

SM

CLUB DE FRANCE



N° 121 - 04/2025

SOMMAIRE



Revue n°121
du SM Club de France

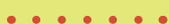
3 Éditorial



4 Epoqu'auto 2024



6 La Ferté Vidame



7 La FFVE



8 Rétromobile 2025



10 Les miniatures
de la SM



11 Assemblée générale



14 La variété des
radios installées par
Citroën dans la SM



18 Réunion
de la FICCSM



22 La façade de la SM



23 Membre d'honneur
Calendrier
Nouveaux membres

Photos de la revue par :

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

4 Salon Epoqu'Auto 2024



8 Rétromobile 2025



Rallye Monte Carlo 2025





À l'heure où le Salon Rétromobile de Paris rouvre ses portes, où le monde entier de l'automobile s'apprête à redécouvrir la beauté et la richesse de nos belles mécaniques anciennes, l'ensemble du Conseil d'Administration du SM Club de France a fait preuve de son engagement. Cette mobilisation exceptionnelle a encore été récompensée par de nombreuses visites sur notre stand : visite des adhérents historiques et aussi des nouveaux propriétaires ou des futurs acquéreurs. C'est aussi un moment privilégié pour rencontrer nos amis et SMistes

de l'étranger européens ou d'Amérique du Nord.

C'est un secret pour personne, la Citroën SM est d'abord une belle carrosserie. Robert OPRON fut le maître d'œuvre qui dessina ses courbes et permit de faire briller nos yeux. Derrière sa vitrine et ses six optiques, son moteur a toujours été très exigeant. Après les motorisations carburateurs des premières années, l'arrivée en 1972 de l'injection électronique a permis d'obtenir un gain de puissance.

Des spécialistes bien connus de nous tous ont proposé d'autres évolutions. Monsieur Georges REGEMBEAU dans son garage situé près de Macon apportât des améliorations et une fiabilisation de la mécanique. Il développât également un moteur diesel lui ayant permis avec une consommation de 6 à 7 litres aux 100 km, d'en faire une routière économique. Plus récemment, Monsieur Jean Michel GALLET, dans son garage proche de Troyes propose toujours et encore un moteur Masérati plus fiable et plus puissant.

Avez-vous cru que la belle Citroën SM ne pouvait plus vous surprendre ? Un adhérent du SM Club de France l'a rêvé ! Amédée LICTEVOUT dans son garage proche de Perpignan l'a fait ! La SM 100% électrique ! Elle fut exposée à Rétromobile. Le moteur électrique est alimenté par un ensemble de 14 batteries. Il n'y a plus d'embrayage mais la boîte de vitesse a été conservée. Le savoir faire en matière de Rétrofit nécessite de nouveaux ingénieurs et la maîtrise de ces technologies.

D'autres rêves ont nourri d'autres projets. C'est ainsi que d'autres Citroën SM exceptionnelles, des SM cabriolets « hors Henry CHAPRON », ont été construites par des carrossiers de talent. Des ateliers français, allemands et italiens ont converti des SM coupés en SM cabriolets. L'un d'eux fut également exposé lors du Salon Rétromobile.

Je vois, dans la réussite de toutes ces aventures des garagistes et des carrossiers, la preuve tangible que les métiers d'art garantissent la transmission et la valorisation du patrimoine. Nous chérissons tous la Citroën SM, si fragile et si forte à la fois. Ne cessons jamais de la préserver. Chacun à sa manière, avec notre énergie, sachons la garder vivante. Ensemble !

Thierry Delastre

CONSEIL D'ADMINISTRATION BUREAU

Président:

Thierry Delastre

Vice-présidents:

Pierre FRALEUX
Philippe BEUGIN

Secrétaire:

Charles PARADIS

Trésorier et adjoint*:

Benoît CHATELAIN
Philippe VERON-DELOR*

ADMINISTRATEURS

Yves HEBERT
Bernard CLAVÉ
Anthony GATT
Bertrand REYMOND
Pierre VERPEAUX
Rens WOLTERS

RESPONSABLE DE LA PUBLICATION

Thierry Delastre

COMMISSION REVUE

Philippe BEUGIN
Geneviève FRALEUX

COMMISSION PR

Benoît CHATELAIN
Pierre FRALEUX
Charles PARADIS
Bertrand REYMOND
Pierre VERPEAUX

RELATIONS INTERNATIONALES

Rens WOLTERS

CORRESPONDANTS RÉGIONS

ALSACE

Germain SPECHT

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 750 exemplaires

Réalisation et Impression
Imprimerie JULIEN - 62 Divion
Achevé d'imprimerie en mars 2025
MARS 2025 - 1^{er} trimestre 2025
Dépôt légal : AVRIL 2025 N°121

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



EPOQU'AUTO 2024

Encore un Salon de plus à l'actif de notre Club bien aimé. Nous avons pu constater que cette présence est toujours appréciée de nos amis adhérents ainsi que des visiteurs lambdas, qui furent nombreux dans le Salon en général avec plus de 100.000 entrées pour cette édition. Vu le nombre de stands de toutes sortes, les Clubs, les marchands de pièces et autres vendeurs de voitures, les expositions thématiques, il était impossible aux visiteurs de tout voir en une seule journée et ce malgré une circulation facilitée dans les larges allées. L'augmentation de la surface et du nombre de bâtiments n'y est sans doute pas étrangère.

Pour parler trivialement, on va pouvoir dire que « Les 3A ont fait fort cette année ». Sur notre stand trône la superbe SM Vert des Tropiques aimablement prêtée par nos

amis Christiane et Didier Souriau toujours actifs, car eux-mêmes bien occupés sur le stand Rolls Royce. Ils avaient pour la circonstance revêtu les tenues d'époque adaptées



à ce qui sied à la vieille Angleterre « la classe » (of course) bien évidemment.

Cette année changement d'habitude. Nous étions dans le hall 7 à l'opposé de nos « chers amis » de Citroën avec lesquels nous avons quelques différents justifiés. Nombreux ont été les amateurs sur notre stand, adhérents, futurs adhérents, ou simples curieux. La SM qui, comme la DS en son temps, avait vingt ans d'avance à sa sortie, suscite toujours la même admiration. De l'étonnement,

des questions, d'où une série de réponses et explications que nous nous sommes fait un plaisir de donner. Dans la même veine, à propos des performances de Sa Majesté on s'aperçoit que la toute jeune génération, n'ayant pas connu notre époque de relative liberté routière est avide et curieuse de connaissances sur cette période où la publicité « quel scandale ! », pour les voitures faisait état des meilleures performances (parfois même enjolivées!!). Pouvoir affirmer que nous

roulions plus vite sur les nationales de l'époque que sur les autoroutes actuelles les laisse sans voix. C'est compréhensible quand on voit qu'une auto moderne disposant de 200ch est obligée de rouler à 80 km/h alors qu'avec nos 170ch nous roulions à 220km/h. Cherchez l'erreur !! En résumé nous avons passé trois jours très agréables en bonne compagnie dans un hall bien éclairé qui, en dehors de la SM bien-sûr, ne manquait pas d'intérêt puisque comportant entre-autres la présence d'un superbe plateau Hotchkiss, de Facel Véga, de Marcadier, ainsi que les étonnantes Studebaker, etc... Avouez que comme environnement il y a pire !! Toute notre équipe vous dit au plaisir de vous revoir l'année prochaine, sans oublier nos réunions et sorties, et toujours au volant de nos SM.

