



N° 118 - 04/2024

SOMMAIRE

4 Salon Epoqu'Auto 2023



Revue n° 118
du SM Club de France

3 Éditorial



6 Salon Rétromobile



8 Fidélité au SM Club



9 Salons de Reims et
d'Arras



11 Rallye du Maroc
Classic



19 Rencontre à Vichy



20 Brèves



21 Le régulateur
d'alternateur



22 Restaurer l'aspect
des pièces moteur



23 Ils nous ont quitté
Calendrier
Nouveaux membres



10 Assemblée Générale



17 De Aqaba à Dubai



Photos de la revue par :

Philippe Beugin, Serge Berthier, Vincent Broc,
Pierre Chappaz, Brandes Elicht, Geneviève &
Pierre Fraleux, Jean-Marie Perard.

ÉDITORIAL



Notre voiture Citroën SM a 50 ans, notre SM Club de France a 40 ans et un nouveau président a été élu par le Conseil d'Administration du Club à l'issue de l'Assemblée Générale le 2 décembre 2023 à Macon. Merci à vous tous de m'avoir accordé votre confiance. La tâche de présider à la destinée du Club est simple et rude à la fois. Simple, car il faut tout simplement faire vivre les statuts et sauvegarder les valeurs morales qui nous animent; mais également rude, car dans cette période de changements législatifs et sociologiques, il faut aussi que nos voitures roulent et soient connues du public.

C'est bien la mission que Pierre Verpeaux, président de 2019 à 2023 a menée avec succès. Merci Pierre de ce passage de relais. Mais également merci à Pierre Fraleux, vice-président chargé des Pièces de Rechange et à Philippe Beugin, vice-président chargé des sorties de promouvoir sans faille ces activités essentielles. Le SM Club de France rassemble 720 membres unis au travers de notre diversité de collectionneurs et d'amateurs.

Dès son début, notre Club a eu besoin de ses deux jambes pour marcher, le service chargé des Pièces de Rechange et le service chargé des sorties. Et pour marcher, comme pour toute mécanique, nous avons besoin d'énergie. Cette énergie a besoin d'être renouvelée régulièrement, aussi je fais appel ici à la nécessité de retrouver des adhérents pouvant s'engager bénévolement tant en région que sur le siège social.

Une autre énergie également indispensable à notre fonctionnement est le règlement de la cotisation annuelle. Nous avons observé que certains oublient, d'autres cotisent un an sur deux! Mais les installations et les loyers génèrent des dépenses chaque mois et ce n'est que grâce à votre fidélité que les activités du club restent pérennes.

Je vous le disais en préambule, le SM Club de France a été créé en 1983 par Jean-Paul Debroye à Noyal-sur-Vilaine. Et c'est pour fêter ses 40 ans que la sortie nationale 2023 a été organisée en Bretagne pour une journée à Saint-Malo suivie de deux jours à Chateaubourg au bord de la Vilaine. Le dimanche 21 mai, Jean-Paul fut chaleureusement applaudi en remerciement de sa bienheureuse initiative de 1983.

Le Club vient également de participer pour la quarantième fois à Rétromobile au Parc Expo de Versailles. Et dernièrement nous étions aussi au salon d'Arras, et à Motor Passion à Avignon. Nous restons fidèles à toutes ces manifestations qui vous sont commentées dans ce numéro.

Pour que vive notre passion des voitures de course de collection, de nombreux adhérents étaient également présents au centenaire du Mans Classic du 29 juin au 2 juillet 2023. Au total 26 voitures SM ont retenu le regard, car aux côtés des modèles coupés standards, se trouvaient des SM compétition, une SM2A, une SM Opéra, une Maserati Merak, une Ligier JS2 et le plateau Tissier. La prochaine édition se tiendra en 2025.

Le SM Club de France vient à vous dans ses sorties régionales et également dans la sortie nationale annuelle. Du 21 au 23 juin 2024, nous prendrons la direction de Châtelleraut dans le département de la Vienne. Soyez nombreux à vous inscrire pour nous connaître et nous reconnaître.

Un autre temps fort annuel du mouvement associatif est l'Assemblée Générale. En 2022, celle-ci s'est tenue à Dijon, ville merveilleuse par son histoire. En 2023, nous étions à Macon, entourés d'un terroir viticole exemplaire. En 2024, nous prendrons la direction de Clermont-Ferrand, citée historique des pneumatiques. Là aussi venez nombreux. Vos voitures sont belles, alors sortez-les!

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

Jacques AUBOUIN
Bernard CLAVÉ
Anthony GATT
Bertrand REYMOND
Pierre VERPEAUX
Rens WOLTERS

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Thierry Delastre

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

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

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.



SALON EPOQU'AUTO

10 au 12 novembre 2023

Le 44^e salon Epoqu'Auto n'a pas dérogé à la tradition. Ce qui capte d'abord l'attention, ce sont les plateaux d'exposants couverts de modèles rutilants près à vous accueillir. Modèles peut-être les plus suggestifs, ceux qui restent gravés dans le regard après la visite. Surgissent alors des lignes toutes chargées de symbolique, des strates de couleurs, une touche atmosphérique d'une légèreté, d'une transparence difficiles à décrire. Ce sont des formes qui s'imposent au spectateur. Il faut s'arrêter et regarder. Le champ visuel vous captive. On touche à ce que les mystiques appellent la contemplation. Les créateurs nous emmènent à travers leur cheminement à quelque chose de transcendant qui donne accès aux émotions. C'est vrai qu'on est sous l'emprise de la sensualité de certains modèles, avec des couleurs, créant des objets qui génèrent leur propre lumière. Regarder ces objets, c'est une quête de sens.

Cette année, les plateaux à thèmes à l'honneur étaient Peugeot, Cadillac et Talbot. Pour s'intégrer dans le spectacle notre stand du SM Club présentait la SM de notre ami Jean-Marie Pérard... d'une lumineuse livrée Rouge de Rio et dans un état à la hauteur de l'évènement. Nous n'étions pas en reste en comparaison des exemplaires exposés par les restaurateurs (à des prix frisant parfois l'indécence). Un constat

s'impose: Le stand n'a pas désempli de ces trois journées. La SM sait conjuguer l'évasion et le rêve. Elle a attiré tous les regards. Rançon du succès, son propriétaire a dû répondre aux questions de tous les passionnés de cette belle mécanique pendant les trois jours en oubliant même de déjeuner... Petit supplément, la voiture exposée était accompagnée de sa miniature Mont Blanc 1/12 (celle fournie à l'acheteur par le





réseau Citroën) ce qui n'a pas manqué d'aiguiser la curiosité de quelques collectionneurs avertis.

De nombreux passages ont animé notre stand où se sont mêlés joie de se revoir, convivialité et échanges entre les expériences et les questionnements de chacun sans oublier les nouvelles adhésions. Le tout agrémenté de buffets repas très prisés grâce à la générosité de tous...

Avec la présence de SMistes de régions éloignées (Alsace, Aquitaine, Vendée), propriétaires adhérents ou parfois non adhérents. Autant de signes révélateurs qui confortent l'adéquation du positionnement du Club, condition nécessaire pour exister dans le monde de la voiture de collection en pleine croissance. Jugez en plûtôt: le salon Epoqu'Auto qui s'est clos le 12 novembre 2023 a rassemblé 870 exposants et a vu 95 400 visiteurs, curieux ou passionnés.



Un grand merci à tous ceux qui sont passés nous rendre visite, ainsi qu'à Geneviève et Pierre Fraleux. Notre Club montré

son dynamisme et la réussite de ces trois journées en est le témoignage.

Micheline Laval et Jean-Marie Pérard



SALON RÉTROMOBILE

31 janvier au 4 février 2024

Ce salon a été l'année du record de fréquentation, avec 130 000 visiteurs, sa surface a occupé 75 000 m². A l'occasion de son centenaire, la marque MG avait été mise à l'honneur. Les impressions pour un visiteur novice ont été violentes: le gigantisme d'abord, puisqu'il a fallu longtemps marcher pour trouver le stand de notre club. Le fait d'être transporté dans un monde de rêve: le retour en arrière du temps, le fait d'être entouré de raffinement, d'élégance, de luxe quelque fois sont des sensations bien inhabituelles et agréables.

L'extrême qualité de tout ce qui était exposé était spectaculaire: il était stupéfiant pour un non initié de constater que les automobiles exposées paraissaient neuves. Les ateliers

de restauration nous présentaient des réalisations époustouflantes, allant bien au-delà de ce qu'un amateur pourrait imaginer, on peut citer par exemple l'incroyable reconstruction d'une Aérospout Voisin, mais il y en avait tellement d'autres...

