



RETROMOBILE 2017

CITROËN SM JAPAN

CITROËN SM L'EXCLUSIVE



Il est annuellement un challenge passionnant, de trouver, un modèle Citroën SM méconnu. En effet cet élitiste véhicule, bien qu'ayant marqué l'histoire de l'automobile n'a bénéficié que d'une vie assez courte au regard de ses deux grandes sœurs l'ayant précédée au sein de la marque Citroën ; La Traction 25 ans ainsi que les 20 ans de la DS. Pourtant, réactualiser son histoire ces dernières années ont permis de remettre à jour ; Cette fabuleuse Kamitax, véhicule travelling utilisée par les studios Disney (voir Citroscopie N°3 Février/Mars 2004) ou celle des premiers « Crash-tests » (voir Citroscopie N° 20 Juillet/Août 2010) celle allouée aux interventions sur autoroute pour les

catastrophes chimiques l'URIC, l'Espace Heuliez et celles régulièrement exposées Mylord, Opéra ou Présidentielles.

Ces modèles particuliers qui jalonnent 5 années de production de cet exceptionnel véhicule. Cette SM ne fut-elle pas une des plus belles reines de la route à la fois carrosse pour les visites des grands de ce monde. Réceptionnant de la Reine d'Angleterre, à la Reine des Pays Bas, du Pape Jean Paul II, ou le dictateur Nicolae Ceausescu visitant en bout de lignes de montage à l'UP d'Aulnay ayant refusé de descendre du véhicule. Tout aussi à l'aise sur les champs Elysées que sur les pistes cassantes du Rallye du Maroc, la Citroën SM se faisant remarquer en gagnant dès sa première participation cette course si difficile (59 participants au départ, 9 à l'arrivée). Etonnant véhicule s'il en est. Souvent le monde journalistique a tenu à souligner un certain « fiasco » du modèle SM et omettent en permanence de mettre en évidence le fait d'avoir trouvé tout de même près de 13 000 acheteurs en 5 ans pour un prix d'achat correspondant à celui de deux Citroën DS. Argumentant régulièrement que le seul « choc pétrolier » était responsable de la fin de l'aventure SM. Occultant le fait que venait d'être voté la loi Messmer sur la limitation de vitesse, le rachat de la marque Citroën par la Société Peugeot, et les retours en entretien des premiers véhicules dans un réseau non formé à l'entretien et la réparation de ce type de véhicule. Si le choc pétrolier a eu une certaine incidence sur les ventes des hauts de gamme, il n'empêcha pas de continuer à vendre des Porsche, des Ferrari et autres grosses gourmandes américaines à caractère sportif. De plus il faut constater et ceci n'a jamais été souligné que bon nombre de propriétaires mettaient leurs véhicules au nom de leur société et que l'augmentation même significative du prix de l'essence n'était pas pour eux un gros problème en soit.

LA SM ET LES REGLEMENTATIONS INTERNATIONALES

Les nouvelles normes de sécurité sur l'important marché américain favorisaient souvent par un protectionniste outrancier, d'une réglementation drastique sur les équipements, obligeant régulièrement les techniciens et ingénieurs à revoir leurs copies. Ainsi au moment de la décision d'arrêter la fabrication de la SM des évolutions de style liés à la sécurité impliquant des nouveaux boucliers (nouveaux pare chocs) étaient en plein essais dans la vallée de la mort (Death Valley) en Amérique (c'était prémonitoire). En effet une équipe d'ingénieurs de Vélizy était chargée d'appliquer au mieux ces applications de nouveaux codes de sécurité alourdissant pour certains tout l'avant de la SM. Souvenons-nous de ces Volvo, Porsche, Mercedes débarquant sur le continent américain affublées de ces gros boucliers (appendices obligatoires). La SM elle aussi devait s'y plier, si seulement on lui avait laissé le temps. Déjà pour obtenir l'autorisation d'accéder à ces importants marchés, les premiers modèles dures appliquer le règlement imposé par la NHTSA* dont l'abandon des « vitrines » touchant ainsi à la personnalité de la SM, l'équipée de ceinture de sécurité arrière, de rappel de

clignotant d'ailes, et d'une application anti-pollution sur les collecteurs d'échappement.



