



N° 119 - 08/2024

SOMMAIRE



Revue n° 119
du SM Club de France

3 Éditorial



4 Avignon Motor
Passion



14 La vie du Club



19 Réussir une sortie
en SM



20 Brèves



21 Variateur
d'éclairage tableau
de bord



22 Outils spéciaux:
Motoréducteur
pour lever les vitres



23 Mariage
Calendrier
Nouveaux membres



Photos de la revue par :

Alain Clothaire Bardoux, François Baud,
Frédéric Berruer, Philippe Beugin, Vincent Broc,
Geneviève & Pierre Fraleux, Alfred Laval

6 Sortie en Bourgogne



8 Sortie Nationale



15 Internationale en Suède



ÉDITORIAL



En cette année des Jeux Olympiques Paris 2024, je souhaitais revenir sur la seule année olympique que notre voiture Citroën SM ait connue. C'était en 1972, année des Jeux de Munich dont chacun se rappelle les tristes événements. Pour notre voiture élue, il s'agissait de son année de gloire pendant laquelle de nombreux ingénieurs, mécaniciens, industriels ont contribué à améliorer et à développer le modèle.

Oui, il s'agit bien d'un exemplaire modèle qui devait être la base de nouveaux développements. C'est alors en juillet 1972 que Citroën remplace la SM carburateur par la SM injection électronique. Cela se traduit par une augmentation de la puissance à 178 ch et de la vitesse maximale à 228 km/h, le tout avec des pneumatiques plus larges : 205 x 15.

Henry Chapron révèle l'élégance ultime de la SM pour une clientèle très choisie. Son interprétation du cabriolet Mylord affine encore sa silhouette. Décapotée, la voiture a une superbe allure. La peinture et la sellerie, personnalisées au choix du client, donnent toute sa majesté à notre élue.

Un autre développement sera également concrétisé par Henri Chapron, un développement de folie pour construire une SM 4 portes : la limousine Opéra. L'allongement de 29 cm porte l'empattement à 3.24 m et la longueur totale à 5.18 m.

Et encore un peu plus, demande le président Pompidou. Alors Henri Chapron allonge encore la voiture par rapport à la SM Opéra, pour livrer deux SM Présidentielles exceptionnelles, limousines et décapotables. L'empattement est ainsi porté à 3.47 m et la longueur totale à 6.60 m.

Le constructeur Heuliez jouera une partition différente afin de rouler avec un profil original mais un toit original ouvrant en 2 demi-toits rétractables de façon indépendante et progressive. De nouvelles commandes situées en hauteur sur la poutre centrale assurent leur fonctionnement, ainsi que la rétractation des quatre glaces latérales.

C'est toujours en 1972 que Citroën s'engage dans l'investissement de deux prototypes spécialement conçus pour la compétition : la voiture est alors raccourcie de 54 cm et allégée. Ce proto SM, engagé en octobre 1972 pour le rallye du Portugal terminera l'épreuve troisième du général et première du groupe 5. De son côté, André Costa, journaliste de légende de l'Auto-Journal, ralliera en raid Paris et le lac Tchad entre mai et juin 1972.

Pour terminer les éloges reçus par notre "Belle", nous nous rappellerons que c'est toujours en 1972, que la Citroën SM reçut le trophée de la voiture de l'année "The Car of the Year" par la revue américaine mondialement connue "Motor Trend".

En cette année olympique, où la préparation longue et assidue des athlètes doit conduire à de nouvelles performances sportives, je souhaite que cet éditorial puisse rappeler que la SM a su, dès ses origines, décrocher plusieurs médailles d'or. Ceci n'a pas pu se concrétiser sans la conjonction des talents de tous les ingénieurs, les préparateurs, les mécaniciens. Aujourd'hui, 52 ans plus tard, nous devons tous poursuivre la trajectoire de l'excellence Citroën. Quel âge avions-nous en 1972 ? Les propriétaires et adhérents du SM Club de France témoignent tous de leur engagement pour monter et faire rouler leur SM. Notre Club est notre trait d'union. Notre revue favorise et rassemble la communication et l'expression de toutes vos motivations. Les sorties demeurent essentielles pour nous rencontrer, rouler et profiter aussi des paysages et de la gastronomie des régions.

Et aussi, n'oubliez pas de participer à la prochaine Assemblée Générale du Club dont la date et le lieu sont connus : le samedi 7 décembre 2024 à Clermont-Ferrand.

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.

AVIGNON MOTOR PASSION

22 au 24 mars 2024

J'ai eu l'occasion alors que je cherchais un garage dans ma région pour l'entretien de ma SM, récemment acquise par l'intermédiaire du Conservatoire Citroën à Aulnay, de faire la connaissance de Bernard Clavé sur le salon Epoqu'auto de Lyon. Les connaissances encyclopédiques de Bernard sur les SM en général m'ont bien rassuré sur les soins que je serai amené à prodiguer à sa majesté.

Quelques mots sur l'auto : il s'agit d'un modèle carburateur immatriculé en mars 72, de couleur sable métallisé, intérieur cuir noir et climatisation. Le dossier qui m'a été remis retrace relativement bien son historique et fait de moi son quatrième propriétaire. Passionné de la marque aux chevrons depuis mon adolescence, après plusieurs DS et ID (j'en possède encore 3, dont une 21 Pallas de 1966, du mois et année de naissance!). J'attendais depuis de longues années l'opportunité d'enfin accéder à une SM, ce qui fût fait en février 2023 et ce sont depuis de grands moments d'émotion, de vibration et d'appréhension au vu de la complexité de l'engin...

C'est donc tout naturellement que j'ai accepté à la demande de Bernard, de la prêter au club pour l'exposer au salon d'Avignon au printemps dernier, à l'occasion des 50 ans de la voiture et ce fût pour moi un moment sympathique d'échange et de partage.