Jean-Charles Dufeu



LA FERTE VIDAME

CLAP DE FIN

L Le Centre d'Essais de la FERTE VIDAME est pour nous, citroënistes convaincus et un peu sectaires, le fief des prototypes CITROËN. Beaucoup l'ont découvert en 2019 pour les 100 ans de CITROËN. D'autres avaient eu l'occasion de se rendre sur les lieux lors de rencontres de clubs à l'époque de sa restauration. S'il a permis d'y accueillir des VIP, le circuit n'était en principe ouvert que sur autorisation spéciale.

Le circuit de la FERTE VIDAME est situé à 135 km de Paris, à l'ouest de Paris, ce qui permet de faire un aller-retour de Paris sur une journée. Le site, d'une superficie de 850 hectares, est ceinturé en totalité par un mur de 2,40 m sur 11,5 kms. Il comporte une ferme, les ruines d'un château, des surfaces libres, des hangars agricoles et des bois, le tout sans être traversé par une voie publique.

Le secret absolu a été maintenu sur ses activités. Des pistes d'essai seront construites avec des « couloirs piscine » à hauteur variable, une soufflerie et des pistes de démarrage en côte, notamment.

En 1937, les frères MICHELIN, propriétaires de CITROËN, réalisent bien le potentiel du site et l'acquièrent en novembre 1938. Aussitôt sont programmés les essais de la TPV, qui deviendra la 2CV, tout comme les tests d'évolution du camion U23.

En 1997, il est décidé de sortir de leur cachette dans les greniers les 3 TPV escamotées pendant la dernière guerre. Ces prototypes seront exposés à RETROMOBILE pour les 70 ans de la 2 CV.

En 1975, avec le rachat par PEUGEOT, une remise à niveau du site est effectuée. Elle doit permettre les tests des véhicules du Lion. Sont alors construits des boxes pour tester les véhicules sous des températures de moins 25° à plus 45°, des salles de résistance à la corrosion, des installations de tests de résistance électromagnétique et même un circuit reproduisant les conditions de roulage en ville.

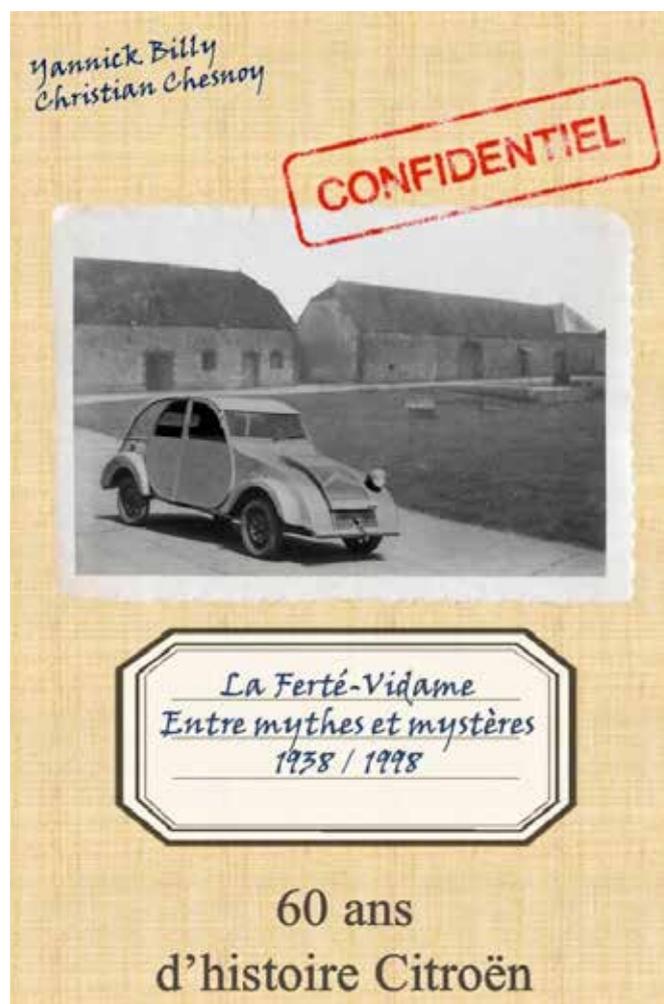
C'était donc un site de tortures où les essayeurs pouvaient effectuer jusqu'à 750 kms par jour. Les voitures roulaient dans les deux

sens pour éviter l'usure d'un seul côté.

Toutes nos voitures préférées et probablement les SM sont passées par là. Toutes ces installations paraissaient éternelles. Personne n'imaginait que STELLANTIS, devenu propriétaire des lieux, trouve le moyen de réaliser une bonne affaire en vendant le site à une société d'exploitation forestière. Nous aurions préféré le voir abriter le Musée CITROËN, surtout depuis la restauration de la ferme avec des cuisines modernes.

Une dernière visite des lieux a été organisée le 30 novembre par l'AMICALE CITROËN. Tout avait déjà été déménagé et le site était sans vie. Sur les parkings quelques véhicules subsistaient, en attente d'enlèvement. Difficile d'accepter cette fermeture après celle du 42 des Champs Elysées et du Conservatoire CITROËN à Aulnay-sous-Bois.

Philippe Beugin



La FFVE à laquelle appartient le club depuis 25 ans sous le numéro 318 est une Association reconnue d'utilité publique dirigée par Jean Louis BLANC et Pascal ROUSSELLE qui a vu son importance grandir depuis l'apparition des cartes grises de collection qu'elle gère pour le grand bien des vrais collectionneurs puisqu'elle vérifie l'authenticité d'un véhicule avant de lui attribuer l'attestation qui va servir de base pour l'obtention de la carte grise officielle. On peut cependant regretter que le terme « collection » soit abusivement utilisé car il s'applique aux véhicules de plus de 30 ans et que beaucoup confondent collection et « collector ».

L'âge de 30 ans devient trop faible car il va maintenant y introduire des véhicules produits à plus d'un million d'exemplaires même chez CITROEN où la XM, la XANTIA, l'AX et même le C15 sont acceptables.

VOICI LES CHIFFRES :

49% des véhicules 1970-1980.
25% de 1950 à 1960.
21% des youngtimers 1990-2000.
5% avant guerre.

Une moyenne de 3 autos par collectionneur.

50% la possèdent depuis au moins 10 ans avec laquelle ils parcourent 1100 km par an en moyenne.

La somme moyenne d'achat se situe à 21000 euros.

Les dépenses annuelles se situent à 3000 euros (entretien, garage, PR, carburant, assurance).

Les déplacements : utilisation plus de 10 fois (38%) et participation à un événement (50%)

Les accidents : 95% ont déclaré 0 accident depuis 5 ans.

Le profil du collectionneur est qu'il a plus de 60 ans et dans 50% des cas, il est un retraité.

Les motivations enfin sont le plaisir de l'utilisation mais aussi de faire partie d'une famille de passionnés et c'est surtout à CITROEN que je pense car la marque représente toujours la marque la plus collectionnée en France avec 35 % de la totalité et sans doute une marque collectionnée dans le monde entier.