Les stands des marchands internationaux étaient vraiment incroyables: on avait du mal à croire que tel modèle légendaire était réellement là, sous nos yeux. L'enthousiasme de beaucoup d'exposants était très touchant, on peut citer celui de cet artiste qui avait reconstitué l'armature bois de sa Chenard, celui de ce participant au Dakar avec sa DS aux roues de SM et tant d'autres. Cette exposition nous a fait prendre conscience du carac-

tère intemporel des canons de l'élégance: Hispano H6, Mercedes 300, Citroën SM, Minerva, Lancia par exemple étaient des œuvres d'art qui seront toujours l'objet d'une fascination particulière et bien peu rationnelle. Il fallait aussi relever pour nous, passionnés de technique, notre émerveillement devant l'esthétique de la mécanique: les 8 cylindres Delage, Salmson, Hispano par exemple étaient et restent d'éternelles œuvres d'art.

Notre stand était situé dans le hall 3, entouré de celui de beaucoup d'autres clubs. Il a bien sûr été tenu par les dévoués piliers habituels! La SM immaculée de Philippe Beugin, les spectaculaires SM miniatures de Philippe Pontois ont attiré des visiteurs, avec leurs

habituelles questions. Nous avons pu expliquer maintes fois que notre engin mythique est techniquement maîtrisable, que grâce au Club, il ne faut pas en avoir peur. Nous avons même eu l'impression d'en avoir vendu quelques-unes ! L'atmosphère dans notre stand était comme à l'habitude très détendue, elle a permis à un petit nouveau de beaucoup enrichir ses connaissances.

En un mot, c'était parfait, revenez l'an prochain !

Pierre Chappaz



Une amie de Monsieur Nii est venue nous donner de ses nouvelles

Mes engagements professionnels m'ont empêché d'être présent plus de 3 jours sur notre stand dans le hall 3. J'en ai malgré tout profité pour visiter au pas de course les halls 1 et 2 : Tous les marchands du temple étaient là, et même un peu plus, et mon constat est que trop c'est trop, trop de démesure, trop de débauche de luxe, trop de financiarisation, trop, trop... J'étais content de revenir dans "notre" hall 3, le hall des clubs, où l'on retrouvait un peu de l'esprit des premiers Rétromobile de la gare de La Bastille. N'est-ce que de la nostalgie ? À chacun d'apprécier.

Notre stand était donc dans ce hall 3, et coïncidence, nos "petits cousins" de l'Euro SM club, non loin de nous, présentaient aussi un SM blanche ! Je n'ai pas eu l'impression que ce Rétromobile ait été le plus grand cru que nous ayons connu, mais il y eut cependant une belle affluence sur notre stand.

De nombreux membres ont profité de leur visite pour renouveler leur cotisation et

Charles Paradis a enregistré 5 nouveaux sociétaires, dont un de Normandie ayant 2 voitures. Pierre Chappaz toujours aux aguets près de notre SM s'est révélé être un "commercial" redoutable, répondant à la moindre sollicitation des badauds et leur vantant avec beaucoup de technicité les attraits et qualités de la SM.

Comme à l'accoutumée Pierre Fraleux et Jacques Auboin, vers qui nous rabattions les demandeurs d'informations les plus variées, étaient toujours disponibles pour répondre aux questions techniques les plus pointues, et Pierre pour répondre aux demandes de pièces. De son côté Philippe Pontois fut constamment sol-

licité pour la vente de miniatures, et le club a aussi vendu quelques plaques de rallye ainsi que des fascicules orange et des notices d'emploi.

Lors de ce Rétromobile ce furent aussi sur notre stand de chaleureux moments de convivialité lors d'apéritifs, de casse-croûtes généreusement garnis par Geneviève Fraleux, et du verre de l'amitié fêtant les 40 ans de présence du Club à Rétromobile avec les 11 membres inscrits dès 1984 et toujours présents. Sur ces 11 membres 4 étaient sur le stand pour la photo souvenir, Philippe Beugin, Jean-François Ruchaud, Dominique Stien et votre serviteur.

Hugues Chomeaux



Olivier de Serres, qui était membre du club en 1984, nous a rendu visite



FIDÉLITÉ AU SM CLUB 1984 - 2024

Février 1984 : le club est créé depuis mai 1982 et reconnu comme Association 1901 en octobre 1983. Jean-Pierre Devlaeminck, secrétaire, décide avec le président de l'époque Jean-Paul Debroise de réserver un emplacement au salon Rétromobile avec un financement personnel et en y exposant sa propre voiture : une SM carburateur blanche. De plus il assure la tenue du stand, avec l'aide d'amis, pendant 10 jours puisque le salon durait plus longtemps dans les années 80. C'est pendant ce salon que de nombreux possesseurs de SM apprennent l'existence du club et y adhèrent spontanément.

40 ans et 40 participations après, le SM Club de France est fier de son développement et de la fidélité en général de ses membres. Parmi ceux-ci, onze ont adhéré en 1983 ou début 1984 et sont toujours présents. Nous avons convié ces onze

fidèles pour un apéritif sur le stand le dimanche midi pour fêter l'événement.

Ces onze membres sont : Philippe Beugin, Robert Cherpeau, Hugues Chomeaux, Jean-Paul Debroise, Jean-Pierre Esnault, Philippe Hennebert, Olivier Hutin, Jean-François

Ruchaud, Dominique Stien, Theo Van Der Laan et Maurice Villemin. Quatre étaient présents : Beugin, Chomeaux, Stien et Ruchaud, les autres s'étant excusés.

Longue vie au Club et à tous nos membres !

Philippe Beugin



La première SM exposée au Rétromobile en 1984

SALONS DE REIMS ET D'ARRAS

10 et 17 mars 2024

Reims, pour sa 36^e édition dans un parc des expositions renové et agréable, fut une belle réussite pour les clubs présents et les boursiers qui s'en donnèrent à cœur joie tant l'offre était abondante. De nombreux artisans, créateurs, fabricants et artistes viennent nous faire découvrir toute une économie qui s'est créée autour de l'Automobile ancienne.

Le SM Club de France n'a pu encore cette année intégrer les halls, ceux qui étaient là les années précédentes sont prioritaires... et comme ils reviennent tous! Très peu de SM sur le parking les samedi et dimanche. Peut-être que les panneaux "ZFE" implantés sur les autoroutes et rocares convergeant vers le parc des expositions ont arrêté les SMistes.

En tout cas c'est en rentrant sur le parking et en y voyant des voitures en carte grise normale, donc avec le papillon du contrôle technique, que je fus rassuré et aussi par un local qui me dit que ce n'était pas appliqué. A l'intérieur des pièces SM venues d'Italie, d'Allemagne et de Hollande: s'il n'y avait pas le SM Club nous devrions acheter nos PR dans ces 3 pays!

Arras c'est le salon régional pour les Hauts-de-France. Il est en début de saison et permet de voir les membres du club pour leur proposer le calendrier des sorties et salons de 2024 et aussi de trouver quelques brebis égarées qui ne connaissent pas le club ou ont oublié de renouveler leur adhésion. Nous y tenions un stand.



Au total sept membres sur la quarantaine que comporte la région nous ont rendu visite. Sur le parking 4 SM dont 2 à vendre, et donc probablement 2 anciens membres qui vont nous quitter.

L'organisation souhaitait un large écho aux 90 ans de la Traction avec une occupation

complète de l'Espace Citroën. Le SM Club s'est donc trouvé associé à un plateau GT des années 60 et 70, mon choix s'était porté sur une cousine de la SM, la Ligier JS2, qu'on ne voit plus guère et qui a créé une curiosité pour la plupart des visiteurs.

Phillipe Beugin



Arras, le plateau GT des années 60 et 70...

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Mâcon, le 2 décembre 2023

Chaque année se pose le problème du lieu, afin d'essayer de favoriser la venue d'un maximum de membres pour l'évènement incontournable de toute association, surtout quand elle a 715 membres et qu'elle réalise un chiffre d'affaires important dans la cession de PR. Mâcon a l'avantage d'être relié à Paris par une gare TGV et de nombreuses routes et autoroutes. D'autre part on sait que les sections très actives de Bourgogne et Rhône-Alpes répondent toujours présents.

C'est finalement une quarantaine de membres qu'on comptera et une petite centaine de pouvoirs et votes par correspondance pour élire quatre nouveaux membres du Conseil d'Administration. Vous avez reçu avec la carte de vœux les résultats, avec un nouveau président puisque Pierre Verpeaux n'était plus éligible. Chaque année nous vous demandons de renvoyer votre pouvoir ou de le donner à un membre qui va à l'AG, ou encore de l'adresser au siège du club en y précisant un membre du conseil ou sans mettre de nom pour une redistribution le jour de l'AG.