Quelques réflexions personnelles: Mon rapport à ces autos s'explique par des émotions et des odeurs, lesquelles, comme souvent pour bon nombre d'entre nous, remontent à l'enfance... Dans mon cas, ils sont liés aux vacances, aux sports d'hiver à Courchevel dans le milieu des années 70 où je voyais le ballet des DS



berline et break qui étaient les seules à braver les routes enneigées et verglacées dans une sérénité impressionnante, alors que les autres autos faisaient leur possible et restaient souvent piteusement sur le bas-côté à les regarder glisser sur un tapis blanc, avec

une facilité et disons-le un certain sentiment de supériorité (justifié!) de la part de leurs conducteurs. Pour les odeurs, entre les intérieurs cuirs et les tissus, nous pouvons pour beaucoup, les yeux fermés, dire dans quelle voiture nous sommes.

Serge Cossials



Comme nous tous, Hervé Laurent est amateur de Citroën SM et il en a possédé quelques-unes! Plusieurs d'entre elles sont passées par l'Atelier Amédée, et au fil des années une amitié s'est tissée entre les deux hommes qui aiment parler technique et modernisation des autos!

Amédée et Hervé avaient déjà évoqué le retrofit pour la SM, lorsqu'Amédée lui parle d'un de ses clients, Jean-Louis Berges, grand amateur de Citroën. Il roule en SM depuis plusieurs années, mais s'interroge pour la suite car une douleur devenue chronique à l'épaule droite complique les passages de vitesse sur sa voiture...

Lorsqu'Hervé apprend que ce client possède plusieurs centrales hydrauliques de production d'électricité, il propose à Amédée de le rencontrer pour lui parler conversion électrique de sa SM! Chose faite quelques semaines plus tard, et c'est en dix minutes que le client prend la décision de se lancer dans l'aventure! Il faut dire qu'il connaissait déjà pas mal d'exemples de transformations de voitures effectuées par Amédée et savait qu'il connaissait la SM du bout des doigts!

Démarré alors un long travail de recherche des composants nécessaires à la conversion, avec un cahier des charges ambitieux qui devra de surcroît tenir comptes des éléments fournis par le décret du 20 mars 2020 qui permet, sur la papier, l'homologation en France de voitures retrofitées: Performances équivalentes à l'origine, respect de la masse d'origine avec la marge de manœuvre autorisée, conserver tout l'espace du coffre, permettre la charge en une nuit et obtenir une autonomie supérieure à 300 km.

Le choix pour le fournisseur principal se porte sur une société hollandaise, Ev Europe, dont les deux associés ont fusionné leurs entreprises spécialisées sur le sujet, et c'est cette synergie obtenue qui

convainc Amédée et Hervé au-delà du bon feeling initial!

Le choix du moteur est assez facile car c'est celui qui est le plus utilisé en la matière, aussi bien aux USA qu'en Europe: le model HyPer 9 de chez NetGain Motors® en 144 V nominal. Même couple que le V6 Maserati, mais disponible dès les premiers tours, c'est la magie du moteur électrique qui permet de se passer de la boîte de vitesse! Celle-ci est néanmoins conservée, car il faut une démultiplication, mais sans l'embrayage, pour gagner du poids! On peut choisir sa vitesse à l'arrêt, et c'est la 3^e qui convient bien!

Quant aux batteries, le choix se porte sur des occasions récentes de Tesla, (véhicule accidenté et peu kilométré), dont on sait que la fiabilité est largement éprouvée sur ces voitures les plus vendues dans le monde! Tout aussi important, les dimensions de ces batteries ont été déterminantes car elles ont permis de remplir de façon optimale les volumes libérés par tout ce qui n'avait plus lieu d'être (échappement, réservoir, radiateur, etc.) parfois à quelques millimètres près! 14 modules des 16 équipant une Tesla "Modèle S" 85 kWh sont intégrés, 2 x 7 modules sont montés en série, et en parallèle avec les 7 autres.

Au-delà des deux points précédents essentiels, l'idée de donner une deuxième vie à des batteries d'un véhicule accidenté corres-

pondait à la philosophie de départ qui consiste à moderniser cette SM extraordinaire qui était très en avance sur son temps, et qui reste encore aujourd'hui plus confortable que nombre de véhicules récents, mais qui n'est pas exactement dans les clous en matière de consommation, pollution, ou silence de fonctionnement, tout cela avec le moins d'impact possible sur l'environnement!

Prendre le meilleur de cette voiture formidable et la rendre utilisable en voiture de tous les jours dans les conditions d'aujourd'hui, a été pour nous un projet qui prenait tout son sens! Aujourd'hui cette E-SM a une autonomie de plus de 300 km, elle a parcouru en tout début d'année d'une seule traite les 250 km séparant l'Atelier Amédée (Perpignan) du domicile de son propriétaire (Toulouse), avec une température extérieure de 0° et le chauffage (électrique) tout au long du parcours!

La voiture est équipée de 3 chargeurs 3,3 kW, qui permettent une charge complète en moins de 8 heures (à condition d'avoir du courant triphasé), ou sur borne de recharge extérieure!

L'homologation est donc possible en France mais très coûteuse (près de 200 000€ compte tenu de nombreux tests à faire auprès de l'UTAC), elle est également en cours en Hollande où Jean-Louis y a un domicile secondaire!

Evelyne et Amédée Lictevolt





SORTIE RÉGIONALE BOURGOGNE

25 et 26 mai 2024

Cette année c'est Chalon-sur-Saône et ses environs que nous avons explorés. Samedi, enfin une journée ensoleillée! Nous nous retrouvons dans la joie et la bonne humeur au musée de la pompe à essence à Dracy-le-Fort, dans une belle propriété avec un magnifique parc bien entretenu. Le propriétaire, Michel Bernard (ancien Lyonnais), est devenu Dracyzien en 2019, une personne affable et chaleureuse.