Le rôle de la FFVE s'est renforcé avec l'apparition des ZFE mais il resterait 35% des collectionneurs qui veulent rester en carte grise normale pour des raisons notamment sentimentales quand on a une voiture avec l'immatriculation d'origine historique et qu'on la possède de ce fait depuis au moins 15 ans puisque la nouvelle numérotation a démarré à la fin des années 2000. C'est curieusement le cas au club SM lors des sorties avec plus de 50% de voitures en ancienne immatriculation. Passer le CT tous les 2 ans est une contrainte positive car elle permet de faire un point de l'état de la SM qui est une voiture qui peut rouler très vite.

Pour le moment les forces de police sont tolérantes et n'ont pas le temps de vérifier si la SM est en carte grise de collection ou non !

Philippe Beugin





RÉTROMOBILE 2025

Notre stand, situé près de l'entrée du Hall 3 bénéficiait d'une bonne situation, entre Facel-Vega et Hispano-Suiza, que du beau monde !

Une Injection (qui cachait bien son jeu) Or de Simiane rutilante, mais sans antenne attirait les regards et les badauds.

La fréquentation générale du Salon a été supérieure de 10 à 15% à celle de 2024 d'après les organisateurs qui sont passés nous rendre visite et nous ont par la même occasion informés que l'an prochain Rétromobile se tiendra dans le Hall 7, les Halls 1,2 et 3 seront en réfection pendant 3 ans.

Notre stand a lui aussi bénéficié d'une bonne fréquentation.

En dehors des réinscriptions habituelles nous avons enregistré plusieurs réinscriptions post-Covid et sept nouveaux membres, dont un anglais, un américain de Boston et un français avec 2 SM, une injection et une carbu.

Nous avons aussi rencontré un Canadien qui va proba-

blement s'inscrire et un Français de Floride qui vient d'hériter en France de 2 SM avec un stock de pièces détachées qu'il souhaite nous proposer. Seul Philippe Pontois a vu son activité de vente de maquettes marquer le pas.

Il n'y avait que 3 SM sur ce Rétromobile, mais la seule authentique sur notre Stand. Les 2 autres étaient sur le stand NOVATION, une SM électrique et un cabriolet Wassmann dans le Hall 2.

Pierre Fraleux présentait son dernier chef-d'œuvre, un prototype de vitrine dont c'était la première sortie officielle. Un travail exceptionnel réalisé sur plusieurs années, 35 pièces au total dont 15

nouvelles pièces métalliques pour la partie « traverse avant » avec la création d'un outillage pour chaque pièce. Un investissement de 120 000 €, fabrication initiale prévue de 50 pièces à 2 400 € pour ceux qui veulent refaire leur façade après un choc ou transformer une version US en version européenne.

Ce Rétromobile fut aussi un grand moment de convivialité où toute l'équipe s'est retrouvée, avec plusieurs apéritifs au pommeau du Pays d'Auge ou au champagne et avec plusieurs casse-croûte abondamment organisés par Geneviève. Alors, à l'an prochain, Hall 7

Hugues Chomeaux

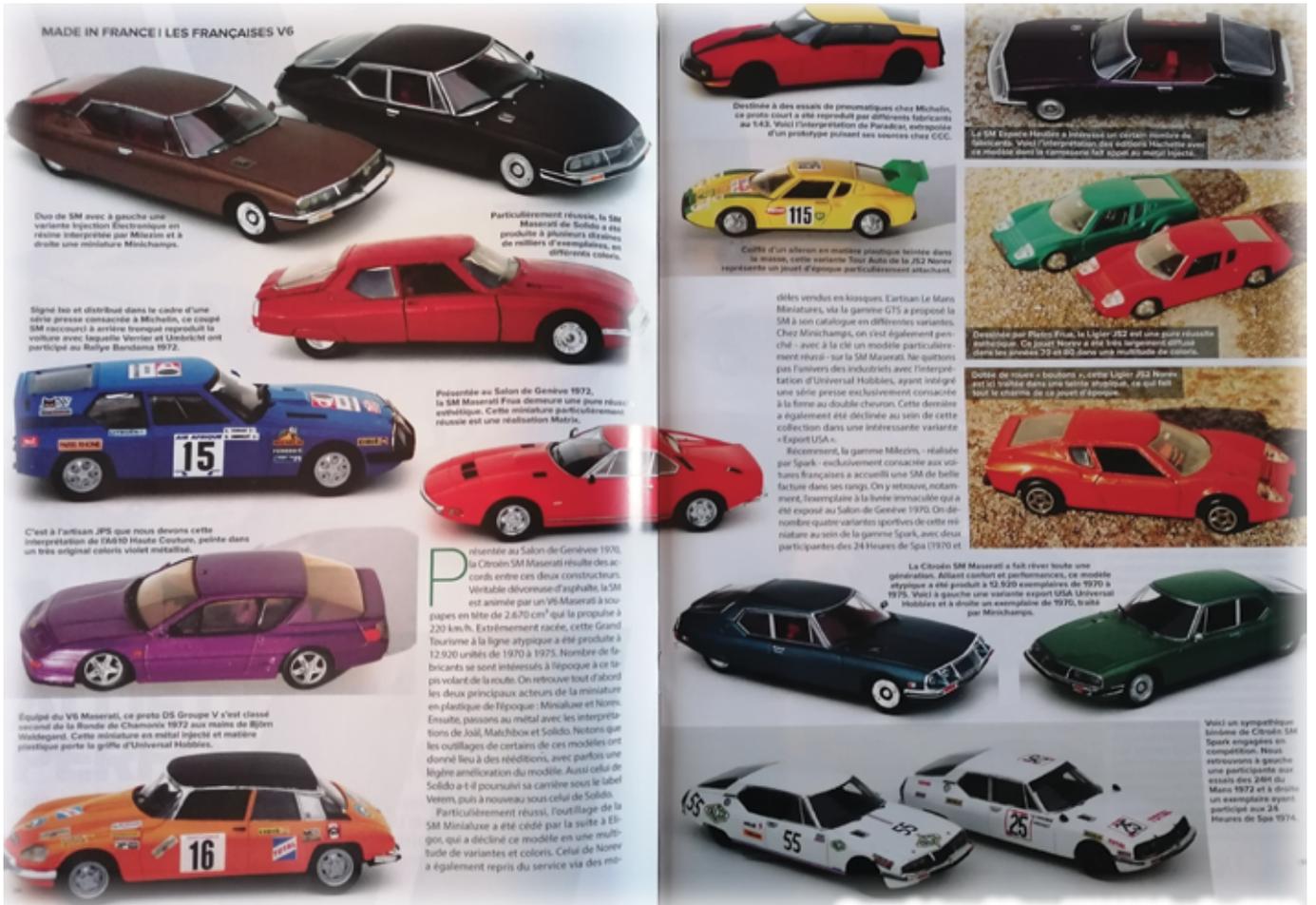




Moteur DS Proto V6



LES MINIATURES DE LA SM



MADE IN FRANCE | LES FRANÇAISES V6



Duo de SM avec à gauche une variante Injection Electronique et sa résine interprétée par Millecims et à droite une miniature Minichamps.

Particulièrement réussie, la SM Maserati du Solido a été produite à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires, en différents coloris.



Signé Iso et distribué dans le cadre d'une série presse consacrée à Michelin, ce coupé SM succédait à arrière-train reproduit la voiture avec laquelle Venturi et Uhlenhuth ont participé au Rallye Sanremo 1972.



Présentée au Salon de Genève 1972, la SM Maserati Frua demeure une pure réussite esthétique. Cette miniature particulièrement réussie est une réalisation Matrix.



