignon	Motor Passion	Bernard Clavé
18-21 mai	Ille-et-Vilaine	40 ans du Club	Philippe Beugin
2-4 juin	Angleterre, Norfolk	Sortie internationale	
1-2 juillet	Le Mans	Le Mans Classic	Philippe Beugin

Ces dates peuvent être modifiées ou annulées en fonction de l'évolution de la crise sanitaire

2023 – Les 40 ans du Club

Réservez votre week-end de l'Ascension du 18 au 21 mai

Le club fut créé en mai 1983 à Noyal-sur-Vilaine, ville proche de Rennes et lieu de résidence du premier président Jean-Paul Debroise.

En **1993**, les 10 ans furent fêtés à Noyal mais le week-end commença au Mont-Saint-Michel, puis à Saint-Malo, puis à l'usine Citroën de Rennes et au musée de Lohéac avec comme base hôtelière Chateaubourg à proximité de Noyal.

En **2003**, dans le cadre des 20 ans du club nous participions à Citrovision, organisé par Jean-Paul Debroise, un salon dédié à tous les modèles Citroën mais en insistant sur la SM avec 4 modèles exposés.

En **2013** pour les 30 ans du club c'est la région bordelaise qui fut choisie et notamment Margaux, la ville de Bordeaux pour se terminer à Andernos sur le Bassin d'Arcachon.

En **2023** nous retournerons en Bretagne et la sortie se déroulera à Dinard, Saint-Malo, Lohéac et Vitré.



1993



2003



2013

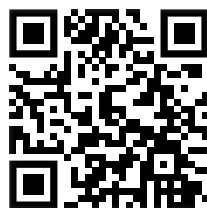
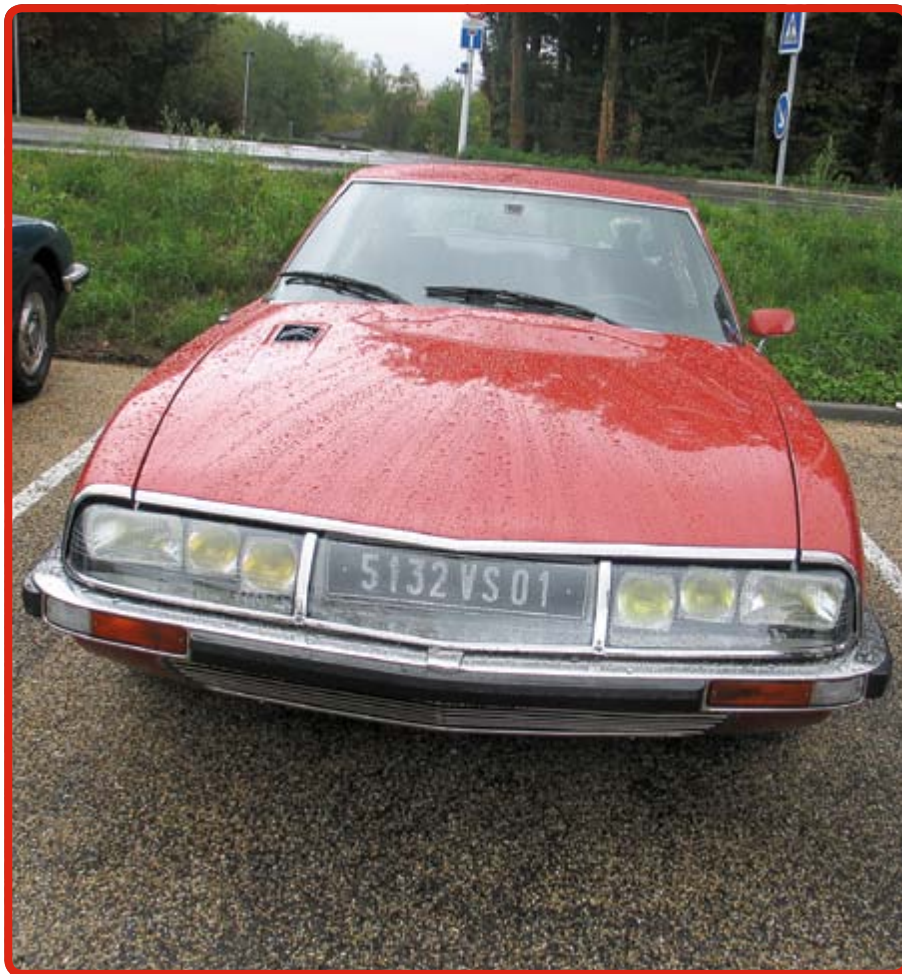
Après des années difficiles avec des participations bien trop faibles (seulement une trentaine d'équipages), nous espérons que cet événement anniversaire, qui honore tous ceux – aujourd'hui disparus – qui ont fait le club depuis 40 ans (*Jean-Pierre Devlaeminck, Louis Bacinello, Michel Sivirine, Paul Artaud*) et ceux qui actuellement y travaillent sans compter, fédérera un **maximum de membres**. Nous proposerons à cet effet plusieurs formules allant de un à trois jours de présence.

Philippe Beugin

2023

**Combien
serez-vous**





 **CLUB DE FRANCE**

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