C'est en 1995 qu'il achète une pompe à essence à un ami, la restauration de celle-ci éveille petit à petit une curiosité qui va devenir sa passion. Aujourd'hui c'est quatre-vingt-dix pompes acquises au fil du temps, dont certaines murales. Quel endroit étrange! Avec 900 bidons d'huile perchés

sur des étagères, voitures et camions miniatures, radiateurs des années 30, enseignes lumineuses, mannequins en tenues d'époque, ouvrages et albums à profusion, vieilles lampes à

pétrole... Il a aussi reconstitué deux stations-service des années 60 et 70. Michel Bernard est à l'écoute de la moindre question, toutes ces curiosités sont exposées sur 600 m².



Nous repartons au restaurant la Garenne pour un déjeuner en plein air très agréable dans la même commune. Le début d'après-midi est consacré à la découverte du château de Germolles, unique palais princier des Ducs de Bourgogne, acheté en 1380 par Philippe le Hardi à son épouse Marguerite de Flandre. Il le transforme en une luxueuse résidence. A part la chapelle et le cellier qui sont du 13^e siècle, le reste date en grande partie du 14^e. Enthousiaste et érudit, Mathieu Pinette, le maître des lieux, nous dirige ensuite au premier étage où nous observons des pièces en boiseries de chêne donnant une impression un peu austère des appartements occupés autrefois par Marguerite de Bavière, leur belle fille. Nous sommes impressionnés par la hauteur sous plafond, par les peintures murales aux initiales de Philippe le Hardi et de Marguerite de Flandre. Promenade bucolique ensuite dans le jardin à la française.

Direction le domaine Duvernay à Mercurey pour une dégustation. La côte chalonnaise offre dans ce domaine

un choix important, c'est une entreprise familiale depuis des décennies, visite de la cave et retour au showroom moderne et agréable où nous apprécions ces vins à la grande réputation.

Les SM repartent à l'hôtel les Charmilles à Lux, pour le repas du soir et la nuit. La matinée de dimanche sera principalement consacrée à la visite du Musée Nicéphore Niepce, inventeur de la photographie, à Chalon. En 1827, il réalise la première photographie de l'histoire, une image captée depuis la fenêtre de sa maison de Saint-Loup, à l'aide d'une chambre noire et d'une plaque d'étain. L'originale de cette photo exceptionnelle, dont la guide nous montre une reproduction, a été acquise en 1963 par l'université d'Austin au Texas... on aurait aimé la voir à Chalon! Nous découvrons une collection d'appareils d'une grande rareté et dans les salles voisines de nombreux tirages en noir et blanc. Petite pose dans une pièce spéciale réservée au relief, munis de lunettes spéciales: résultat stupéfiant! On nous explique l'évolution vers la couleur et les lois de

la colorimétrie sur la base du rouge, vert et bleu (RVB), appelés couleurs primaires. Sans oublier Louis Daguerre peintre et physicien Français qui a permis grâce à ses recherches de réduire le temps de pose.

Avant de nous diriger vers le restaurant le Bourgogne, sur l'île Saint-Laurent, nous quittons le musée pour un balade au centre-ville et remontons la rue au Change, la plus commerçante, ce qui nous mène à la cathédrale Saint-Vincent et son parvis environné de maisons à colombages.

Après le déjeuner nous reprenons les voitures pour un circuit d'environ cinquante kilomètres, sur des petites routes à travers le vignoble, le château de Sercy et son magnifique étang. Pause également à Chapaize et sa très belle église de style Roman. Nous rejoignons Tournus pour un pot d'au revoir. 18 voitures ont participé à cette belle rencontre. Encore merci à Alain Duchat et Armelle Villemin qui ont même marqué la fête des mères en offrant une rose à chaque participante.

François Baud





SORTIE NATIONALE

21 au 23 juin 2024

Cette année notre sortie nationale nous a conduits en Poitou-Charentes. Les équipages participants ont eu le grand plaisir de se rejoindre à Châtelleraut en Nouvelle-Aquitaine, par un temps très agréable.

Après avoir exprimé les joies des retrouvailles pour la majorité d'entre nous, nous avons débuté par la visite d'un haut lieu de notre histoire industrielle: la manufacture d'armes. Il s'agit d'un ensemble architectural impressionnant tant par sa taille que par sa solide élégance. Il a été construit en 1819 avec manifestement le souci de l'esthétique autant que celui de l'efficacité. Le choix du site a été déterminé par la présence de la Vienne pour son énergie, mais surtout

pour son éloignement des frontières du Nord et de l'Est, nos ennemis potentiels étant trop proches des manufactures d'armes de l'époque.

Ces ateliers, après avoir fonctionné durant 150 ans, ont été acquis par la ville de Châtelleraut pour être transformés en divers espaces publics dont



La manufacture d'armes à Châtelleraut

ceux que nous avons visités avec beaucoup d'intérêt : le musée consacré à la manufacture d'armes tout d'abord. Nous avons tous été impressionnés par l'extraordinaire qualité des fabrications. Les lames de sabre sont en fait de superbes pièces magnifiquement finies, les fusils Chassepot puis Lebel fabriqués sur place sont des mécaniques de précision, les instruments de métrologie de l'époque n'ont probablement rien à envier aux productions actuelles. Notre visite s'est poursuivie avec une évocation d'une forte personnalité originaire de Châtelleraut : Rodolphe Salis, qui en s'installant au Quartier Latin puis à Montmartre à la fin du 19^e siècle a créé le cabaret satyrique. Nous avons pu voir une partie du matériel de projection utilisé en particulier pour le théâtre d'ombres, des programmes de l'époque, de touchantes photographies.

Le site de la manufacture abrite également un musée de la locomotion terrestre avec une magnifique collection de deux roues allant de la draisienne des origines à un spectaculaire rassemblement de scooters en passant par le grand bi et autres. Sont également exposés de magnifiques automobiles, les ancêtres vus de notre regard actuel sont de fantastiques expressions d'optimisme ! Les connaisseurs que nous sommes n'ont probablement rien appris en déambulant dans les allées, mais ont été confortés dans l'idée qu'ils ne sont pas les seuls à partager une certaine nostalgie de l'esthétique.