C'est à l'artisan JPS que nous devons cette interprétation du 24470 Heulez-Chevalier, peinte dans un très original coloris violet métallisé.



Équipé du V6 Maserati, ce proto DS Groupe V s'est classé second de la Ronde de Chamoniix 1972 aux mains de Rikim Wakiyama. Cette sculpture en métal injecté et matière plastique porte la grille d'Universal Hobbies.



Présentée au Salon de Genève 1970, la Citroën SM Maserati résulte des accords entre ces deux constructeurs. Véritable divo d'origine, la SM est animée par un V6 Maserati à soupapes en tête de 2.670 cm³ qui la propulse à 220 km/h. Extrêmement rapide, cette Grand Tourisme à la ligne atypique a été produite à 12.920 unités de 1970 à 1975. Nombre de fabricants se sont intéressés à reproduire à ce fin volant de la route. On retrouve tout d'abord les deux principaux acteurs de la miniature en plastique de l'époque : Minialuxe et Norev. Ensuite, passons au métal avec les interprétations de Joal, Matchbox et Solido. Certains ont donné lieu à des rééditions, avec parfois une légère amélioration du modèle. Aussi celui de Solido a-t-il poursuivi sa carrière sous le label Venturi, puis à nouveau sous celui de Solido. Particulièrement réussi, l'outillage de la SM Minialuxe a été cédé par la suite à Eligor, qui a décliné ce modèle en une multitude de variantes et coloris. Celui de Norev a également repris du service via des mi-



Déclinée à des essais de pneumatiques chez Michelin, ce proto court a été reproduit par différents fabricants au 1/43. Voici l'interprétation de Paradis, extrapolée d'un prototype pulvérisé aux sources chez CCC.



Copie d'un allié en matière plastique finie dans le métal, cette variante Tour Auto de la JS2 Norev reprendrait un joint d'épave particulièrement attachant.

dèles vendus en kiosques. Enfin Le Mans Miniatures, via la gamme GT5 a proposé la SM à son catalogue en différentes variantes. Chez Minichamps, on s'est également gentili - avec à la clé un modèle particulièrement réussi - sur la SM Maserati. Ne quittons pas l'univers des industriels avec l'interprétation d'Universal Hobbies, ayant imité une série presse exclusivement consacrée à la forme au double chevron. Cette dernière a également été déclinée au sein de cette collection dans une intéressante variante « Export USA ».

Enfin, la gamme Millecims - réalisée par Spark - exclusivement consacrée aux voitures françaises a accueilli une SM de belle facture dans ses rangs. On y retrouve, notamment, l'interprétation à la ligne remarquable qui a été exposée au Salon de Genève 1970. On dénombre quatre variantes sportives de cette miniature au sein de la gamme Spark, avec deux participantes des 24 Heures de Spa (1970 et



La SM Espace Heuliez a hérité d'un certain nombre de succès. Voici l'interprétation des éditions Heuliez avec un modèle dont la carrosserie fait appel au métal injecté.



Déclinée par Pierre Frua, la Ligier JS2 est une pure réussite technique. Ce joint Heuliez a été très largement diffusé dans les années 70 et 80 dans une multitude de coloris.



Dotée de roues « boulons », cette Ligier JS2 Norev est ici réalisée dans une finition chromée, ce qui fait tout le charme de ce petit d'épave.



La Citroën SM Maserati a fait river toute une génération. Allant au-delà et performances, ce modèle atypique a été produit à 12.920 exemplaires de 1970 à 1975. Voici à gauche une variante export USA Universal Hobbies et à droite un exemplaire de 1970, built par Minichamps.



Voici un sympathique binôme de Citroën SM Spark engagés en compétition. Nous retrouvons à gauche une participante aux essais des 24h du Mans 1972 et à droite un exemplaire export participatif aux 24 Heures de Spa 1974.

Revue Automodelisme. N°304 Décembre 2024

Cette revue consacre un article aux GT françaises à moteur V6. À part les ALPINE, les VENTURI et les LIGIER JS2, c'est aux SM qu'est consacré cet article récapitulatif sur les 1/43 èmes et sur les marques qui lui ont consacré des séries au fil des ans, même si la tendance actuelle est aux modèles au 1/18ème ou 1/12ème fabriqués en Chine notamment par OXO.

Voici quelques exemples de marques :

La SM SOLIDO a été produite en différents coloris à plusieurs milliers d'exemplaires. La SM MINICHAMPS en plusieurs coloris.

Le proto MICHELIN sera produit par la marque PARAD-CAR extrapolé d'un prototype CCC.

La variante EXPORT USA sera produite par Universal hobbies.

Les SM compétition ont été produites chez SPARK (la numéro 55 Le MANS 72 et la numéro 25 24 h de Spa 74) La SM Hathaway a été vendue toute montée avec l'attelage par NEO .

La SM GENDARMERIE a été produite par MINICHAMPS, une miniature dotée d'une carrosserie en métal argenté.



Le proto DS groupe V de la ronde de CHAMONIX à moteur V6 en métal injecté a été produit chez UNIVERSAL HOBBIES.

La SM FRUA sera réalisée par MATRIX dans une série limitée très désirable.

La SM espace Heuliez a été faite par Neo, Matrix et Ha-chette.

Elle fut vendue au club avec une série limitée des 2 protos réalisée par un artisan comme le fait actuellement notre membre Philippe PONTOIS qui réalise des petites séries présentées encore récemment à RETROMOBILE.. ; À l'origine les acteurs de la miniature en plastique furent MINIALUXE et NOREV puis les miniatures en métal furent produites par Joal, MATCHBOX et SOLIDO. Puis Minialuxe a été vendue à ELIGOR qui réalise la SM en de nombreux coloris.

Philippe Beugin



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

DU 7 DÉCEMBRE À CLERMONT FERRAND

Nous continuons notre tour de France des villes intéressantes et bien desservies, favorisant ainsi le déplacement d'un nombre important de membres.

C'est le cas de CLERMONT-FERRAND et de son lien historique avec MICHELIN. En 1992 la sortie Nationale s'était faite au centre d'essais MICHELIN à LADOUX. Elle a inclus la montée du PUY DE DOME en SM et enfin la visite du musée du MAS DU CLOS près d' AUBUSSON. En 1995 de nouveau l' ICCCR en France à Clermont-Ferrand fut un moment inoubliable pour les milliers de Citroenistes qui s'étaient déplacés une fois de plus chez MICHELIN.

L'AG de 2024 permettait aux membres d'associer l'utile (participer à l'AG) à l'agréable : la visite de l'AVENTURE MICHELIN gratuite et offerte par le club aux présents de l'AG.

L'organisation permettait de tout faire à pied une fois la voiture garée le vendredi soir ou le samedi matin : les repas, l'hotel, l'AG, la visite Michelin et pour les épouses la visite du centre ville avec le tramway. C'est sans doute la raison pour laquelle il y avait plus de monde présent mais malheureusement moins de pouvoirs et votes par correspondance.

Rappelons que renvoyer son pouvoir ou voter par correspondance est un devoir surtout qu'un simple mail avec pièce jointe (le pouvoir) suffit.

Notre Président Thierry DELASTRE relata la vie du club en 2024 (sorties, salons) et l'activité PR qu'il présenta en l'absence du Trésorier. Un compte rendu de cette AG vous est parvenu avec la carte de vœux traditionnelle.