Tout cela engendrait de coûteuses études sur l'application d'un futur équipement de deux airbags (on disait à l'époque des baudriers gonflables). Cette aventure liée à la naissance obligatoire des crash-tests vous est contée (dans le n° 20 de Citroscopie).

Ne parlons pas de la volonté des américains de nous supprimer la suspension hydropneumatique. Heureusement que les Rolls avaient déjà bénéficié sous licence Citroën d'un accord. Anecdote ; la définition pour la suspension de la SM était mentionnée dans les caractéristiques « véhicule à hauteur constante » pouvait être retenue comme « hauteur variable » dans la mesure où les experts américains mirent en évidence que le véhicule en stationnement (moteur arrêté) était d'une hauteur différente qu'un véhicule moteur tournant. La définition finale retenue par la NHTSA afin d'obtenir l'accord final fut mentionnée comme telle « Véhicule à hauteur constante moteur tournant » ce qui sauva la distribution du véhicule SM sur le marché U.S. D'autres continents copiant ces réglementations demandèrent aussi certaines de ces applications et modifications à apporter aux véhicules avant importation sur leur territoire. Tel le marché Italien avec quelques particularités ; Eclairage et taille de la plaque d'immatriculation arrière, rappels de clignotants sur les ailes mais sans suppression des vitrines. Aucun pays en Europe n'appliquant le contrôle dit « Headlamp » sur la voie publique par les forces de l'ordre. Bien que le marché Allemand ait émis lui aussi des réserves sur les vitrines de la SM

c'est Monsieur Jean Sauvagnargue « Ambassadeur à Bonn » qui influera pour le maintien des vitrines laissant en échange l'entrée en France et la distribution d'une eau gazeuse Allemande « Apollinaris » (Introduction sur le marché Français contestée par la marque Perrier). Voir article développé dans Citroscopie n° article : La SM de l'Ambassadeur. Le principe « Headlamp » appliqué sur tout le territoire américain consiste à pouvoir contrôler vos phares sur le bord de la route par un dispositif appliquant une contre lumière sur vos feux évidemment avec la vitrine de la SM, impossible de « coller » et « contrôler » vos phares.D'ou la suppression des vitrines sur certains marchés (Japon, Ethiopie, USA) obligeant en catastrophe les ingénieurs à nous pondre ces carénages de phares encore visibles sur les modèles exports.**



OSAKA/LE HAVRE AOÛT



2016

RETROMOBILE FEVRIER 2017

Pour ce Rétromobile 2017, l'Euro SM Club a choisi un modèle export spécifiquement réservé aux véhicules prévus pour le marché japonais. Quelques points sont à relever et à détailler ; Ceux-ci étant spécifiques et obligatoires, permettant à la Société Citroën de pouvoir exporter la SM sur le

ある、ジヤン・ギヤン風の男が言った。
「これが車である」

その男は、とても気難し屋で
頑固な人である。
車を次々に乗り変え、
吐き捨てるように「これが車」
と言いつつ、続けてきた男が…。
何をどう感じたのか、
普通の人ははちやうと扱いか
ねるシトロエンSMを、
こどもなげに「これが車だ」と。
確かに、慣ればこれほど高速
長距離ドライブが楽しい車も珍しい。
その上、メカはサスペンションを始め
全体が独創の固まり。
マセラチ製V6エンジン、応答性の
鋭いパワーセンターリングステアリング、
全4輪ディスク、オートマチックミッション

など。あらゆるものがフランス
的にできているシトロエンSM。
安易な妥協からは、とても
この車は生まれなかつたて
あろうが。しかし、このジヤン
ギヤン風の男も、相当な
人真似ざらいかもしれない。
いや、正しく言えば
自分の信念を正直にうらぬ
く人、と言えるのかな。
そがまた、シトロエン
的、こうした、
良いものは良いと
頑固に言い続ける人を、
私たちが大切にしたい
ものです。