L'AG c'est aussi un moment d'échange, d'ouverture de capot car il y avait des SM sur le parking et le plaisir de se revoir et d'aborder une nouvelle année riche en évènements. Nous avons pu compter parmi les membres présents Patrick Regembeau dont le garage se trouve à Crèches-sur-Saône, sur la N6. Il était venu avec une SM diesel conçue par son père Georges, qui s'illustra



Malgré sa proximité avec une borne de recharge, cette SM est toujours équipée du Maserati



dans les années 70 et 80 dans l'amélioration des moteurs et des boîtes de vitesses. Actuellement le garage réalise des rénovations mécaniques et des adaptations du système d'injection avec une électronique moderne.

Rendez-vous samedi 7 décembre 2024 pour la prochaine assemblée, cette fois ci à Clermont-Ferrand, à proximité du musée Michelin que nous visiterons.

Philippe Beugin



Patrick Regembeau était présent

RALLYE MAROC CLASSIC

2 au 7 mars 2024

Première sortie première victoire

En 1971 la SM participait pour la première fois au "Rallye du Maroc" elle arrivait à se classer en tête de cette épreuve très éprouvante pour les mécaniques et les hommes (59 voitures au départ, 9 à l'arrivée).

Nous avons participé à neuf reprises au "Rallye du Maroc Classic" avec une DS préparée course sur les conseils de Bob Neyret. Pour l'édition 2024, nous avons décidé début 2023 avec mon épouse de faire reconstruire par l'atelier 524 de Michel Boutias une SM de course. Nous avons choisi la couleur bleu Camargue pour notre voiture la même que celle de Dechazot en 1971.

Le 3 mars 2024, le départ a eu lieu à Tanger, direction Ifrane (passage d'un col à 2800 m d'altitude) puis Merzouga, après Bin el-Ouidane et enfin arrivée habituelle à Marrakech, environ 2000 km sans gros problème technique.



Près d'un lac



Deux SM au départ à Tanger

Le rallye de régularité de 2024 n'est pas comparable au rallye de vitesse de 1971, mais les routes ne sont pas toujours en bon état et nous avons réussi avec cette voiture exceptionnelle un sans-faute, puisque nous avons remporté 8 spéciales sur 13 et terminons premier au classement général. Nous confirmons donc première sortie première victoire. A noter qu'une autre SM, celle d'un ami Albert Bessudo se classait quatrième.

Nous tenons à remercier :

- L'atelier 524 (Michel Boutias)
- Le SM Club de France
- CNP, l'organisation du Maroc Classic (Cyril Neveu)

Marie-Françoise et Jean-Michel Arlaud



La SM victorieuse à l'arrivée



Dans le paysage marocain





RÉUNION DE LA FICCSM

Samedi 3 février 2024

1. Introduction

Cette année encore un nouvel endroit pour la réunion avec une ambiance des années 70. Avec 7 clubs présents (en rouge ci-dessous) le quorum est atteint.

FICCSM: Rens Wolters (administrateur, secrétaire)

SM Club de France: Thierry Delastre (président), Charles Paradis (secrétaire), Pierre Verpeaux (administrateur)

Citroën SM Club Deutschland: Florian Kieffer (secrétaire)

Semantics: Excusé. Rapport transmis

Citroën SM Club Nederland: Peter Derks (trésorier)

DS / SM Club Belgium: Excusé. Rapport transmis

SM Club Italia: Pietro Ciccone (président). Rapport joint

Citroën Klubb Norge: Ole Rasmus Robak (vice-président). Rapport transmis

Citroën Maserati Club Schweiz: Urs Camenzind (président), Peter Ott (vice-président), G. Egloff (trésorier). Rapport transmis

Citroën SM Club Sweden: Excusé. Rapport transmis

Citroën SM Club du Japon: Excusé. Rapport transmis

Dansk Citroën SM klub: Jens Tingleff (membre actif)

Citroën SM Club Finlande: Aucune nouvelle

Citroën SM Club Australia: Aucune nouvelle

Citroën SM Club USA: Aucune nouvelle

L'agenda pour cette réunion 2024 est approuvé. Le compte-rendu de réunion du 4 février 2023 est approuvé.

2. Rapport de l'activité annuelle des différents clubs membres

Citroën SM Club Nederland par Peter Derks

Le club s'est légèrement agrandi, à 176 membres, avec de nouvelles voitures qui sont arrivées aux Pays-Bas. Le club continue de "rajeunir": de plus en plus de membres entre 40 et 50 adhèrent. En général ces nouveaux membres ne font pas l'entretien de leurs voitures eux-mêmes.

Le club organise des rencontres techniques, en général d'une demi-journée. Une quarantaine de personnes assistent à ces rencontres. Aux rencontres du type "road trip" d'une journée (parfois avec dîner), environ 10 à 20 voitures participent. À ce jour les villes aux Pays-Bas ne sont pas interdites pour les voitures anciennes à essence, mais les rencontres n'y sont pas organisées à cause des problèmes de circulation. Par rapport au nombre de membres, une grande proportion participe.

Citroën SM Club Deutschland par Florian Kieffer

Le club a légèrement grandi, jusqu'à compter aujourd'hui 330 membres. Plusieurs membres participent aux événements du club des Pays-Bas. Les rencontres organisées en Allemagne ont peu de succès à cause des grandes distances à parcourir. Il y a des dîners réguliers et des rencontres régionales entre membres.

Citroën SM Maserati club Schweiz par Peter Ott

Le club compte toujours 44 membres, y compris des membres sans voitures. Comme avec les autres clubs il y a des départs et des nouveaux membres. 4 voitures ont participé à la rencontre internationale en Angleterre et 6 voitures sont inscrites pour la Suède.

Le club organise plusieurs rencontres qui ont un bon succès. 15 SM étaient présentes pour l'assemblée générale du Club. Les membres suisses participent aux rencontres des clubs allemand et suisse et vice-versa.

Un nouveau concept "Rencontre Garage" a été créé et est devenu un succès. Un membre organise un barbecue devant son garage et les membres fournissent leur propre repas... un concept simple, pas cher et convivial. Les membres sont très enthousiastes.

SM Club Norvège par Ole Rasmus Robak

Le club compte 38 membres dont environ 10 sont actifs. 6 SM et 8 membres ont participé à la rencontre nationale. En Norvège les distances sont également très grandes. Le président Robert Myrene est très actif sur Internet afin d'essayer de séduire de nouveaux membres et d'enthousiasmer des gens pour la SM. Cette année il a créé un calendrier de l'avent numérique sur Facebook. Pour la même raison le club a participé au salon d'Oslo pour la première fois avec un grand succès.

Dansk Citroën SM klub par Jens Tingleff

L'intégration du club SM dans le club Citroën est maintenant effective. Il y a peu d'activité. Il y a 20 membres avec une SM et environ 10 participent aux rencontres du club DS.

SM club Italien par Pietro Ciccone

Le club avec 70 membres continue d'être très actif à promouvoir l'intérêt pour la SM, aussi bien avec des Salons, des rencontres et par les magazines. En général environ 10 voitures, avec 25-30 personnes, participent aux rencontres. Certaines fois les rencontres sont organisées en collaboration avec le club Suisse.

Afin d'essayer d'enthousiasmer les jeunes pour la SM, Pietro propose de faire des petits films (type TikTok) avec des jeunes, dédiés aux SM. Il est donc demandé à chaque club de participer, de trouver des jeunes et de produire un film. Pietro assurera la coordination.

SM Club de France par Charles Paradis

Le club compte 720 membres. Thierry Delastre a été élu président. Par rapport au nombre total de membres (560 en France, 160 à l'étranger), la participation aux rencontres est assez basse. La rencontre pour les 40 ans du club à Saint-Malo a rassemblé environ 35 voitures. Pendant cette rencontre et au salon Rétromobile les membres des premières années ont été mis à l'honneur. Le club participe tous les ans à plusieurs Salons en France et les régions organisent des rencontres régionales afin de réduire les distances de trajet pour les participants.

SeMantics, excusé

Le club a organisé l'internationale de 2023. Le club présente confirme que cet événement a été un succès. Afin de réduire le travail, le club est en train de trouver des nouveaux volontaires. Le club participe au "Silverstone festival" les 23 au 25 août prochain, si vous désirez participer et entrer au niveau intérieur avec votre SM vous pouvez

utiliser le code 065CCDP24 pendant votre enregistrement via Internet.

DS / SM Club Belgique, excusé

Le club a perdu quelques membres mais heureusement des nouveaux sont arrivés et il compte toujours 45 SM. La section SM du club assiste les membres et garde le contact avec tous afin de les motiver. Ainsi 8 membres ont participé à la sortie en Angleterre, 7 ou 8 vont participer en Suède.