Parmi les traditions du Club figure la revue papier de qualité et ses 3 numéros en 2024

qui seront les derniers de l'ère LASER EDITION, notre partenaire depuis les années 90.

Une autre tradition : les cartes de membre format carte de crédit « embossées » avec le numéro de membre nécessaire pour le service PR. Une solution est en cours, restera à régler la question de l'envoi. Un chapitre important présenté était la sortie internationale des clubs SM européens à COLMAR le week end de Pentecote 2025. Un quota de 40 équipages européens était souhaité par notre délégué international, il restait donc 55 places pour les équipages français. Distribuant les premiers bulletins aux présents de l'AG, nous n'attendions pas à avoir dans le mois suivant plus de 50 réponses positives correspondant à nos fidèles membres toujours présents aux sorties du club. Les hotels, les restaurants et les visites ne pouvant dépasser un maximum de 180 personnes, nous regrettons à l'heure actuelle ne pas avoir satisfait des membres qui en sont restés à la date limite du 31 mars marquée sur le premier bulletin et qui sont inscrits sur une liste d'attente. L'AG se terminait par la visite de l'AVENTURE MICHELIN grâce à Jacques BAUVIR membre local du club qui avait aussi réservé les lieux de l'AG. Beaucoup ont apprécié le côté festif de l'AG car c'est dès le vendredi soir puis le samedi soir que nous nous retrouvâmes une cinquantaine pour conclure cette année club 2024 autour de bonnes tables. Pensez à réserver votre premier week end de décembre 2025 pour partager dans une ville nouvelle qui pourrait être BOURGES pour son intérêt historique ou BOURG en BRESSE pour son nouveau Musée automobile à COLLIGNY.

Philippe Beugin





LA VARIÉTÉ DES RADIOS INSTALLÉES PAR CITROËN DANS LA SM



Pour un modèle de série d'une durée de vie de seulement 5 ans - ou même 4, si l'on considère que la SM fut produite de 1970 à 1975, que peu furent fabriquées en 1970 et que celles fabriquées en 1975 se comptent sur les doigts d'une main - le nombre des différentes configurations radio standard que Citroën a montées dans une SM semble être historiquement le plus élevé pour un seul modèle automobile.

La raison de cette grande variété est peut-être liée au fait que la radio était montée latéralement entre les sièges avant dans la console centrale. Ce n'est pas l'endroit le plus intuitif pour monter une radio et c'est un endroit où le regard du conducteur doit s'éloigner de la route pour effectuer les réglages. Dans les rapports de test de l'époque, l'emplacement de la radio a été critiqué. Mais Citroën ne

pouvait pas la replacer sur le tableau de bord une fois la conception intérieure de la SM terminée.

En fait, Citroën proposait la radio en option lors du lancement de la SM. Une omission plutôt étrange puisque la SM était un coupé de luxe et que la concurrence (Jensen, Jaguar, Mercedes Benz) installait des radios en équipement standard. Les premières SM recevaient en fait un obturateur chromé à la place de l'antenne si la voiture était commandée sans radio. Au cours des années suivantes, Citroën semble avoir simplement intégré des antennes dans toutes les voitures construites.

L'acoustique n'a jamais été le point fort de la SM. Elle possédait trois haut-parleurs pour la radio : un caché à l'avant gauche sous le tableau de bord et deux dans les panneaux latéraux des

sièges arrière. Au départ, il était prévu qu'un son mono règnerait dans l'habitacle et que l'équilibre sonore entre l'avant et l'arrière serait réglable. Plus tard et principalement pour le marché américain, la stéréo a été installée car la SM était censée être un coupé de luxe et les voitures de prix comparable étaient équipées de radios stéréo.

La console centrale de la SM est très chargée, ce qui, sur certains modèles de radio nécessitait une disposition en deux parties où l'amplificateur était situé sous la boîte à gants, derrière un cache placé directement devant les genoux du passager. Deux ensembles de câbles épais partaient de là jusqu'à la console centrale où se trouvait le tuner.

Ce sont bien sûr sur les panneaux de contrôle des radios montées sur les SMs que les différences sont visibles.

1. Continental Edison

La radio originale a été développée par le fabricant français Continental Edison et porte l'appellation « R437 ». Elle possède un design vertical avec une façade noire et des boutons métalliques. Il y a 3 bandes de fréquence sélectionnables : SW1 (pour la réception FM, de 87,5 à 108 MHz), SW2 (pour les fréquences AM de 520 à 1610 kHz) et LW (pour les fréquences inférieures à l'extrémité inférieure de la bande AM comme 520 kHz). Techniquement, il s'agit d'une radio mono conventionnelle avec prise en charge de la FM. Le fonctionnement est identique à celui des autres radios : la molette verticale permet le réglage du volume, les gros boutons métalliques permettent de rechercher les stations de radio et il y a un réglage de balance.



Les stations peuvent être enregistrées à l'aide des boutons, qui sont retirés à cet effet puis repoussés dans l'appareil lorsque la station désirée est sélectionnée. Bien que les stations puissent être réglées automatiquement, la sélection manuelle est préférable car la radio maintient généralement mal la sélection de la station pendant la conduite. Le Continental Edison « R437 » fut le premier autoradio proposé dans la SM et fut principalement monté sur les voitures livrées en France. C'est pourquoi il est aujourd'hui rare et difficile à trouver, car il est prisé et recherché par des collectionneurs du monde entier. C'est probablement la radio la plus esthétique et en même temps la plus originale de la SM.

2. Autovox



Les SM livrées en Italie avaient leur propre radio spéciale avec affichage vertical des stations, fabriquée par le fabricant italien Autovox. C'était également une radio mono conventionnelle avec prise en charge de la FM et disposant de 3 bandes, mais différentes de celles de la radio Continental Edison : FM (de 87,5 à 108 MHz), M1 (bande AM de 520 à 920 kHz) et M2 (bande AM de 900 à 1610 kHz). Comme le Continental Edison « R437 », cette radio disposait d'un amplificateur externe qui devait être installé à l'extérieur de la console centrale.

Plus en arrière sur la console radio Autovox se trouvait un autre panneau de commande portant le commutateur d'antenne électrique et un autre bouton, le bouton de fader, qui permettait de régler l'équilibre sonore entre le haut-parleur avant et les deux haut-parleurs arrière.



3. Blaupunkt



En Allemagne, les SM étaient principalement livrées d'usine avec des radios Blaupunkt, de type Francfort ou Cobourg. Les modèles Blaupunkt-Cobourg disposaient d'un bouton de recherche automatique de stations. Cependant, aucun d'entre eux n'a été adapté à la conception verticale de la SM et présentait plutôt une disposition d'affichage horizontal classique. Pour la SM, une plaque de montage spéciale a été utilisée, aujourd'hui difficile à trouver.

4. Motorola – Radios américaines

Bien que le premier communiqué de presse américain de Citroën sur la SM et les premières brochures distribuées indiquaient qu'une radio stéréo était en option (avec la climatisation et les vitres teintées), en réalité toutes les SM, à l'exception des premières voitures d'essai, étaient équipées des trois options. Lorsque Citroën USA présenta la version automatique, qui apparaîtra finalement en 1973, les brochures de la SM indiquaient déjà depuis octobre 1971 qu'une radio stéréo était de série. C'est pourquoi Citroën USA a décidé dès le départ d'installer dans la SM une radio fabriquée aux USA et a opté pour un système stéréo AM/FM de Motorola. Toutes les radios Motorola étaient installées dans les SM après leur importation aux États-Unis.