La suite de la visite a été tout aussi agréable, bien que moins culturelle : il s'agissait de la



Peintures murales à l'abbaye Saint-Savin

présentation et dégustation de produits régionaux. Deux jeunes personnes nous ont décrit avec beaucoup d'enthousiasme la provenance et la fabrication de ces divers délices locaux. Nous nous sommes ensuite rendus à notre hôtel, puis à notre dîner toujours à Châtelleraut.

Le lendemain après un court trajet nous attendait un morceau de choix : la visite brillamment commentée de l'abbaye de Saint-Savin dans le département de la Vienne. Il s'agit d'un

chef d'œuvre absolu de l'art roman classé au patrimoine de l'UNESCO.

Nous avons appris qu'elle a été fondée sous Charlemagne (au début du 9^e siècle), elle est remarquable par ses extraordinaires peintures murales dans un état de conservation spectaculaire grâce aux interventions énergiques de Prosper Mérimée, inspecteur général des monuments historiques. Ces peintures datent des 11^e et 12^e siècles ! Elles ont été effectuées par les moines qui



Notre président mis à contribution à la corderie royale de Rochefort



ont représenté l'ancien testament, on peut citer entre bien d'autres l'arche de Noé, la tour de Babel, le passage de la Mer Rouge. Notre guide nous en a fait un compte rendu détaillé qui nous a tous captivés. Nous avons poursuivi avec notre déjeuner à Lussac-les-Châteaux, commune où est née Madame de Montespan, site préhistorique important, mais notre repas nous a trop occupés...

L'après-midi nous a permis une promenade originale: la traversée de la Charente par le pont transbordeur qui a été fonctionnel de 1900 à 1967. Il a été réhabilité en 1994. Il comporte deux pylônes de 66 mètres permettant donc de laisser le passage libre aux bateaux. L'aller et retour sur la rivière

a nécessité une demi-heure environ. Cette pause au calme a permis à beaucoup d'entre nous de soumettre l'une ou l'autre question mécanique à son voisin!

Il était alors temps de nous rendre à notre dîner de gala qui a été précédé d'un très agréable apéritif musical dans les jardins.

Le lendemain matin avant le départ nous avons donné sur le parking de l'hôtel un important spectacle de lever de capots: chacun complimentait son voisin sur l'état d'entretien de sa machine (tout en pensant que la sienne était en fait très bien).

Notre programme se poursuivait avec la visite de la corderie

royale de Rochefort. C'est un incroyable bâtiment de 374 mètres de longueur voulu par Louis 14 pour compléter l'équipement de l'arsenal. On y a fabriqué des cordages pour la marine durant trois siècles, elle sera fermée en même temps que l'arsenal de Rochefort en 1927. Nous avons bénéficié d'une visite guidée fort détaillée, certains d'entre nous ont pu fabriquer leur propre cordage. Une démonstratrice d'une habilité stupéfiante a tenté de nous apprendre à effectuer une quantité de nœuds, mais sans grand succès finalement!

Notre périple s'est poursuivi à l'hôtel de Cheusse, qui est devenu en 1936 le musée de la marine, où nous avons pu admirer beaucoup de maquettes



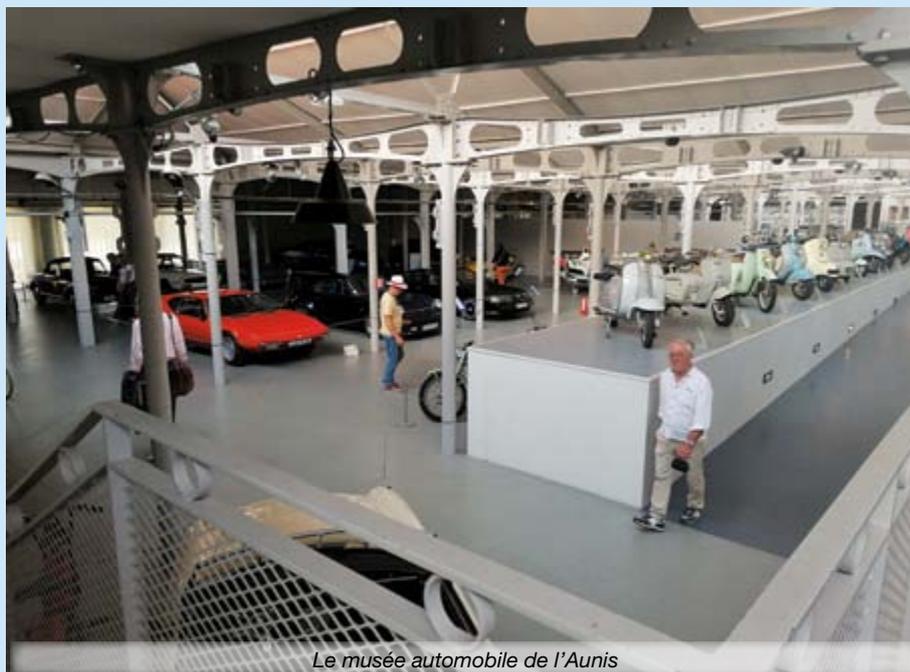
de navires à voile toutes magnifiques, mais aussi des réductions de machines qui ont fonctionné à l'arsenal. Nous avons entrevu le monde des bagnards qui ont travaillé pour l'arsenal, nous avons pu nous faire une idée des techniques anciennes de construction navale. Bref, le temps est passé bien vite, puis nouveau déplacement à pied cette fois vers notre restaurant sur le port de plaisance.

Notre week-end s'est terminé par la visite... d'un musée automobile: le musée de l'Aunis. Il présente environ 120 voitures de 1910 à 1994, pour la plupart en état de marche. Là aussi il paraît évident que le culte de l'élégance est au premier plan dans le choix des modèles ex-

posés, ce qui explique bien sûr la présence d'une SM. Deux musées automobiles en une seule sortie: notre gentil organisateur a fait fort.

Les équipages se sont alors dispersés, il a fallu conduire prudemment, nous avions plein d'étoiles dans les yeux.