Citroën SM Club Suède, excusé

Le club organise cette année la sortie internationale, venez nombreux.

SM club du Japon, excusé

Le club compte toujours 61 membres, 3 voitures ont changé de propriétaire. Le club a organisé une rencontre à Yoshima, 7 SM y ont participé. La rencontre annuelle était au mois de novembre à Koumi, Nagano, 14 SM y ont participé. Le plus lointain a fait un aller-retour de 1300 km. Au Japon une pub Levi's dans laquelle on aperçoit une SM a été créée: <https://youtu.be/5ctDflfys4g?t=132>

3. Sorties Internationales

Le club Suédois organise du 17 au 19 mai à Älmhult la sortie internationale 2024. Environ 35 équipages sont inscrits. L'inscription sera close le 15 avril, donc dépêchez-vous. Le programme est déjà connu, mais il y a un ajout pour le lundi après-midi: Après le déjeuner il est prévu la visite du garage d'un constructeur de voitures Suédois avec visite de sa collection de voitures de course et de jouets.

En 2025 la sortie internationale sera organisée en Alsace. Arrivée le vendredi 6 juin, départ le lundi 09 juin aux alentours de Colmar, avec une visite à Riquewihr, Eguisheim,

au Musée de l'automobile de Mulhouse et évidemment avec une visite d'une cave ou d'un vignoble.

Peter Derks confirme que le club Néerlandais organisera la sortie internationale en 2026.

Le programme des prochaines années est le suivant:

2024	Suède, Älmhult, 17 au 19 mai, Pentecôte
2025	France, Alsace, 6 au 9 juin, Pentecôte
2026	Pays-Bas, confirmé
2027	Suisse, à confirmer
2028	Italie, à confirmer
2029	Allemagne, à confirmer
2030	France, confirmé
2031	Norvège, à confirmer

4. Situation des pièces de rechange.

Les clubs des Pays-Bas et d'Allemagne travaillent ensemble pour les pièces de rechange.

Le club allemand essaie de résoudre les problèmes de fabrication des feux arrière et des poignées de portes. La production de ces 2 pièces à l'étranger a été difficile et a posé des problèmes. Le club indique qu'il va privilégier dans le futur la commande de pièces en Allemagne afin de mieux suivre la fabrication et d'éviter les problèmes et les coûts supplémentaires.

5. Divers

Pas de point additionnel.

6. Clôture de la réunion par Rens Wolters

La réunion est clôturée à 18h30. Philippe Beugin et plusieurs partenaires ont participé au dîner dans une atmosphère très conviviale.

THE IFCSMC MEETING

Saturday February 3, 2024

1. Introduction

This year the meeting took place again at a new location, this year with lots of '70's details.

7 clubs (in red below) were present so the quorum was reached.

IFCSMC: Rens Wolters (board member, secretary)

SM Club de France: Thierry Delastre (president), Charles Paradis (secretary), Pierre Verpeaux (board member)

Citroën SM Club Deutschland: Florian Kieffer (secretary)

Semantics: Excused. Report attached

Citroën SM Club Nederland: Peter Derks (treasurer)

DS / SM Club Belgium: Excused. Report attached

SM Club Italia: Pietro Ciccone (president). Report attached

Citroën Klubb Norge: Ole Rasmus Robak (vice-president). Report attached

Citroën Maserati Club Schweiz: Urs Camenzind (president), Peter Ott (vice-president), G. Egloff (treasurer). Report attached

Citroën SM Club Sweden: Excused. Report attached

Citroën SM Club du Japon: Excused. Report attached

Dansk Citroën SM klub: Jens Tingleff (active member)

Citroën SM Club Finlande: No news

Citroën SM Club Australia: No news

Citroën SM Club USA: No news

The agenda for 2023 was approved. The minutes of the meeting February 4th 2023 were approved.

2. Reports of the activities of the international clubs by their representatives.

Citroën SM Club Nederland by Peter Derks

The number of members slightly increased to 176 members, new cars arrived in The Netherlands. The club continues to "rejuvenate" more and more members in the age between 40 and 50 joined. Generally the new members don't do maintenance themselves on the cars. The club organizes technical meetings of half a day and usually about 40 people participate. The meetings type "road trip" of a full day, sometimes with dinner usually attract between 10-20 cars. At present the cities in The Netherlands can be entered by all petrol cars, however the cities are avoided due to the traffic jams. With respect to the total number of members the participation is quite high.

Citroën SM Club Deutschland by Florian Kieffer

The club enjoyed a slight increase to 330 members. Several members join the Dutch meetings. The meetings organized in Germany have a relatively low attendance, which is also due to the long distances. Members meet during local meetings, including regular dinners

Citroën SM Maserati club Schweiz by Peter Ott

The club still has 44 members, this includes members without an SM. As with the other clubs members leave and new members arrive. 4 cars joined the UK rally and 6 are expected to join in Sweden. The meetings are generally well attended, 15 SM's participated at the general assembly meeting. The Swiss members also participate at meeting in Germany and Italy and vice-versa.

This year a new concept was introduced, "The Garage Meeting" and it was great success. A member organizes a BBQ in front of their garage, the visitors take their food and drinks, a simple, low cost and cozy concept, the members were enthusiastic.

SM Club Norway by Ole Rasmus Robak

The club has 38 members and around 10 are active, 6 SM's and 8 members joined the yearly event. In Norway the distances are also quite big. The president Robert Myrene is very active on the internet to promote the SM and find new members. This year he created an advent calendar on Facebook. For the same reason the club participated, with great success, for the first time to the Oslo exhibition

Dansk Citroën SM klub by Jens Tingleff

The SM club is now fully integrated into the Citroën club, there are few activities. Of the 20 members with an SM around 10 participate at the meetings with DS club.

SM club Italy by Pietro Ciccone

The club, with 70 members, continues to be very active in promoting the SM at exhibitions, meetings and in magazines. Generally around 10 cars, 25-30 people participate to the meetings. Meetings sometimes are organized with the Swiss club.

In order to reach young people Pietro proposes to start making short movies (TikTok type) with young people dedicated to the SM. Every club is asked to participate in finding young enthusiasts and to produce a short film. Pietro will coordinate.

SM Club France by Charles Paradis

The club has 720 members. Mr. Thierry Delastre was elected president. With respect to the amount members (560 in France, 160 abroad) the participation to meetings is quite low. The 40th anniversary of the club in Saint-Malo gathered about 35 cars. During that event and at Rétromobile the members of the first hour were honored. The club always participates to several exhibitions in France and the regions organize meeting to reduce the distances for the members.

SeMantics, excused

The club organized the international rally in 2023. The clubs present confirmed the rally was success. To reduce the workload the club is looking for new volunteers. The club participates to Silverstone festival, 23 to 25 August, and would like you to join the midfield with your SM, please use the code 065CCDP24 when booking by internet.

DS / SM Club Belgium Excused

The club lost some members but fortunately new members arrived as well, the club still counts 45 SM's. The SM club section actively assists and keeps in contact with these members, 8 members participated to the UK international rally, 7 or 8 are expected to participate in Sweden.

Citroën SM Club Sweden Excused

This year the Swedish club organizes the international rally, join in big numbers!

SM club du Japon Excused

The club still has 61 members, 3 cars changed owners. The club organized a meeting in Yoshima, 7 SM's participated. The general assembly took place in November in Koumi, Nagano and 14 SM's participated. The farthest made a round trip of 1300 kilometers.

In Japan a Levi's advertisement featured an SM: <https://youtu.be/5ctDlflys4g?t=132>

3. International rallies

The Swedish club organizes the international rally in Älmhult from May 17 to 19. Around 35 cars already subscribed. The subscription end April 15th so you to hurry! The program is known, however there is an addition for Monday afternoon. Monday after the lunch there is the possibility to visit a Swedish car manufacturer with a race car collection and toy museum.

In 2025 the international rally will be held in the Alsace. Arrival Friday June 6, departure Monday June 9 in the region of Colmar with visits to the towns of Riquewihr and Eguisheim and visits to the car museum in Mulhouse and of course a "cave" / vineyard.

Peter Derks confirms the Dutch club will organize the rally of 2026.

The agenda for the next years is as follows:

2024	Sweden, Älmhult, May 17-19, Pentecôte
2025	France, Alsace, June 6-9, Pentecôte
2026	The Netherlands, confirmed
2027	Switzerland, to be confirmed
2028	Italy, to be confirmed
2029	Germany, to be confirmed
2030	France, confirmed
2031	Norway, to be confirmed

4. Spare parts situation.

The Dutch and German club work together on parts. The German club tries to solve the production problems with the rear lights and the door handles. The production of these parts was difficult and caused problems for the club. The club prefers to manufacture the parts in future in Germany to better follow the manufacturing and avoid the problems and additional costs.