La radio stéréo américaine de Motorola disposait de cinq boutons de pré-réglage manuel des stations. Il n'y avait pas de réglage automatique et l'affichage des stations était orienté verticalement, ce qui permettait de lire les stations dans une disposition

correspondant aux autres marquages sur la console centrale, comme celui du levier de vitesses. Entre l'affichage de la station et les boutons de pré-réglage, il y avait un long commutateur sélecteur AM/FM en plastique noir. Trois types de ces radios Motorola ont été montés dans les SM. Tous avaient la même électronique radio, mais les premières radios n'avaient pas d'interrupteur intégré pour l'antenne électrique. Au départ, il y avait un interrupteur externe pour l'antenne électrique sur le tableau de bord. Puis, pendant une très courte période, les radios ont été équipées d'un

interrupteur rotatif saillant à côté du bouton de réglage qui contrôlait l'alimentation électrique de l'antenne. En 1972, ce commutateur rotatif a été remplacé au même endroit par un commutateur à bascule. Après que certains clients américains et la presse américaine se soient plaints de la position de la radio dans la console centrale, Citroën USA a proposé un boîtier pour la radio qui permettait de la monter sous le tableau de bord, à gauche de la colonne de direction. On suppose que pour ces clients, une radio avec un affichage de station horizontal a dû être installé.



5. Radio canadienne

Les premiers modèles SM de démonstration arrivés au Canada étaient équipés de la radio Continental Edison, mais celle-ci a été rapidement remplacée par l'Autovox italienne. L'Autovox a été installée sur la plupart des modèles 1971 et sur tous les modèles 1972. Lorsque les SM 1973 ont été mises en vente

au Canada, elles avaient la même configuration que les modèles américains et certaines étaient équipées de la dernière version de la radio Motorola. Elles avaient également les phares scellés et non pas le système européen à 6 phares installé sur les voitures canadiennes en 1971 et 1972.

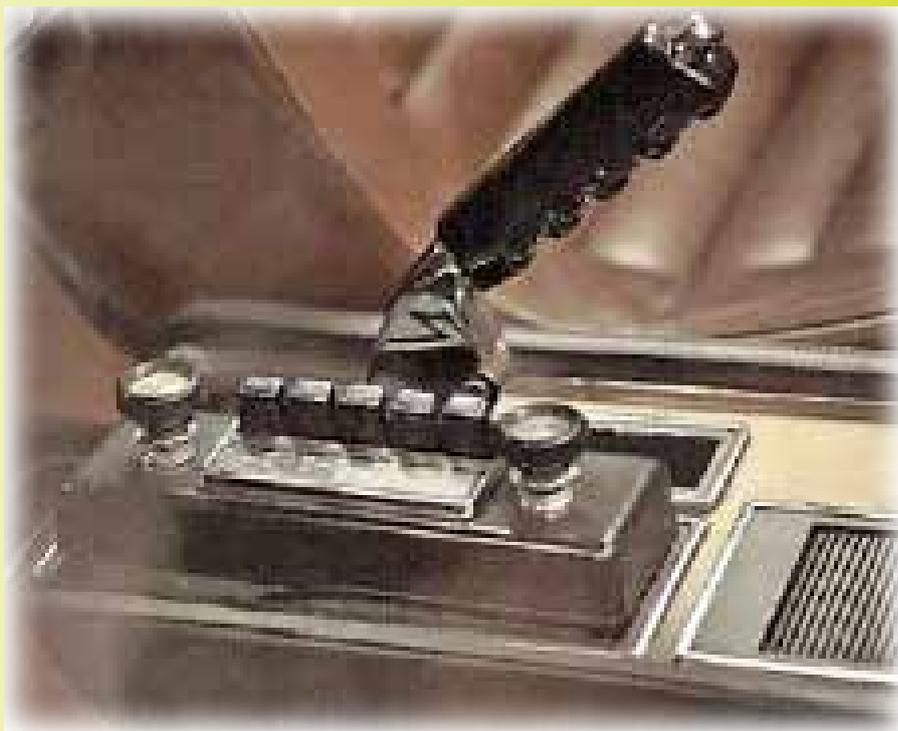
6. Evolution...

La fiabilité, les problèmes de réception et le désir de fonctionnalités telles que la stéréo (pour les non Motorola), la cassette, le CD, l'iPod et la connectivité USB ont conduit de nombreux propriétaires de SM à renoncer à l'authenticité et à installer des systèmes audio modernes. Dans certains cas, ils doivent vivre avec un poste saillant au-dessus de la console centrale, dans d'autres, une solution plus intégrée est trouvée en intégrant une radio, ou au moins son panneau de commande, suffisamment petite pour tenir dans la console centrale, sans dépasser de manière gênante, ou en trouvant une méthode pour monter la radio directement sous le tableau de bord.

Charles Paradis

Merci à : Richard Bonfond au Nevada, Dave Burnham de Dave Burnham Citroën Repairs and Restorations à New York, David Hume d'Excelsior Motors au Kentucky et Jerry Hathaway de SM World en Californie pour leur aide à la rédaction de cet article.

Un grand merci à George Dyke et George Klein pour leur contribution à cet article.



RÉUNION DE LA FICCSM

SAMEDI 8 FÉVRIER 2025



1. Introduction

7 clubs sont présents, le quorum est atteint. Avec 14 participants pour la réunion et 24 pour le dîner, il est formidable de voir autant de personnes se joindre à cette réunion internationale.

FICCSM / IFCSMC : M. R. Wolters

SM Club de France : Mr. B. Reymond (board member, technical), M. Th Delastre (President), M. C. Paradis (secretary)

Citroën SM Club Deutschland :

M. F. Kieffer (President)

M. G. Röben (Treasurer)

SM owners UK : Excused

Citroën SM Club Nederland :

M. J. van Ekris (President)

M. H. Middelkoop (Board member, magazine)

DS / SM Club Belgium : Excused

SM Club Italia : Excused

Citroën Klubb Norge :

M. O Rasmus Robak (President)

M. J. Rist (Vice-president)

Citroën Maserati Club Schweiz

M. J Ott (Vice-president)

M. U Camenzind (President)

Citroën SM Club Sweden

M. L. Frykholm (President)

Citroën SM club du Japon : Excused

Dansk Citroën SM klub :

M. J. Tingleff (Member)

L'agenda pour cette réunion 2025 est approuvé. Le compte-rendu de la réunion du 3 Février 2024 est approuvé.

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

SM Club France par Charles Paradis

Le club compte entre 750 et 700 membres. En 2024, le club a participé à plusieurs salons automobiles et expositions dont Rétromobile, Epoqu'auto Lyon, Avignon, Rouen.

L'événement national était un événement de trois jours entre Chatellerault et Rochefort, auquel 40 SM ont participé en juin. Les régions Bourgogne et Rhône Alpes ont organisé en septembre un week-end avec une balade autour du Mont Blanc à travers la Suisse et l'Italie. 40 SM ont apprécié les routes de montagne.

Citroën SM Club Nederland par Jan van Ekris

Au cours des trois dernières années, le nombre de membres est passé de 154 à 181.