Pierre Chappaz



Le musée automobile de l'Aunis





LA VIE DU CLUB

Merci à nos fidèles membres venus perpétuer le rendez-vous annuel du Club à l'occasion de la Sortie Nationale. Une trentaine d'équipages ont fait le déplacement, dont plusieurs ayant fait plus de 1000 km pendant le week-end, poussés par la passion de la SM et les opportunités touristiques et gastronomiques à Châtellerault et Rochefort.

Cette sortie, prévue 6 mois à l'avance dans une région à chaque fois différente, offre la possibilité de rencontrer des membres d'autres régions, de découvrir les merveilles touristiques de notre beau pays, tout en faisant rouler sa SM en sécurité et en profitant des conseils des autres membres. L'ancienne région Poitou-Charentes recouvre 4 départements: 86, 16, 17 et 79. Sur une vingtaine de membres recensés dans cette région, 4 seulement étaient présents

cette année. Il y a encore du travail pour stimuler et faire sortir nos SMistes! Il faut rappeler que plus la voiture roule régulièrement, moins elle a de chances de tomber en panne...

En 2025 la France recevra les SMistes de toute l'Europe en Alsace à la Pentecôte, les 7, 8 et 9 juin prochains, pour la prochaine sortie internationale des Clubs SM. Souvenons-nous que l'Internationale de 2020, prévue en France (Chantilly) et qui correspondait aux 50 ans de la SM, avait été annulée à cause du Covid. Depuis ce rendez-vous manqué, les Anglais, les Norvégiens et les Suédois ont organisé ces rencontres internationales loin de nos bases, n'incitant que peu de Français à y participer. Ce sera donc l'année prochaine le rendez-vous, incontournable, pour lequel nous espérons la présence de plus de la moitié de membres français.

Le programme de cette sortie est déjà esquissé:

Logement pendant les 3 nuits dans le même hôtel à 3 km de Colmar,

Samedi 7 juin: visite en autobus de Colmar et Eguisheim (avec leurs caves). Pas d'utilisation des SM. Soirée du samedi dans un cabaret à Soultzmat.

Dimanche 8 juin: circuit en SM dans les Vosges du sud avec visite de l'écomusée d'Alsace et du Musée Schlumpf à Mulhouse. Repas de gala le soir.

La région d'Alsace est proche de l'Allemagne, du Luxembourg et de la Suisse. Elle est reliée par de nombreuses autoroutes aux autres régions. Nous espérons donc une assistance nombreuse. Prenez date, le bulletin d'inscription pour cette sortie sera disponible en janvier prochain.

Philippe Beugin



La croisière bleue: A l'issue de la sortie nationale trois SMistes dans leur SM bleues ont poursuivi leur séjour sur l'Île de Ré



LA SORTIE INTERNATIONALE

En Suède du 17 au 20 mai 2024, relatée par deux membres

Départ d'Angoulême

Lundi 13: Départ sous la pluie de notre région des Charentes.

Mercredi 15: Début de la traversée de l'Allemagne accompagné par le soleil, avec un premier arrêt à Coblenche, au confluent du Rhin et de la Moselle. Encore beaucoup de monuments anciens (civils et religieux) à voir dans la vieille ville, malgré les bombardements de la seconde guerre mondiale ayant laissé place à des quartiers modernes.

Judi 16, second arrêt: Rostock, toujours sous un soleil d'été, avec un bain en mer Baltique pour le moins rafraîchissant, avant de prendre le ferry pour la Suède.

Vendredi 17: La SM et son conducteur débarquent sur le territoire suédois en direction d'Älmuth, ville berceau d'IKEA. Installation à l'hôtel IKEA (pour

deux nuits) avec ses cages d'escaliers décorées de posters des années 50 (époque des débuts de l'entreprise) et tout son mobilier Ikea, puis visite du musée Ikea, avec spécialement le coin des tissus, à mon avis époustouflant.

Samedi 18: Au milieu des forêts, à quelques kilomètres de l'hôtel, pour commencer la journée, un "safari" à bord d'un mini train au milieu d'un parc fermé peuplé d'élans et de bisons. Le repas est pris sur place et, dans l'après-midi une surprise nous attend dans une église de village: petit concert d'instruments anciens, dont un violon fait à partir d'un sabot de la région, pauvre à l'époque.

Dimanche 19: Visite du site de Huseby Bruk: ancienne fonderie privée (17/18^e siècles) ayant fait la fortune d'une famille suédoise avant la récession et sa fermeture survenue dans la

seconde moitié du vingtième siècle. Déjeuner sur place dans les anciennes écuries entièrement remodelées. Fin de visite par le manoir resté "dans son jus" et encore meublé.

Encore quelques kilomètres vers le nord pour gagner la ville de Växjö. La campagne est parsemée de maisons typiques entièrement en bois que l'on voit un peu partout. La couleur brune des murs vient du fait qu'à l'origine on employait une mixture à base de cuivre pour les peindre.

Arrivées à Växjö, la cinquantaine de SM s'éparpille sur une grande place, sous les fenêtres de l'hôtel Elit Stadshotel, où nous dormons pour la dernière nuit suédoise. Le bâtiment de l'hôtel est quasi similaire à celui qui nous fait face de style "grand siècle". Ce soir, dîner de gala sous l'égide de Lars Frykholm, organisateur de

cette très belle rencontre internationale.

Lundi 20: Visite du musée privé Motorola avec ses automobiles, motocyclettes et autres automates, tous en état de fonctionner. Déjeuner rapide et il faut vite songer à se quitter. Pour finir mon périple en Suède 2024 toujours avec le soleil et de la chaleur: un dernier bain en mer Baltique en attendant le ferry pour Rostock et la traversée de l'Allemagne.

Mardi 21, direction Trèves: Il m'avait bien semblé avoir entendu un bruit sur l'autoroute vers Gottingen... ce n'était pas le fantôme de Barbara mais l'enjoliveur droit du pare-brise qui s'envolait!