5. Others

No additional point

6. Closure of the meeting by Rens Wolters

The meeting was closed at 18.30. Philippe Beugin and several partners joined us for a good dinner with a great atmosphere.

Rens Wolter

DE AQABA (JORDANIE) A DUBAÏ

10 au 26 octobre 2023

Quand nous apprenons que, pour la première fois, l'Arabie Saoudite ouvre ses routes à un rallye de voitures de collection, nous n'hésitons pas. Le choix de la voiture nous paraît être une évidence, même si de mauvaises langues disent que la SM n'est pas faite pour rouler par une chaleur de 48°C. C'est faux. A la voiture préparée pour les précédents rallyes, dont celui du Rallye Impérial (Oslo-Portofino), nous faisons poser un film athermique sur toutes les surfaces vitrées. Ce film invisible réduit l'effet "cocotte-minute" de la voiture au soleil. La route commence à Aqaba (Jordanie) où nous récupérons les voitures parties d'Amsterdam.

Jour 1 (10 octobre 2023) – D'Aqaba à la Mer Morte, vers le nord. L'ambiance est plombée car nous sommes en face de la bande de Gaza, aux premiers jours de la catastrophe humanitaire qui s'y déroule. En Jordanie, peuplée à 50% de Palestiniens, nous ne savons pas à quoi nous attendre. Nous avons projeté de nous tremper les pieds dans la Mer Morte, dont l'intérêt est très relatif car la côte est surexploitée par le tourisme. Le Möwenpick Dead Sea Hotel est à signaler car l'architecte a construit un faux village arabe, tout simplement remarquable. Si vous appréciez les bains dans une mer salée, à 150 m au-dessous de la mer Méditerranée, c'est l'endroit idoine.

Le 11, nous allons à Amman, où vit plus de la moitié de la population de Jordanie. Cette capitale, comme Rome, se situe sur sept collines. Les feux rouges, les embouteillages et les tunnels mal annoncés sont générateurs de stress inutile pour le copilote.

Nous partons en direction du circuit de course où allait se dérouler le roi Hussein, mais en fin de journée le témoin de charge de la batterie se met à clignoter rouge... l'imprévu survient. Il y a toujours un jour comme cela dans un rallye au long cours. L'alternateur ne charge plus. Qui pouvait penser que cette pièce neuve allait tomber en panne? Nous avons le coffre plein de pièces, joints, courroies... mais pas lui! Un bricolage de fortune dans un garage tenu par un Palestinien, au booster pendant dix minutes (si, si, ça marche), nous a dépanné. Quarante kilomètres plus loin... panne totale. Une injection demande au minimum 12V, à 9V de charge, ça ne le fait pas. Retour à Aman sur un plateau où on se fait fort de réparer, pour deux raisons: d'abord, dans une grande ville, un alternateur



Sur le départ à Aqaba

neuf peut se trouver, l'ancien est un Valeo identique à celui de la Kangoo diesel Renault et ensuite le rendez-vous final est au musée automobile royal qui dispose de mécaniciens. Une voiture du rallye y est déjà en soins intensifs, la plus ancienne, la American France de 1914, qui a perdu ses ventilateurs au fil des kilomètres.

Pendant notre attente du camion-plateau du musée, une voiture de police reste à nos côtés, par précaution, car la pression commence à monter au sein de la population palestinienne de Jordanie... Les mécaniciens du musée, pleins de bonne volonté, ne sont pourtant pas du genre pragmatique. Au lieu de chercher un alternateur neuf, ils tentent de démonter l'ancien pour le réparer. Après avoir bataillé en vain ils s'avouent vaincus en fin de journée. C'est alors qu'un des officiels chargé de nous faire visiter la collection des voitures de la famille royale a l'idée d'appeler un ami en relation avec le propriétaire de la concession Renault du temps de Hussein (1935-1999), le francophile roi de Jordanie. Il connaît aussi la

propriétaire de toutes les casses autour d'Amman. L'alternateur est introuvable chez les concessionnaires. Tarek se fait fort de dénicher un alternateur de Kangoo. Le soir, ce n'est pas un mais trois alternateurs qu'il a trouvés, que je lui achète 40 €! Et c'est l'un de ces alternateurs, remonté à point d'heure par les braves mécaniciens du musée, qui nous sauve. Nous récupérons la voiture le lendemain matin à 8 h pour filer sur Petra rejoindre le groupe qui nous devance. Il ne va d'ailleurs pas bien vite, encadré par une voiture de police devant et une voiture de l'armée derrière. Les rumeurs courent que certains ont roulé trop vite mais en fait notre protection nous a accompagnés jusqu'à la frontière saoudienne. La King's Highway qui nous y mène suit l'escarpement du rift avec des descentes et des montées en épingle à cheveux dans un paysage spectaculaire, sans doute familier aux amateurs de films comme "Lawrence d'Arabie" dont certaines scènes ont été tournées là.

Le 12, route fantastique et nuit dans un campement dans le Wadi Rum.



L'attente sous escorte policière lors de la panne alternateur

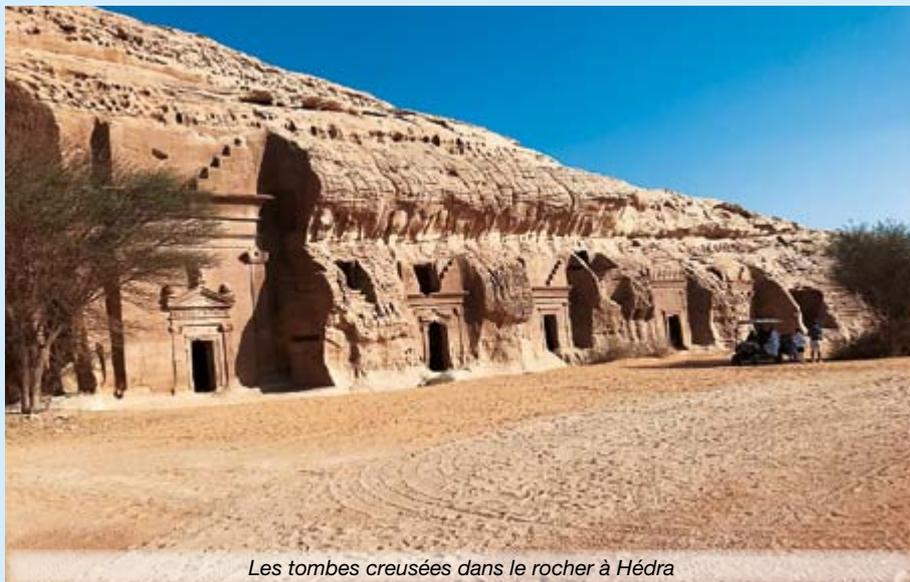
Le 13, frontière saoudienne, avec la curiosité de voir comment cela allait se passer. Les femmes du rallye ont couvert leurs cheveux... Une concurrente turque vivant en Allemagne se présente en T-Shirt et en short... il ne se passe rien! Les douaniers ne la regardent même pas. En revanche, les voitures anglaises restent bloquées. En Arabie Saoudite, on roule à droite, donc avec un volant à gauche. Ce détail provoque le chaos car le ministre du Tourisme avait émis une dérogation spéciale pour le rallye des voitures anciennes que nous avons avec nous (Bentley, Lagonda, etc.). Après de nombreuses palabres et deux heures plus tard, nos voitures en règle passent et nous arrivons à la nuit noire au Hilton de Tabuk, espérant retrouver nos camarades anglais le lendemain.

Le 14, la première voiture doit partir à 8 h pour Al Ula – ville au milieu de nulle part. Nous devons partir à 9 h. Avec surprise les Bentley sont arrivées: les douaniers les ont faites passer à deux heures du matin, après avoir reçu des instructions personnelles téléphoniques de leur ministre. Il avait sans doute oublié d'informer son cousin, le ministre des Transports.

La route traverse d'abord un désert rocailleux à la sortie de la ville, puis grimpe à travers des collines et des montagnes ondulantes qui rappellent l'Arizona, puis plonge dans une vallée en traversant des massifs ressemblant à des cathédrales abandonnées. La route est excellente mais il faut faire le plein. Payer avec une carte de crédit est problématique et personne ne parle anglais! Finalement l'information est fautive. Dans toutes les stations les cartes de crédit sont acceptées même au milieu de nulle part. Bonne surprise, le prix du litre d'essence est de moins de 50 centimes d'euro, mais mauvaise surprise, l'essence est plus souvent du 91, voire du 90 plutôt que du 95. Ce n'est qu'à Djeddah et à Riyad que certaines stations ont du 98. Le moteur Maserati n'aime pas trop le 91, il perd quelques chevaux, mais nous le ménageons et prenons du 95 chaque fois que possible. Bien nous en a pris car, à l'examen de la voiture après le rallye, l'une des deux pompes à essence de la voiture, qui n'a pas aimé son traitement, s'est avérée être carbonisée.