Le club cible spécifiquement les jeunes et « vend » la SM et le club à ce groupe particulier. Le club a introduit une cotisation de 50% pour les membres âgés de moins de 40 ans et a organisé une réunion du club pour ces membres. Cette stratégie a été soutenue par la présence du club à deux grandes expositions, l'Interclassics de Maastricht et le Mariënwaerd. À l'heure actuelle, 4 fils de propriétaires sont devenus membres en plus de leur père et on observe une augmentation de la propriété par les « jeunes ». Un effet positif est également observé grâce au compte Instagram et YouTube « @citroenculture » avec 108.000 abonnés.

Le club néerlandais propose de partager des articles dans les magazines. Bien que de nombreux magazines puissent être trouvés sur le site du club, simplement prendre des articles pour un autre club n'est pas une bonne idée. L'idée est de créer un groupe (WhatsApp/e-mail) pour partager des idées et des articles et les traduire. La création d'un groupe international pour mutualiser les articles et les traduire est soutenue par l'ensemble des participants.

SM Club Norvège par Ole Rasmus Robak

Le club compte 43 membres, 3 voitures ont participé à la sortie internationale en Suède et 5 membres ont assisté au rallye d'Ålesund. Robert Myrene a démissionné du conseil d'administration, Ole Rasmus Robak est président, John Rist est de retour comme vice-président et Birthe Bakka est toujours trésorière.

En raison des grandes distances dans le pays, le conseil tente de nommer des membres pour organiser des événements locaux. Le travail sur la page web du club se poursuit, mais le registre des pièces en Norvège a été arrêté. Le club a pu assister pour la 2ème fois au salon de l'automobile d'Oslo pour promouvoir la SM et le club.

Citroën SM Club Suède par Lars Frykholm

Le club était très heureux de voir un grand nombre de participants au rallye international, et le fait que tout le monde a confirmé ce succès.

Un événement local a été organisé dans le nord de la Suède, auquel 15 voitures ont participé.

Le club SM fait partie du club Citroën, sans magazine spécifique. Un intérêt stable pour la SM est observé. Entre 45 et 50 SM sont sur la route en Suède. Les jeunes montrent plus d'intérêt pour les voitures électriques et puisque peu de salons automobiles sont organisés, peu de nouveaux membres sont trouvés.

Dansk Citroën SM klub par Jens Tingleff

Le club SM a décidé de se séparer à nouveau du club général Citroën. Il compte une vingtaine de membres avec un jeune membre actif sur YouTube. Le club était présent à un salon automobile avec la SM. Un musée de l'automobile au Danemark montre maintenant aussi une SM augmentant les connaissances au Danemark. En 2025, une rencontre pour les membres a été organisée.

Citroën SM Club Deutschland par Florian Kieffer

Le club compte encore environ 300-320 membres, dont de nouveaux membres. Ils espèrent rajouter des jeunes membres, mais cela semble difficile à réaliser. Afin d'accroître la participation des membres, une enquête a été menée pour savoir ce que les membres aiment et recueillir des idées pour des rassemblements.

Lors de la « Technoclassica » à Essen une SM a été présentée dans la « rue Citroën ». En 2024, le « RETRO CLASSICS » de Stuttgart fut vendu et le nouveau propriétaire met 450 mètres carrés à disposition pour l'anniversaire de la CX et de la Traction, le club a pu montrer la SM aussi sur cette surface.

En 2025, 480 mètres carrés seront disponibles pour l'anniversaire de la DS, la SM sera également montrée. Cette RETRO CLASSICS aura lieu du 27 février au 4 mars.

Citroën SM Maserati club Schweiz par Urs Camenzind

Deux nouveaux membres sont arrivés au club, ce qui porte le nombre total à 46 membres.

5 voitures ont participé à la sortie internationale en Suède, malheureusement 1 SM était inapte et le conducteur a du changer de voiture. Quatre réunions seront organisées en avril, juillet et septembre 2025, ainsi qu'un dîner d'hiver en novembre.

SM club Italie, Excusé, rapport joint.

Le club organisera au moins 2 événements, les destinations seront décidées lors de l'assemblée générale en mars et affichées sur son site. Le club est très actif dans la promotion de la SM et participe donc à de nombreuses expositions et salons automobiles, dont deux grands salons à Milan et Bologne. Un des événements de 2024 a eu lieu à Modène.

Toutes les activités sont disponibles sur le site : smclubitalia.info

SM Owners UK, Excusé, rapport joint

En 2024, nous avons perdu Michael Quinlan, trésorier et organisateur de l'événement international précédent. Le point positif en 2024 est que John Joyce a rejoint le conseil.

Le nombre de personnes impliquées dans le club reste difficile à développer. Le club a réussi à obtenir un article dans chaque numéro du Citroën Club.

Les propriétaires de SM peuvent participer au Festival de Silverstone (22-24 août) en 2025. Utilisez le code 25CC06924 pour obtenir des billets et un laissez-passer pour le champ intérieur avec votre SM.

DS / SM Club Belgique, Excusé, rapport joint

Le club DS/SM compte environ 40 à 45 membres propriétaires d'une Citroën SM et a organisé l'an dernier six sorties, un barbecue, l'assemblée générale et a participé à 2 expositions. Dans chacun des 4 magazines, un article est consacré à la SM. Le point fort de la section SM est l'assistance technique aux membres. Annie Verstraete a démissionné de son poste de trésorier. Marc Roeland participe à la réunion de l'ACI, en même moment que la réunion du IFCSMC / FICCSM.

SM club du Japon, Excusé, rapport joint

La réunion annuelle a eu lieu au pied du mont Fuji avec 15 SM bien entretenues, même si les mécaniques et les pièces sont

difficiles à trouver. En 2024, M. Komo a visité la collection de M. Beugin pour retrouver son ancienne SM dans le Nord de la France et la collection de M. Dehaeck à Ypres.

3. Sorties Internationales

Les participants ont tous remercié très chaleureusement Lars Frykholm pour le grand événement de la sortie internationale 2024 en Suède.

Le club français confirme que l'événement en Alsace est complet. Près de 100 SM seront présentes, malheureusement le nombre maximum de participants a dû être limité par les capacités hôtelières disponibles.

Le club néerlandais travaille sur le rallye international 2026, qui se tiendra du 14 au 17 mai, le week-end de l'Ascension. L'hôtel sera situé à environ 20 km au nord d'Amsterdam, avec un trajet en voiture d'environ 1-2 heures par jour pour visiter la région. Le célèbre musée « Louwman » sera visité.

Le programme des prochaines années est le suivant :

| | |
|-------------|--|
| 2025 | France, 6-9 Juin |
| 2026 | Pays-Bas, 14 – 17 Mai Ascension |
| 2027 | Suisse, confirmé |
| 2028 | Italie à confirmer |
| 2029 | Allemagne à confirmer |
| 2030 | France, confirmé |
| 2031 | Norvège, à confirmer |

4. Situation des pièces de rechange

Le club français dispose d'environ 1.500 pièces différentes et continue à augmenter ce nombre. Le club travaille sur la partie avant de la voiture, la «Traverse».

Le club néerlandais indique que les pièces en caoutchouc de bonne qualité sont difficiles à trouver, il serait intéressant de travailler ensemble sur ce point.

Il y a également un besoin de jauge de réservoir, particulièrement pour les moteurs à injection électronique.