Mercredi matin, retour vers le Poitou-Charentes et un compteur affichant 4585 kilomètres de plus qu'au départ. Prêt pour de nouvelles aventures.

Frédéric Berruer

Départ de Vannes

Avec Catherine, depuis longtemps on parlait de faire un périple en Europe du nord, et quand nous avons vu que la sortie internationale du SM Club de France aurait lieu en Suède, nous n'avons pas réfléchi longtemps. Après s'être inscrits, j'ai commencé dans un premier temps à réfléchir sur la préparation technique du voyage, et Catherine s'est occupée de trouver les hôtels pour l'aller et retour sur notre itinéraire. L'itinéraire: France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Suède. 2100 km et autant au retour.

J'ai donc amené ma SM chez Jean Michel Dodard pour une grosse révision classique: huile minérale 15W50 et filtre. Vérification des bougies LDR,

LHM, cassette, carburateur, allumage, les courroies, tous les graisseurs. Plus la purge des freins, l'embrayage, la direction, recharger la climatisation, gonfler la roue de secours, réglage des phares, régler la cassette neuve à emporter.

Les pièces à emporter et les précautions.

Assurance voiture, rapatriement éventuel, frais de santé hospitalisation, carte européenne de Sécurité Sociale.

Cartes routières en plus du GPS; prévoir sur l'itinéraire, les péages ou "vignette péage" les ponts et, condition météo, 2 parapluies sans oublier 2 gilets jaunes et 2 triangles.

Argent, liquidité, cartes bancaires, en fait tout se règle par carte.

Et l'outillage, jeu de clés, tournevis etc., + fusibles, ampoules, chiffons, cassette, bobines, câble batterie, courroies, huile, LDR, roue de secours gonflée.

Voilà, on essaie de penser à tout, sauf à l'imprévisible, qui est intervenu entre Angers et Le Mans après notre départ de



Vannes. En suivant un camion, la SM a dû recevoir un gravillon qui a explosé la vitrine centrale. Heureusement la pluie s'était arrêtée et réfléchissant vite, je tente d'appeler Geneviève Fraleux pour savoir si je peux m'arrêter à Houilles pour changer la vitrine: «Pas de soucis, nous sommes là». Geneviève nous attendait au bout de la rue pour nous guider jusqu'au local des pièces détachées. Pierre Fraleux était là aussi pour une visite du stock...!

Nous changeons la vitrine centrale en verre, et je prends en plus un kit complet en polycarbonate, que j'ai installé en rentrant à la maison (très bien, très propre, on ne voit pas la différence). Nous avons été très bien accueillis, et bien conseillés. Merci à Pierre et Geneviève.

Après ce "détour", nous poursuivons notre route jusqu'aux portes de Maastricht après être passés par la Belgique pour une première nuit et nous remettre de nos émotions. Le lendemain matin, départ pour le Danemark en passant par les Pays-Bas et l'Allemagne. Journée fatigante, tant la circulation est dense, je n'ai jamais vu autant de camions, de ralentissements, d'embouteillages, surtout à l'approche de Hambourg, des travaux partout, et des kilomètres de camions.

En fin d'après-midi, nous arrivons au Danemark, à Christiansfeld, petite citée classée par l'UNESCO. Le Danemark est très agréable, pas de grands axes surchargés. Hôtel très plaisant. Je fais le deuxième plein (le premier à Houilles) et là je constate que depuis le départ

je consomme 10 l/100... je suis très surpris, il faut dire que j'ai roulé en continu dans le flot de la circulation, à des vitesses raisonnables. En essence on n'a pas le choix, il n'y a que du SP95 E10, au Danemark et en Suède.

Le lendemain matin, départ pour Älmhult en Suède, en passant par le pont de l'Øresund, impressionnant ouvrage suspendu au-dessus de la mer qui relie Copenhague à Malmö. On voulait passer par-là plutôt que de prendre le ferry. Dans les derniers kilomètres avant d'arriver à notre destination, deux SM sur notre route, que nous terminons ensemble. Nous dormons à l'hôtel IKEA, (eh oui) dans la ville où tout a commencé dans les années 50, avec en face le muséum IKEA qui retrace toute l'histoire. Sur



le parking, environs 60 SM, du jamais vu (pour moi), Suède, Allemagne, Hollande, Suisse, Belgique, Norvège, Grande Bretagne, Danemark, et quatre équipages français.

Nous faisons la connaissance de nos compatriotes, Didier et Christiane, Alfred et Micheline, venus de la région lyonnaise et de Frédéric d'Angoulême. Nous avons tous beaucoup discuté, ainsi qu'avec les autres équipages en français ou en anglais.

Le deuxième jour nous partons pour Växjö, un peu plus au nord, où le soir se déroulera la soirée de Gala, avec les remerciements à Lars Frykholm, du club suédois organisateur de ce meeting et cadeaux des différents clubs présents... Encore un bon souvenir!

Pendant ces trois jours les visites se sont succédées : parc d'élans, musée automobile, villages de vieux métiers. Rouler sur les routes suédoises, traverser de grandes forêts, du beau temps, au volant de sa SM, comment dire... Du bonheur!

Nous avons prolongé notre séjour de trois jours, quitte à faire 5000 km, autant visiter, l'île de Öland, et Malmö. Très jolie ville. Contrairement à ce que nous pensions, le coût de la vie est très abordable, grâce aussi à la parité de la couronne Suédoise qui a bien chuté. Nous effectuons le voyage inverse pour rentrer chez nous, sans encombre.

Nous allons retrouver nos amis français à la sortie nationale de juin à Châtellerault et Rochefort avec grand plaisir. Nous

prenons date aussi pour le prochain rassemblement international qui se déroulera l'année prochaine en juin en Alsace, tellement nous avons apprécié ce bon moment.