Ce sont généralement des Philippins qui parlent anglais dans les stations services, comme dans les hôtels. Nous tombons aussi sur un Mauricien, tout heureux de parler français! Ils ont tous les mêmes contrats, de deux ou trois ans, sans retourner au pays. Ceux que nous rencontrons en sont à leur 2^e ou 3^e séjour. Leurs économies permettent à certains de s'acheter une maison au pays.

En tournant vers le nord, après une courte mais rude ascension, nous nous retrouvons sur un plateau qui ressemble à la



Les tombes creusées dans le rocher à Hédra

surface de Mars (version Hollywood), où trônent des champignons rocheux (photo obligée), avant la descente finale vers Al Ula. Là, les parois rocheuses qui nous dominent ressemblent à des sculptures. L'hôtel se trouve dans un cirque rocheux, c'est magique.

Le 15, jour de repos. Certains pensent les bobos de leur voiture. Nous sommes sur l'itinéraire du Dakar. Après avoir fait une ou deux "régularités" sur piste, je décide que la SM n'est pas faite pour ce type d'épreuve. Nous n'avons pas de mécaniciens compétents et l'incident de l'alternateur a montré que je ne pouvais compter que sur mes compétences limitées pour m'en sortir en cas de pépin. Avec ma femme nous n'avons pas envie de refaire l'expérience mongole où nous sommes restés abandonnés par l'assistance une nuit entière. Faisant le tour de la SM, je constate qu'elle reste parfaite: aucune fuite, ni hydraulique, ni aux cafetières et il y a 20 litres de LHM dans le coffre. En revanche, la chaleur induit une consommation d'environ un demi-litre d'huile par jour.

Nous décidons d'aller à Hédra, l'ancienne Al-Hula. Cette ville était riche et peuplée du temps des Nabatéens. Je croyais que cette civilisation s'était développée au temps du Christ autour de Pétra, mais nous en sommes loin. En fait ce peuple marchand contrôlait la route des épices venant du sud. Il n'y avait au troisième siècle avant Jésus-Christ que deux routes, celle passant par le Yémen et l'autre passant au nord, chez les Perses. Quand la route des épices changea (au temps des Romains), Hédra, ayant perdu son rôle, n'avait plus de raison de vivre. Elle fut abandonnée vers le 7/8^e siècle après Jésus-Christ. Il en reste de magnifiques tombes creusées dans le rocher dont les façades sont dans le style de Pétra. Le sable a tout enseveli et cela ne fait qu'une vingtaine d'années que le gouvernement saoudien s'y intéresse. L'endroit est magique.

Le lendemain, nous repartons pour Médine, quittant l'autoroute pour emprunter des routes secondaires, en suivant le chemin de fer du Hedjaz et découvrant plusieurs vestiges. Ce chemin de fer mérite un livre. Nous pique-niquons là où



Route sinueuse au milieu des montagnes



Le changement des pneus à Djeddah

Lawrence d'Arabie s'est rendu célèbre en faisant sauter un viaduc traversant le seul oued à l'horizon. Le lendemain, direction Djeddah, tous un peu excités car nous avons rendez-vous au circuit de Formule 1, sur la corniche. Avant d'y arriver, je décide de changer les quatre pneus. Ils sont devenus inadaptés, dès que la SM passe le 100 elle fait le bruit d'un train. Un garage à 1 km du circuit et l'opération se fait en moins d'une heure. J'ai le choix entre des pneus coréens ou chinois. Je choisis les coréens (encore sur la voiture) et ils s'avèrent parfaits.

Sur le circuit ouvert pour nous, la déception vient du fait que nous devons rouler en convoi. Au premier tour, nous sommes derrière une voiture de la télévision locale; au deuxième, les fauves (ou plus exactement le troupeau) est enfin lâché. Nous regardons nos compteurs: rien à voir avec le dernier "Grand Prix". Comment font-ils pour prendre le virage à gauche en bout de ligne droite? J'ai vu la course samedi, les voitures arrivent à 300, nous sommes à 104 maximum et il faut freiner sec car ce virage a tout d'une épingle. Les barrières de protection sont si hautes à droite et à gauche qu'on a l'impression de rouler dans une cage.

Le 18, de Djeddah à Taïf, ville connue pour son souk. On imagine toutes sortes de choses en pensant aux souks de Fez et de Marrakech. Le bazar est décevant car refait à neuf, en marbre. Pour y aller nous roulons un moment (120 km) le long de la mer puis piquons vers l'intérieur et grimpons dur. Le pays n'est absolument pas plat. Les plateaux du pays sont en moyenne à 2000 m d'altitude. La "régularité" qui nous attend démarre à 2137 m.

Le 19, une longue étape de 931 km attend ceux qui veulent aller voir une curiosité, le cratère volcanique Al Wahbah, avec ses 780 m de profondeur et ses 7 km de diamètre. C'est à ne pas manquer. Cependant, comme a dit l'organisateur,

ce n'est qu'un trou dans le sol et cela nous rajoute 92 km. Les voitures les plus lentes déclinent le trajet. Le thermomètre de la voiture indique 48° à l'extérieur... mais nous y allons donc et c'est vrai, ce trou est impressionnant.

La route permet de tester le moteur sans contrainte avec un carburant 95. Nous pouvons décrasser les cylindres, ce que nous ne pouvons jamais faire en Europe. La SM, malgré son grand âge, plus de cinquante ans, tient tête aux Porsche, qui se défoulent aussi, mais dans un moindre confort. Elle se cale à 160 et y reste, que ce soit en montée ou en descente, où je dois lever le pied sous peine d'atteindre un petit 200.

Le 20 octobre, 11^e jour du rallye, nous allons de Riyad – ville moderne bourrée de voitures qui restent en ville car on ne voit personne sur les grands trajets – à Al Dhannah (UAE). Une journée de transition avec traversée d'une frontière. C'est toujours un exercice aléatoire: la frontière est à 600 km de Ryad et à ce stade du rallye, nous pensons que ce n'est pas loin. L'organisateur prévoit 7 heures de route jusqu'à la frontière. Sur la route, nous passons le Qatar sur notre gauche, à seulement environ 260 km de Riyad, puis traversons la frontière des Emirats Unis à Al Batha. Le soir, tout le monde se précipite au bar: premier Gin Tonic depuis la Jordanie, l'alcool étant interdit au Royaume des Saoud...

12^e jour (21 octobre). La première surprise est dans la découverte que ces émirats ne sont pas si petits. Ce n'est pas l'Estonie ou la Lituanie, que l'on traverse en une poignée d'heures. L'étape du jour fait 258 km et elle nous amène au Qasr Al Sarab qui, selon la brochure, est une véritable oasis de luxe au cœur des splendides dunes de sable du désert de Liwa, dans l'Émirat d'Abu Dhabi. Ce n'est pas un mensonge. Cette fausse forteresse est un bijou dans un paysage de toute beauté.

22 octobre: Route compliquée par des "régularités" obscures (une de 8,90 km à faire en 7 minutes, une autre de 4 minutes pour 5,46 km) dans des pistes traversant des villages. Nous en faisons une avant de nous dire que, si près du but, ce n'était pas le moment de percer le circuit hydraulique sur les pierres. Nous finissons à Al Jebal Al Akhdar après avoir grimpé la montagne pendant une dizaine de kilomètres. Le gradient est si important qu'elle est normalement réservée aux 4x4. Nous y allons bravement mais nous devons nous arrêter à mi-chemin pour faire refroidir le circuit de refroidissement. Dix minutes plus tard elle redescend à 90° et ne remonte plus jusqu'à l'arrivée à l'hôtel Anantara, sorte de forteresse plantée sur un piton. De sa terrasse vitrée surplombant le vide, la vue est vertigineuse.

24 octobre: Nous allons à Mascate. Les organisateurs ont prévu une boucle dans la montagne omanaise mais nous choisissons de traîner à Sur, donc nous coupons la boucle, en ramassant plein de pénalités. Sur est un port dans une baie magnifique. Dans ce genre de rallye, il y a deux groupes, les compétiteurs et les autres, autrement dit la course où l'on ne voit rien, ou le tourisme avec la visite de certains des endroits traversés. Nous faisons partie du deuxième groupe.