Au Royaume-Uni, peu de progrès ont été réalisés dans la fabrication, le principal inconvénient étant une taxe supplémentaire sur les pièces de plus de 135 livres qui entrent au Royaume-Uni, ce qui rend les pièces coûteuses.

5. Divers

Pas de point additionnel.

6. Clôture de la réunion par Rens Wolters

La réunion a été clôturée à 18 h 45. Un bon nombre de personnes se sont jointes à nous pour le dîner.

Rens Wolter



LA FAÇADE DE LA SM

Entré dans ma dernière ligne droite, je reste attaché au chapitre des pièces détachées qui constituent ma préoccupation majeure depuis 1998, date à laquelle Paul Artaud a pris le Club en mains.

Le temps passe et mes fournisseurs prennent leur retraite alors que j'aborde mes 83 ans.

Quand ces derniers n'ont plus envie de poursuivre, ils nous laissent dans l'expectative ; en effet ceux qui reprennent l'activité ne sont pas des contemporains de la SM et n'ont pas les mêmes motivations.

Certains outillages se trouvent égarés ou perdus et les soucis viennent perturber les pré-fabrications en tous genres. Le savoir-faire s'éloigne également. Pour 2024-2025, je m'étais fixé quelques objectifs qui ont tardé à se réaliser pour toutes ces raisons. Parmi ces objectifs : les couvercles de clignotants avant bicolores, le joint de pompe à eau 1er modèle, arrivé à épuisement du stock d'origine et la face avant de notre voiture.

Ce dernier sujet s'est étalé sur l'ensemble de l'année 2024 avec un nouveau fournisseur qui a bien voulu se lancer dans l'aventure avec l'appui d'un ami. Cette pièce est bien sûr utile en cas de choc avant, mais elle est aussi sur de nombreuses voitures dans un état très fatigué du fait de l'exposition aux projections d'eau. Elle permet également de convertir une façade US en version européenne. Dans un but plus international il sera possible de l'exporter en kit, car il semblerait que la transformation soit chiffrée outre atlantique actuellement entre 10 et 15 000 dollars.

Le coût de cette réalisation s'est avéré très élevé car il a fallu réaliser plusieurs outillages et prévoir un gabarit d'assemblage. Il y a environ 15 pièces dans sa constitution. Cet ensemble peut également être vendu au détail et contribuer à des remises en état partielles. Nous atteignons ici un montant théorique de prix de vente pour l'ensemble de 2500 € pour 100 pièces. Pour commencer, il n'en a d'ailleurs été réalisé que 50.

L'objectif n'est pas de commercialiser à tout-va car seuls les revendeurs en tireraient bénéfice, le but est d'améliorer l'état de nos voitures et de pouvoir présenter une solution

pour les chocs avant des victimes d'un accident. L'ensemble constitué étant une réplique fidèle, toutes les pièces sont interchangeables. Nous disposons par ailleurs des autres pièces : pince glaces, phares, glaces en polycarbonate, joints divers. Seuls les boîtiers supports d'optiques noirs nous font défaut, sauf à rappeler quand même la rareté des commandes directionnelles.

La vente des pièces moteur est en recul dans la mesure où dans les 25 dernières années la plupart des propriétaires sont parvenus à remettre en ordre de marche leur mécanique.

La boîte de vitesse sera sans doute une préoccupation pour l'avenir ainsi que l'installation électrique, sur laquelle nous nous sommes déjà penchés en reconstruisant quelques faisceaux.

Nous sommes donc entrés dans une phase plus calme en apparence. La vente des accessoires et de la décoration commence à prendre le dessus sur les pièces moteur : éclairage de plaque arrière, logos de custode, verrou de trappe à essence, guide d'antenne, rideau de cendrier, façade aluminium anodisée. Tout cela occupera le terrain en 2025.

Il y a bien aussi une pièce complexe sur le gaz, les boîtiers de feux arrière. Qui sait... un miracle est possible ! Après tout cela, vivement la retraite car je pense avoir mérité de passer la main, tout comme Geneviève qui à force de faire des paquets se dit qu'elle pourrait aussi faire le sien et s'occuper plus activement de ses petits-enfants.

Pierre Fraleux



MEMBRE D'HONNEUR

Jean LOUVIGNE, pionnier du Club SM, âgé aujourd'hui de 84 ans a été nommé « membre d'honneur » lors du dernier Conseil d'Administration.

Il a fait partie des premières troupes de choc avec Jean-Paul Debroise, basé en Bretagne. Très tôt il abandonné son activité à l'Organisme de contrôle des ponts roulants de l'usine Citroën de Rennes pour se consacrer à la réparation des SM et GS birotor, dont il est le spécialiste reconnu .

Jean a exercé son activité comme compagnon du Tour de France puisqu'il faisait des tournées de réparation chez ses clients, tout en participant à de nombreux raids des Baroudeurs. Seul garagiste Licence 4 héritée de ses parents, vous pouviez chez lui discuter d'une facture derrière un verre d'apéritif. Il a égale-

ment travaillé pendant toute son activité, un travail à l'ancienne, sans pont ni fosse.

C'est encore une source de connaissance sur les solutions de dépannage toutes catégories, en électrique, mécanique.. En fin de carrière il a contribué à la survie de nos SM et nous lui devons respect et considération.



CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

| DATES | LIEUX | MANIFESTATIONS | CONTACTS |
|--|-----------------------|---|---|
| 5 et 6 avril | Rennes | Salon / Rassemblement | Philippe Veron Delor |
| 7-8-9 juin | Colmar | Sortie internationale | Les inscriptions sont closes |
| 4-5-6 juillet | Le Mans | Le Mans Classic | Inscriptions encore possibles jusqu'au 1 ^{er} avril |
| 15-16 août | France (Haute-Marne) | Citro Days 2025 Évènement autour des 70 ans de la DS | Inscriptions par le site du club |
| 6-7 septembre | France (Rhône-Alpes) | Sortie dans le Cantal | Inscriptions closes |
| 13-14 septembre | Rouen | Salon de Rouen | Thierry Delastre |
| Jusqu'en mai 2025 <small>Tous les jours de la semaine, sauf le lundi</small> | Luxembourg (Diekirch) | Exposition Robert OPRON | Conservatoire National de Véhicules Historiques - 20-22 Rue Stavelot |

LES NOUVEAUX MEMBRES

| | | | |
|----------------------------|------------|--------------------|--------|
| AUGRY DE GUERVILLE Francis | 19 | LARGERON Didier | 21 |
| BONNET Mathieu | 31 | MICHON Jean-Luc | 01 |
| BRIGDEN John | Angleterre | NOBLE Didier | 95 |
| BUREL Ludovic | 76 | PHILIPPON François | 10 |
| CHUBB Glyn | 86 | PRUNAUX André | 83 |
| DOUGLASS Josh | U.S.A. | RENAUD Patrick | .07 |
| DRAPPIER Hugo | 10 | TRICAN Arsène | 35 |
| DUVAL Alain | 78 | WILLIAMS Samuel | U.S.A. |
| FRIEDMANN François | 72 | WURMSER Géry | 92 |
| GALT Andrew | Angleterre | XIBERRAS Olivier | 89 |
| KOESTLE Yves | 38 | ZYRA Jean-Philippe | 91 |
| LAMY Florent | 03 | | |



 **CLUB DE FRANCE**

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