CITROËN SM

●水冷90° V6-40HC-2965cc ● 90P/6, 000rpm ● 4輪パワーディスクブレーキ ● ハイドロニューマチック・サスペンション ● パワーセンターリング・ステアリング ● 4速ターボ



SAAB 99

● 水冷直列4気筒SOHC-1984cc ● 全輪ディスクブレーキ ● 最高出力(DIN)95HP/5, 200rpm ● 前輪駆動 ● 巡航速度160km/h

西武自動車販売株式会社

● 本社：東京都豊島区南池袋3-9-5 TEL.(03)983-0161(大代)
● 世田谷サービス工場：TEL.(03)420-3377 横浜営業所：(045)331-1481(代)
● 取扱い車種：シトロエン・フェラーリ・サブアール
● 世田谷営業所：TEL.(03)704-1261(代) 静岡営業所：TEL.(0543)45-2201

● 名古屋地区代理店：瀬辺自動車(052)672-3811 ● 豊田スバル(豊田)0532/54-8246 ● 大津自動車(大津)02665/3-1141 ● 關西地区代理店：平和モーター(京都・神戸)075/312-0101 ● 關西日仏自動車(大阪)06/1971-4222 ● 關東地区代理店：ヤシマ(山口)0835/72-0129 ● 九州地区代理店：富士モーターズ(092)54-0131 ● 關東北地区代理店：五十嵐商会(仙台)0222/27-7161 ● 近畿圏(仙台)0222/61-2611 ● 北陸地区代理店：新潟西沢 新業025/27-0773

● 注意：当社では運輸省の基準に合格した車種を責任をもって販売致し、サービスの完璧を期しています。従ってその輸入外車については責任を持ちかねますので念のためお断りいたします。

Nippon.

La CITROËN-SM- JAPAN présentée ici n'a parcourue que 41 000Kms et fut l'une des dernières produites par la Société

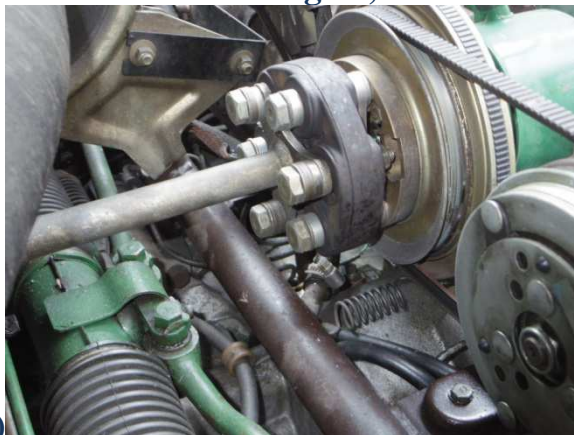


Ligier.