25 octobre: Mascate à Fujeirah (384 km). La route suit la côte d'Al Batinah vers le nord. Nous rejoignons la frontière de l'émirat de Dubaï à Hatta. Fujeirah (UAE). C'est sinueux et on ne fait que monter et descendre plusieurs fois. Les couleurs ont changé. Nous sommes dans le gris et l'ocre avec quelques touffes vertes de palmiers par endroits. Les pics sont taillés au ciseau. Un paysage de fin du monde, volcanique avec des rochers tombés du ciel. La route, comme tous les grands axes de cette péninsule, est neuve. Pas un trou, pas un nid de poule.

Jour 17 – De Fujeirah à Dubai, un peu de conduite en montagne dans les Émirats du Nord de Fujeirah, Ras Al Khaimah et Sharjah, et une nouvelle ascension impressionnante à 2000 m, au Jebel Jais. Enfin, la descente de la côte jusqu'à Dubaï. La circulation est intense et les conducteurs croisés très dangereux. C'est le seul endroit de la péninsule où nous voyons des voitures populaires comme en Europe. Ailleurs on ne croise que des voitures haut de gamme. Cela donne une idée de Dubaï qui n'est qu'un Hong Kong en modèle réduit. Nous y restons 2 jours, assez pour constater que c'est très surfait. La ville n'a aucune âme, aucun style. Des immeubles bling-bling que tout le monde connaît par des publicités plantées au milieu d'une immense banlieue. L'aéroport n'est pas mieux.

Serge Berthier

LE CLUB ET LA PRESSE SPÉCIALISÉE

Les trompettes de la renommée ne semblent pas sonner en notre faveur au sein de certaines revues spécialisées. Notre désenchantement vient du fait que j'ai directement communiqué des articles à Régis Guiot, rédacteur de Citroscopie, et que nos sujets restent totalement ignorés.

Aucune ligne de commentaire sur notre participation à Epoqu'Auto 2023 à Lyon et à Retromobile 2024, Porte de Versailles. En novembre, je lui avais fourni des photos et un article descriptif du modèle exposé par Jean-Marie Perrard à Lyon. Tous les clubs étaient représentés par une photo, sauf le SM Club de France. Il est vrai que notre Club n'est plus à l'Amicale et que votre interlocuteur est membre du Bureau...

La situation s'est répétée récemment dans le numéro de mars relatant Rétromobile. J'avais alors exposé l'intérêt de nos 40 ans de participation à ce salon, ainsi que la présence de membres

adhérents du Club parmi les plus anciens à cette occasion. La SM choisie était un modèle authentique jamais restauré, en état d'origine, affichant 170 000 km au compteur et n'ayant jamais appartenu à un artiste ou à un journaliste de renom. Celle présentée et exposée par l'Euro SM Club sur le stand de l'Amicale, ayant appartenu à Bernard Pivot, blanche également, a monopolisé par contre toutes les faveurs de Citroscopie. A noter que cette voiture appartient aujourd'hui à un membre du SM Club de France et que la discrimination entre clubs est totalement absente de nos pensées.

Citroscopie, une revue dont la diffusion chez les marchands reste confidentielle, devrait peut-être envisager, pour améliorer ses scores de vente, de regarder les 750 membres de notre Club avec davantage de considération. Cela peut toujours servir!

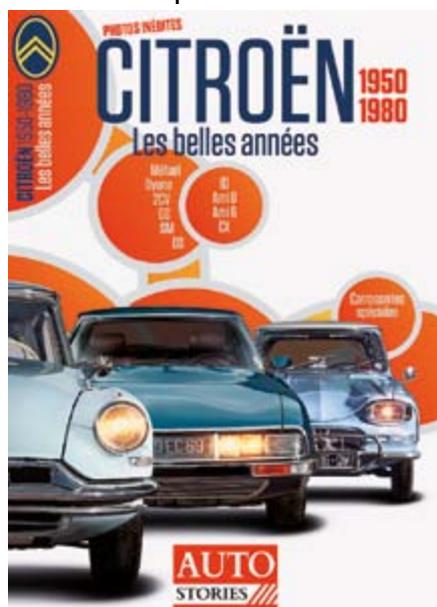
Philippe Beugin

REVUE DE PRESSE

Une parution de décembre 2023 signée "Auto Stories", ce numéro 3 intitulé "Citroën les belles années" a retenu mon attention car on y retrouve la SM présidentielle réalisée par Crescia, avec une immatriculation récente: FX 777 BB. Elle est entre les mains d'Éric de Saint Jean, vendeur de Citroën anciennes situé près de Lyon.

La revue à été réalisée avec des voitures qu'il vend actuellement. Elle reprend les modèles de 1950 à 1980 avec de superbes photos. La rédaction fait appel à des journalistes nouveaux qui n'ont apparem-

ment pas consulté les clubs... une fois de plus!



INCENDIE !

Hugues Chomeaux, après plusieurs années de tergiversations comptait se séparer de sa SM 3 litres BVA, son moteur étant à remonter. L'incendie de son garage a mis un terme malheureux à ce projet... s'il y a un courageux!



NOUVELLE JANTE

Chez Regembeau, par rapport à la 1^{re} série on note 2 teintes de gris et des cache-boulon.



MINIATURE

Norev: Nouvelle SM Gendarmerie à l'échelle 1/12 (Zamak)



RÉGULATEUR ALTERNATEUR

L'alternateur doit fournir un courant de manière à maintenir la batterie chargée, c'est à dire qu'il doit en fournir peu lorsque la batterie est chargée et bien sûr plus lorsque nécessaire. Pour obtenir ce résultat, il faut un appareil régulateur.

Le régulateur fournit sur la borne excitation de l'alternateur une tension variable qui détermine la valeur du courant nécessaire à maintenir la batterie chargée. Pour ce faire, il mesure la tension présente à sa borne BAT et fournit en conséquence une tension faible sur la borne EXC si cette tension est de 14V environ (la batterie est chargée), une tension plus importante si la tension sur la borne BAT est plus faible (la batterie est déchargée). En d'autres termes, il est important que la tension présente sur la borne BAT soit réellement celle de la batterie.

Sur nos SM, qui ont souvent un circuit électrique de plus de 50 ans, il est possible d'observer un problème. Il faut savoir que, le fil qui alimente la borne BAT alimente également les deux bobines d'allumage. Le circuit est donc le suivant: positif de la batterie, fil conducteur mince et vieux, contact du Neiman, fil conducteur mince et vieux, alimentation des deux bobines et du régulateur. On sait que lorsque les vis platinées sont fermées, le courant dans chaque bobine est de 5 ampères.

En conséquence du fait du diamètre, de l'âge des câbles, mais surtout de la dégradation de la qualité du contact dans le Neiman, on a de bonnes chances de se retrouver avec 10V au lieu de 12 sur la borne BAT (et sur les bobines, ce qui ne facilite pas le démarrage). La tension de référence étant basse, le régulateur va

demander à l'alternateur de fournir une tension plus importante.

Voici ce qui apparaît aux mesures :

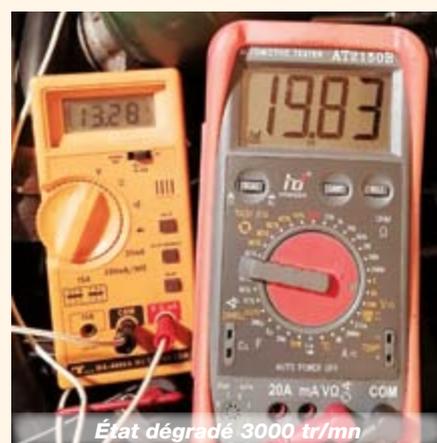
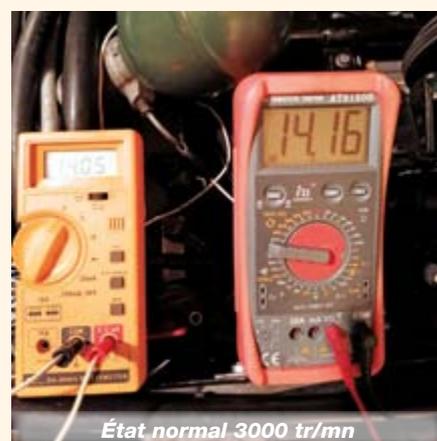
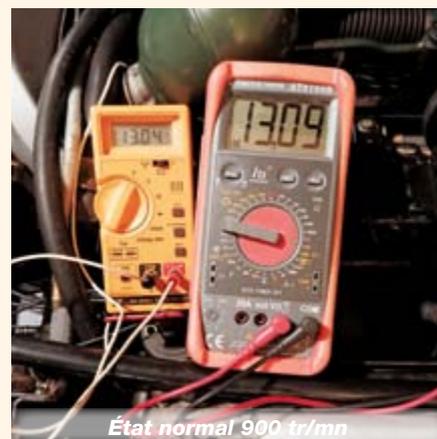
A l'état normal à 900 tr/mn : 13,04V sur la borne BAT, 13,09V à la sortie de l'alternateur et respectivement 14,05V et 14,16V à 3000 tr/mn.