Maintenant en ce qui concerne le comportement de la SM, de tout ce que j'ai amené, je n'ai eu besoin de rien à part un tournevis cruciforme pour changer ma vitrine centrale, si ce n'est d'un appoint en huile d'environ 1 litre sur les 5000 km parcourus, et une consommation globale de 10 l/100. La voiture n'a pas chauffé dans les embouteillages, avec la climatisation en route tant il faisait chaud pendant notre voyage. Donc, entretenez bien votre SM, faites-la rouler, et elle vous emmènera loin...

Alain Clotaire Bardoux



RÉUSSIR UNE SORTIE EN SM

N'étant pas mécanicien, je m'entoure toujours de précautions avant de partir et pendant la sortie et c'est avec une longue expérience que je vous en parle.

Partir pour un long parcours en SM impose une révision de base (niveaux huile, eau, LHM, boîte de vitesses, etc.) et la vérification des dates des derniers renouvellements des fluides. C'est en mettant la SM sur un pont que l'on peut détecter une éventuelle fuite, du retour de conjoncteur, du radiateur d'huile ou d'eau, des durites eau et huile... il est aussi possible de disposer un carton sous la SM pour détecter les pertes de fluide.

La courroie d'alternateur paraît fine mais elle est solide; il faut vérifier visuellement qu'elle n'ait pas de fissure, que sa tension soit correcte et qu'elle soit bien alignée. On peut placer également une courroie de secours en attente en démontant et remontant l'accouplement élastique.

Le bon état des durites d'essence est la précaution numéro 1. Un changement préventif tous les quatre ans est un minimum et surtout un contrôle visuel après démarrage de la voiture est indispensable, même après un remplacement.

Par la même occasion il faut vérifier la date du dernier changement de la batterie en notant cette date directement dessus. Après 5 ans, un remplacement préventif est conseillé.

Vérifier l'ancienneté des pneus, surtout à l'avant (ne pas dépasser 10 ans même avec faible kilométrage) et surtout s'assurer que la roue de secours est en bon état et gonflée comme les autres pneus.

Sphères: Si en général les sphères de suspension sont en bon état, on pense moins à la sphère de disjoncteur responsable de claquements continuels si elle n'est plus gonflée. Pour la sphère d'accu (sous l'aile avant gauche), il faut en connaître la date de changement. A défaut d'une trace de son chargement dans votre dossier d'acquisition de la voiture, ou d'un changement depuis votre acquisition, il est conseillé de procéder à un échange standard, car un jour ou l'autre cette pièce sera source de fuites de LHM.

L'allumage est bon? Vérifier les bougies, c'est le plus simple ainsi que la date de leur remplacement.

Prêt pour partir? Faites le plein de SP 98, qui vous assure une autonomie de 500 à 600 km et de faire la totalité du parcours sans devoir vous arrêter et d'ailleurs de

payer l'essence plus cher. Quand vous vous arrêtez, mettez le frein à main et passez une vitesse car le frein à main a en général une action assez faible.

Fermez les vitres. Si elles ne remontent pas – incident stressant s'il en est – ce peut être dû à un mauvais contact du commutateur de lève vitre, ou plus souvent à une défaillance de la roue dentée du réducteur (édentée, fissurée ou cassée). Le moteur n'est que très rarement en cause.

Sur les SM injection, une petite manivelle stockée dans l'envers de la plage arrière permet par un trou situé dans le panneau de porte de remonter la vitre. Sur une SM carburateur, il s'agira de se faire prêter ce lève-vitre par un autre participant à la sortie si vous disposez bien du trou d'accès au moteur de lève-glaces dans votre portière...

Partez serein, sans oublier de vérifier la date du dernier contrôle technique et la validité de votre assurance. Respectez les vitesses autorisées, gardez un œil sur votre tableau de bord et vous apprécierez votre SM à un régime moteur optimal de 3500 tr/mn. Ayez confiance en votre SM, c'est une voiture fiable.

Philippe Beugin



REVUE DE PRESSE

BERNARD PIVOT

■ **Auto Heroes n° 37**: Article sur Thierry Dehaeck et sa collection de SM.

■ **Rétroviseur HS Mai-Juin-Juillet 2024**: Reportage sur la SM Carburateur de Yann Piton.



Un citroëniste dans l'âme, décédé le 6 mai 2024. La SM lui ayant appartenue avait été présentée au Rétromobile 2024. LVA lui a rendu hommage dans son numéro du 30 mai.



Bernard Pivot, un citroëniste dans l'âme

Journaliste, écrivain, critique littéraire, présentateur et producteur d'émissions télé, Bernard Pivot est décédé à l'âge de 89 ans. Amoureux des livres, il multipliait les casquettes et cultivait d'autres passions, celles du football et de la Formule 1. Celui que les Français retrouvaient pour les programmes Apostrophes et Bouillon de culture portait également dans son cœur les automobiles. Plus que la technique, c'est bien le style qui suscitait son admiration. Sa carrière d'automobiliste, Bernard Pivot la débute à 19 ans aux commandes de la Citroën Traction 11 CV familiale. Outre la Dauphine acquise à ses 25 ans lors de son arrivée à Paris, l'homme de lettres restera fidèle à la marque aux chevrons avec une succession de DS et ID. Son coup de cœur sera une Citroën SM. « La voiture de ma vie fut une SM », révélait-il lors d'une interview. Sa seule voiture acquise d'occasion qui plus est. Après un peu plus de 100 000 km parcourus à son volant, le temps était venu de la revendre. Malgré tout, elle aura laissé une empreinte forte dans l'esprit du journaliste qui savait sa beauté. Lors du salon Rétromobile 2024, l'Euro SM Club a rendu un hommage à cette passion sur son stand en présentant l'exemplaire ayant appartenu à Bernard Pivot.

FRANÇAIS À L'ÉTRANGER

Christian Aubert, qui vit aux USA, nous a fait parvenir une photo de sa SM.



VENTE SM

La SM de Jerry Hathaway est mis en vente par sa fille sur le site:

<http://www.bringatrailer.com/listing/1972-citroen-sm-49/>

Une peinture sera probablement nécessaire...