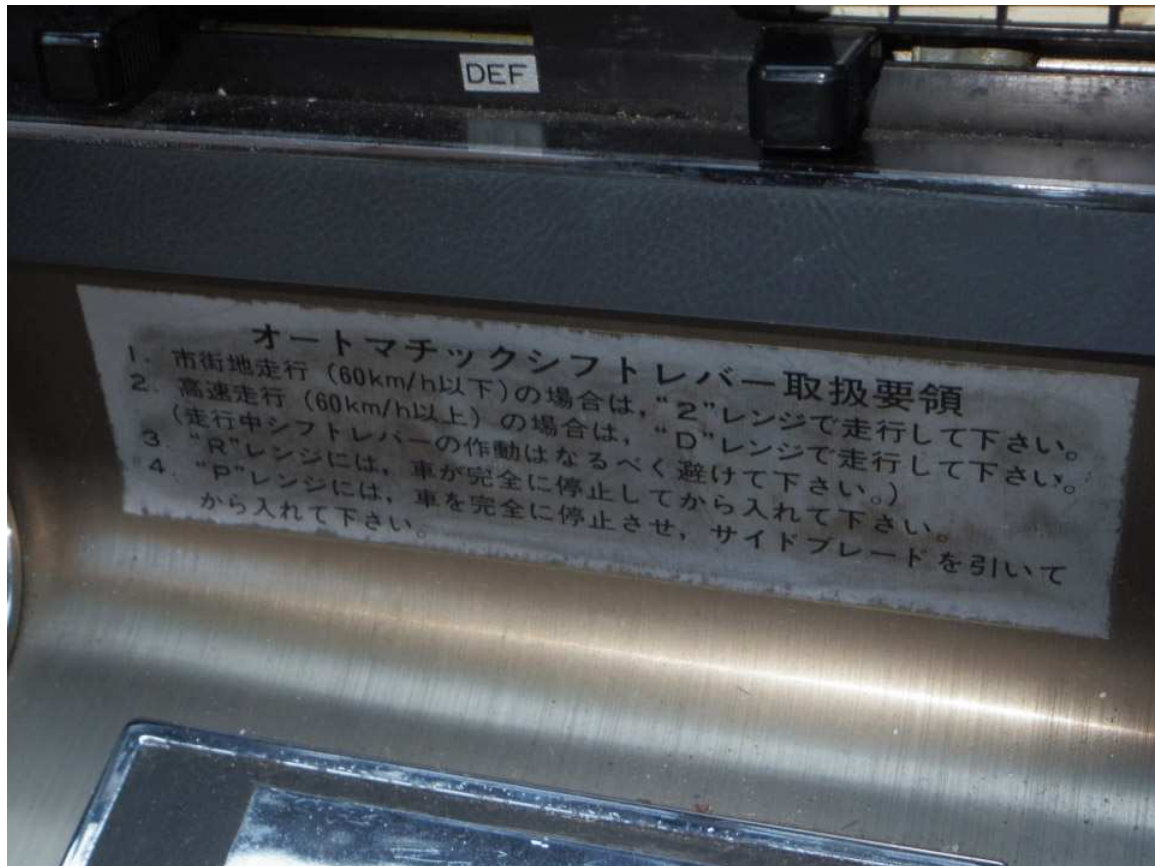
Ainsi comme le modèle U.S les vitrines ont disparues, des rappels de clignotants sont rajoutés sur les ailes avant et sont spécifiques au marché japonais (voir photo) de même le collecteur d'échappement est dépourvu de « pompe à air » cher aux écologistes américains. Ce modèle est équipé d'un accessoire auto radio caractéristique de marque « National » (aujourd'hui Panasonic) obligé par des longueurs d'ondes propres au territoire japonais. D'un compresseur de climatisation « YORK » qui souvent fut remplacé par un modèle Sanden (voir photo) Autre spécificité de la version Japonaise on constate que les accouplements élastiques sur l'arbre auxiliaire sont complètement différents de la version d'origine, tant côté moteur que côté

pompe HP (Voir photo)



Pour la version automatique, un autocollant sur la console centrale porte les consignes d'utilisation (En ville en dessous de 60Kms/h roulez en position 2 (Voir photo) Contrairement à une idée assez répandue il n'y a jamais eu d'importation sur le territoire japonais de conduite à droite. Un modèle équipé de commandes complémentaires au pavillon tel que monté sur le modèle Heuliez existerait sur le territoire mais inconnu dans le SM Club Japon. Aucune couleur spécifique ne fut prévue pour le marché japonais les couleurs les plus répandues étant le vert argenté, le Brun scarabé, le Blanc Meije et le Beige Tholonet. Mr. Hiroshi Komo, Président du Sm Club Japon nous précise que certaines couleurs sur les 134 SM importées par Seibu Motors sont Bleu platine, Rouge de Rio, Rouge de Grenade, Sable métallisé Brun Roquebrune. Elles furent toutes chaussées de Michelin XWX.





LE SM CLUB JAPON

Mr. Hiroshi KOMO membre fondateur et Président nous confie que le SM Club Japon existe depuis le mois d'octobre 2001 ; Que ce Club regroupe 50 membres tous propriétaires d'une ou plusieurs SM (Dont une Maserati Méрак)

Cette collection au sein du Club représente les trois quarts des 90 SM recensées dans le pays. Il n'y a toutefois qu'une quarantaine qui soit en parfait état de marche. Le but du Club étant d'améliorer l'état de toutes les SM existantes au Japon, d'assurer la recherche et la fourniture de pièces détachées

de donner des conseils techniques, ou de trouver de potentiels mécaniciens compétents, capables de maîtriser la restauration et l'entretien des véhicules. Une newsletter publiée chaque mois informe les membres des disponibilités des pièces, de la mise en place de l'Assemblée annuelle qui se tient en général en novembre et des sorties proposées par les instances du Club.