A l'état dégradé à 900 tr/mn : 9,24V sur la borne BAT et 13,08V en sortie d'alternateur, mais à 3000 tr/mn respectivement 13,28V et près de 20V!

Pour simuler cette dégradation due aux mauvais contacts, j'ai interposé une résistance de 2Ω en série sur le fil alimentant la borne BAT.

La solution pour obtenir toujours la tension de la batterie à la borne BAT (et aux bobines) est simple. Il suffit de fixer un relais au support du régulateur, une extrémité de sa bobine est reliée à la masse, l'autre est reliée au fil précédemment connecté à la borne BAT. Le contact du relais est relié d'une part directement à la batterie en interposant peut être un fusible de 15 ou 20A, d'autre part à la borne BAT, mais aussi aux bobines d'allumage dont on aura laissé en l'air le fil venant du Neiman qui les alimentait auparavant. Dans ces conditions, le contact du Neiman n'alimente plus que la bobine du relais.

Pierre Chappaz



RESTAURATION DES PIÈCES

Les différentes techniques...

Introduction

Amoureux de la mécanique et particulièrement de SM aux premières heures, j'ai eu l'occasion d'en restaurer plusieurs, la dernière en date est une injection de 1972. Je me suis intéressé au moteur, à l'hydraulique, au système de freinage et, sur cette dernière à peu près à tout, hormis carrosserie et peinture, n'ayant ni le matériel, ni les compétences pour.

Récemment, je regardais ce moteur avant une de mes premières sorties et me demandais ce que je pouvais améliorer. Le bloc moteur en alu me semblait terne, bien que propre, en comparaison avec la carrosserie mais comment lui donner l'aspect du neuf? Quelle méthode employer? Il ne m'en fallait pas plus pour lancer mes recherches

Le chimique

Par chimique, s'entend les produits de ménage, les solvants, les acides produits alcalins... Premiers essais peu concluants, pas d'efficacité réelle, résultats instables en quelques jours sans pouvoir passer, mauvaise piste.

Le polissage

La méthode consiste à utiliser coton plus produit abrasif, ou bien paille de fer. Les résultats sont bons à ceci près que c'est un métier à plein temps, un seul cache culbuteur nécessite plusieurs heures, je n'ai pas compté exactement.

Le sablage

J'utilise le sablage depuis de nombreuses années c'est une excellente solution de dérouillage des pièces fortement oxydées, en combinaison de finition avec l'acide phosphorique. C'est une méthode connue, mais le résultat donne un aluminium mat et rugueux, l'aspect n'est pas très beau et, de plus, la moindre coulée d'huile, de calamine, le simple contact des doigts crée une tache quasi impossible à éliminer

Le microbillage

Je n'en sers depuis trois ou quatre ans, c'est exactement la même machine que le sablage mais avec des microbilles de verre, qui se trouvent

facilement dans le commerce et pour pas cher. Contrairement au sablage, le décapage est faible mais donne un aspect plus ou moins satin, suivant la taille des billes et la pression du compresseur. Petit conseil si vous décidez d'acquérir le matériel, utilisez un compresseur silencieux ou bien, enfermez le dans un caisson d'insonorisation...

Le wet blasting

Il y a un an environ, mon fils à découvert aux États-Unis une technique qui commence à se démocratiser en France, le wet blasting. Traduisez sablage humide, qui est un microbillage utilisant un mélange $\frac{1}{4}$ $\frac{3}{4}$ de perles de microbillage et d'eau. Il a donc construit cette machine, aussi bien la boîte incluant les gants de manipulation que la partie mélange et pulvérisation, l'idée était de pouvoir y rentrer un cadre de moto.

Cette technique est délicate à mettre en œuvre parce que le mélange doit être agité en permanence, faute de quoi les microbilles tombent rapidement au fond de la bassine. Un des avantages du wet blasting est que la faible abrasivité permet de traiter les surfaces techniques comme les paliers et portées de roulement sans détériorer leurs fonctionnalités/cotes. Cette technique traite l'état de surface et donne des résultats superbes le rendu satin plus profond que le microbillage à sec.

Conclusion

Le but recherché est largement atteint. Après plusieurs mois l'aspect

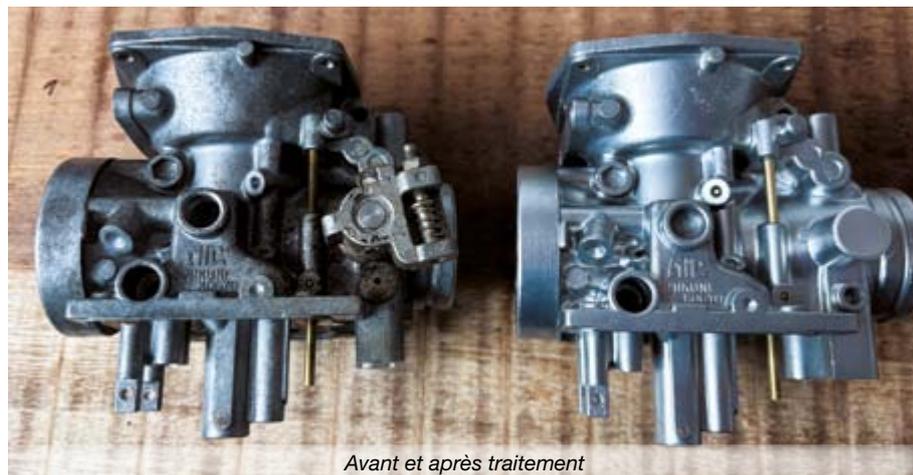


La boîte à "wet blasting"

des pièces traitées reste stable, la seule inconnue est moteur remonté et tournant, les pièces vont-elles se ternir? Comptant refaire et remonter un moteur en 2024, j'aurais un premier élément de réponse.

Nous restons à la disposition de toute personne intéressée par cette technique, que ce soit pour traiter des pièces ou bien construire une machine

François et Yves Hebert



Avant et après traitement

Décès de membres du club

Nous avons appris depuis novembre le décès de membres connus ou moins connus. Je citerai tout d'abord Henri Berthet de la région Rhone-Alpes qui fut un membre très présent à nos sorties dans les années 80 et 90.

Jean-Claude Guinard membre breton de Montfermeuil était souvent aux sorties et salon de Retro mobile. Il fut membre du Conseil d'Administration entre 2000 et 2007.

Jean-Claude Richer surnommé le carburologue de la SM avait été membre du bureau

d'Etudes Citroën pour les essais de la SM et connaissait parfaitement les différents prototypes SM, de la DS à moteur V6, à la Panhard, puis le prototype Michelin et ELV. Sa longue barbe blanche en faisait un personnage incontournable et un survivant d'une époque. Nous l'avions revu lors des 50 ans de la SM à Chantilly en 2021, au volant de sa GS qui fut aussi un véhicule pour lequel il travailla à sa conception.

Nous présentons à leurs veuves et familles toutes nos condoléances.



Jean-Claude Guinard, Pierre Verpeaux et Paul Malard (décédé en avril 2023) lors de la sortie internationale 2014 en Suède



Jean-Claude Richer

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
25-26 mai	Châlons-sur-Saône	Sortie Bourgogne	Alain Duchat
21-23 juin	Région du Poitou	Sortie nationale	P. Beugin / J. P. Roy
12-15 septembre	Chantilly	Art & Élégance	Philippe Beugin
14-15 septembre	Rouen	Auto Moto Rétro	Thierry Delastre
21-22 septembre	Tour du Mont Blanc	Sortie Rhône-Alpes	Alfred Laval
7 décembre	Assemblée Générale	Clermont-Ferrand	Philippe Beugin
Pentecôte 2025	France - Alsace	Sortie internationale	Philippe Beugin

LES NOUVEAUX MEMBRES

DEBAILLEUL Hervé	42	PAWLOWSKI Patrick	71
DUMEZ Jean-Louis	63	PAYEN Jean-Luc	10
FAVRICHON Baptiste	69	ROZIER Yvan	26
GAZUIT François	45	TERRANA Raphaël	42
GUEGUEN Eric	33	TRAPLETI Claudio	78
HUC Michel	31	TURCO Denis	38
LACOLEY Jean-François	14	URBANEK Valery	62
LOCQUEGNIES Olivier	26	VIEL Antoine	75
PATRY Frédéric	36		



CLUB DE FRANCE

B.P. 10129

78500 SARTROUVILLE

Tél. 01 39 82 28 83

contact@smclubdefrance.org