VARIATEUR D'ÉCLAIRAGE

Tableau de bord SM

Le variateur de luminosité d'éclairage des instruments de bord de SM situé sous la colonne de direction pose souvent problème suite à l'oxydation du bobinage résistant ou bien de la lamelle circulaire. De plus, il est difficile à remettre en état, sa conception ne facilite pas le travail. Que faire? Plusieurs solutions possibles:

Le supprimer

Rien de plus simple: il suffit de déposer l'habillage inférieur (5 vis + les deux baguettes chromées à faire glisser vers soi) débrancher les deux cosses "FAST ON" jaune et rouge et les shunter à l'aide d'un strap de 4 centimètres équipé de deux cosses mâles. L'inconvénient est que l'éclairage ne sera plus réglable, ce qui n'est pas un mal en soi, la puissance étant faible.

Le changer

Difficile à trouver, il peut se remplacer facilement par un potentiomètre bobiné de 25 watts 20 Ohms, exemple sur

<https://fr.aliexpress.com/item/32832596591.html>

Deux montages possibles en résistance variable il faudra brancher une des deux cosses de la voiture sur une extrémité du potentiomètre, l'autre sur le point milieu (curseur).

Avec 20 ohms, la chute maximale de tension sera de 2,66 volts ce qui me semble suffisant vu le peu de puissance lumineuse. Sinon, il est possible de doubler ou même tripler la valeur de la résistance

Adapter un système LED

Une autre possibilité est de profiter de ce changement pour

monter des ampoules LED T10 12 volts, faciles à trouver.

Cependant le variateur doit être changé par un de type PWM en masse commune (entrée 12V-/ sortie lampes)

- Les ampoules LED sont polarisées (attention au sens de montage)
- Il y aura une adaptation mécanique à faire.

Cette solution présente l'intérêt de ne pratiquement pas chauffer.

Il est également possible de monter des ampoules LED sans variateur, il suffit de shunter les cosses rouge et jaunes sous la colonne de direction

Je reste à la disposition de tous ceux qui auraient besoin de compléments d'information,

Yves Hebert



OUTILS SPÉCIAUX

Motoréducteur pour remonter les vitres

En cas de panne du moteur situé dans la porte. Une réalisation simple, peu coûteuse mais qui nécessite un tour. A noter que toutes les SM n'ont pas l'accès nécessaire pour utiliser ce montage!

Le motoréducteur est composé d'un mini moteur de 12 volts, et d'un réducteur. La vitesse de sortie se situe entre 40 et 80 tours minute. Ce produit :

- Diamètre du motoréducteur 35 mm
- Longueur totale 16 cm,
- Diamètre de l'arbre 12 mm
- Longueur totale de l'arbre 16 cm avec un rétreint de 7 x 20 mm en bout d'arbre

Lien pour acheter :

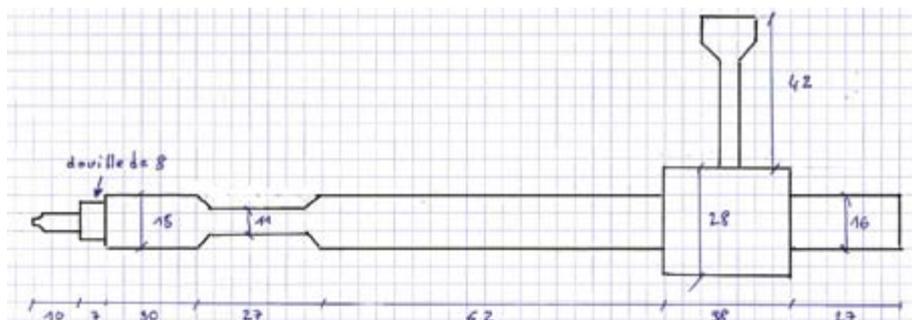
<https://fr.aliexpress.com/item/1005006831406222.html>



Ensuite, le raccordement électrique peut se faire soit avec un fil équipé de pinces crocodile, soit avec une prise allume cigare.

Pour les puristes, un inter type remonte vitre permettra d'inverser les pôles afin d'obtenir la montée et la descente

Yves Hebert



MARIAGE EN SM



Mathieu et Melie Vaneph

CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

DATES	LIEUX	MANIFESTATIONS	CONTACTS
12-15 septembre	Chantilly	Art & Éléance	Philippe Beugin
14-15 septembre	Rouen	Auto Moto Rétro	Thierry Delastre
21-22 septembre	Tour du Mont Blanc	Sortie Rhône-Alpes	Alfred Laval
18-20 octobre	Strasbourg	Salon Auto, Moto & Co	
9-11 novembre	Lyon	Salon Epoqu'Auto	
7 décembre	Clermont-Ferrand	Assemblée Générale	Philippe Beugin
5-9 février	Paris	Salon Rétromobile	
Pentecôte 2025	France - Alsace	Sortie internationale	Philippe Beugin

LES NOUVEAUX MEMBRES

ALDIAS Pierre	11	GAUD Yves Edouard	41	PAYEN Jean-Luc	10
ALLAIRE Alain	44	GAZUIT François	45	PHILIPPS Cristiana	67
ANDREI Daniel	93	GESSION Fabien	16	SEMPELS Koen	Belgique
AUSEMS Joost (JMA)	Pays-Bas	HUC Michel	31	SENEQUIER Jacques	83
BARBARIN Bruno	33	LACOLEY Jean-François	14	TRAPLETI Claudio	78
BARREAU Patrick	37	LIOT Dominique	50	TRIFFAUX Didier	47
BLONDIOT Christian	92	MANNEVILLE Valentin	76	TURCO Denis	38
BÜHLER William	33	MERCIER Yohan	12	URBANEK Valery	62
CAIMI Bernard	38	MULLIEZ Jean-Philippe	62	VIEL Antoine	75
CORRE Maxime	44	PARAYRE Ludovic	Belgique		
DUMEZ Jean-Louis	63	PATRY Frédéric	36		



 **CLUB DE FRANCE**

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