Remerciements :

Il est constaté que la passion des membres du SM Club Japon et de leur Président Mr. Komo est sans limite envers leurs SM et nous n'en doutons pas l'entretien et l'utilisation d'une SM élitiste et exclusive s'il en est, représente un sacré dévouement. Nous remercions ici Mr. Komo pour sa patience et son attachement à une passion qui nous est commune autour de la SM, et plus particulièrement Md. Matsukura d'avoir proposé son véhicule si chargé de souvenirs. Ce véhicule après être présenté au public lors de ce salon Rétromobile coulera des jours heureux et bénéficiera d'une résurrection auprès d'une collection fort appropriée à son rang ; Puisque c'est entourée de rares modèles de SM tel Mylord, Opéra, Frua, et autre Heuliez qu'elle reprendra goût à la vie, au sein de la très complète collection de Mr. Beugin le plus féru gardien du patrimoine de la Citroën SM.

Pierre PHILIPPS

- *La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) est une agence américain fédérale américaine des Etats Unis chargée de la sécurité routière. Elle dépend du Département des Transports des Etats-Unis
- Créée en 1970, elle est plus particulièrement chargée de définir et de faire appliquer les standards de construction des infrastructures routières et des véhicules routiers.

**« Non compliance with US road vehicle lighting regulations" "Headlamp adjusting station"»



HISTORIQUE DE LA SM-JAPAN Par Mr. Hiroshi Komo

Mr MATSUKURA Kazuo était un chirurgien-dentiste exerçant son métier dans le département de Chiba, banlieue est de Tokyo. En 1977 il venait d'épouser Kumiko avec qui il aura deux filles. En plus de sa jeune épouse, il aimait de belles voitures et la Citroën SM lui semblait un choix idéal pour le jeune, heureux et riche couple. Il n'a pas donc hésité à passer la commande d'une SM neuve chez Seibu Motor Sales, importateur-distributeur exclusif de Citroën au Japon à l'époque. Le 9 décembre 1977, La SM fut livrée à cet heureux couple. Il s'agit de la 00SBSD2046 avec moteur Maserati 2 965cc couplé à la transmission automatique Borg Warner Type35. De nuancier Beige Tholonet et intérieur cuir fauve elle a comme option, glaces teintées et climatisation. La version japonaise étant en principe la même que la version US, elle a quatre phares ronds et dépourvue de vitres frontales. Les clignotants sur les ailes avant sont spécifiques pour la version japonaise. La SM fut minutieusement entretenue par les agents Seibu Motors, tous les carnets d'entretien sont conservés. (A l'époque, le contrôle technique était obligatoire tous les ans)

Toutefois, d'après Mme MATSUKURA, la SM était assez capricieuse et tombait souvent en panne sur la route. Vers la fin des années 1980, chez Seibu Motors les mécaniciens et les pièces de rechange étaient devenus rares. Le tout dernier contrôle technique en date du 24 décembre 1987 étant effectué, M. MATSUKURA décida de conserver la SM dans son garage. Elle est ainsi devenue la Belle au bois dormant. Elle avait seulement 28 000km réels au compteur. C'est en 2002 que j'ai fait connaissance du couple MATSUKURA lors du meeting

du SM Club du Japon où ils ont participé en A610 Alpine Turbo. Quand la maladie l'emporta en 2007, M. MATSUKURA avait manifesté ses volontés de faire remettre la SM en route. La veuve insista donc que j'exécute son testament. C'est ce que j'ai fait. Au bout d'un an la SM fut remise en route, dans de très bonnes conditions. Madame MATSUKURA est très heureuse de la nouvelle. Elle songe désormais à visiter le "Musée SM" si elle a l'occasion de voyager en France dans le prochain



avenir.