

Salon de Genève
(Mars 1970)

Citroën a présenté le SM

Grande surprise et l'admiration des visiteurs et des journalistes dans la présence de cette voiture extraordinaire, tellement original de surprendre par les nombreuses particularités.



Dans cette voiture n'était rien de banal

La carrosserie a été conçue par Robert Opron avec l'aérodynamique la plus avancée appliquée aux véhicules. Le profil de la goutte était présent lorsque vous regardez à côté de vous d'en haut. Les ailes arrière ont été rationalisées. Les surfaces vitrées sont très grandes et les vitres ont été arrondies. Le capot avant, derrière une vitre en verre, deux groupes de trois lumières chacune, qui sont restés automatiquement en position perpendiculaire au sol dans toutes les conditions de conduite et de charge, tandis que les deux phares de profondeur étaient directionnels et donc contrôlés par la direction. Le mécanisme a été réalisé à l'aide d'un système hydraulique amorti. Le grand capot avant est en aluminium. La voie avant est plus large que l'arrière de 20 cm et le fond a été caréné pour les aider à optimiser l'aérodynamique. Les prises d'air de la ventilation de la mécanique et de freinage, ont été placées sous le pare-chocs avant et la plaque d'immatriculation avant a été protégée de la partie centrale de la fenêtre avant.

SM est un acronyme qui distingue cette coupe particulière

"S" est la première lettre du projet «sport» sur lequel Citroën a été l'objet de ses études de conception d'un modèle sportif dérivé de la légendaire DS.

"M" est la première lettre au lieu d'une marque italienne célèbre dans le monde entier pour ses superbes voitures de haute performance et chic. Il s'agit de la Maserati qui, à l'époque, Citroën a acquis pour obtenir un moteur puissant qui viendrait compléter la technologie étonnante ensemble qui est le SM.

Le moteur



Il a été conçu dans un court laps de temps par l'ingénieur Giulio Alfieri, auteur des grands moteurs

de la "marque de la trident", qui brillamment répondu aux demandes de Citroën. Un moteur à six cylindres, tout en aluminium et avec quatre arbres à cames en tête. Taxe de chevaux ne doit pas dépasser 15 cv pour éviter d'être pénalisé par le système fiscal en France. Son encombrement permettrait de montage à la place du moteur de la DS et le pouvoir n'aurait pas à atteindre des valeurs particulièrement élevées garantissent douceur remarquable de fonctionnement et de traction suffisant car, bien qu'ils en fait, le plus rapide traction avant de l'époque, c'était une grande routière et pas une voiture de sport.

Les suspensions

Sont dans la commande automatique avec possibilité de réglage en hauteur et le réglage de la puissance d'amortissement en fonction de la charge.

Le système de freinage

Il était équipé de freins à disque (sortie avant du différentiel pour aider à réduire le poids des masses non suspendues) avec des marqueurs d'usure et de rappel à haute pression dont les temps de réponse ont été particulièrement réduite. L'efficacité du freinage était proportionnelle à la charge sur chacun des axes.

Mais la direction assistée "DIRAVI" était une "vraie nouvelles" ...



La position particulière du volant avec sa couronne légèrement ovale, était réglable en profondeur et en hauteur. La seule race amélioré la visibilité de l'instrumentation et le comportement en cas de choc. Sa forme est si courant qui pourrait accueillir l'airbag sans aucun problème. La commande était très léger à basse vitesse et il a durci progressivement à une vitesse croissante. Il a également été équipé d'un système d'auto-centrage et retour automatique à la position centrale, même si les roues sont restées stables. Était insensible à la rugosité de la route en raison de la géométrie de l'essieu particulier où l'axe de direction des roues coïncide avec le centre du pneumatique sur le sol. Le SM a conduit (et conduit encore aujourd'hui) comme si il avait le bâton d'un avion à la place du volant et avait seulement un tour complet pour passer de droite de braquage maximal au braquage maximal gauche.



Un tapis volant qui a grimpé à 228 km/h en souplesse maximum

L'intérieur a été très bien entretenu et encore ils ont un design ultra-moderne

Les sièges étaient réglable en hauteur, les fenêtres avaient l'entraînement électrique, l'essuie-glace intermittent a été ajusté et la climatisation était très efficace. Même les appuie-tête étaient spéciales, étaient en fait réglable en hauteur et en longueur.

Une voiture est bien conçue moderne encore aujourd'hui, même si elles sont maintenant plus de quarante ans à partir du moment de sa présentation avec un caractère unique qui est le résultat de la créativité de l'ingénierie pure, contrairement aux tendances actuelles où les lois de la tête du marché à une certaine conformité de production.

Dans les années 70 Citroën a été le producteur de «généraliste», plus «spécialiste» de son temps

Chaque Citroën était une voiture différente, intéressant, curieux, surtout exclusive.

Pensez à: 2CV, Dyane, Ami6, Mehari, DS, GS, GS birotore et enfin à la CX et, parmi eux, le SM a représenté la quintessence de la technologie, le style et la performance depuis les grandes marques de la production française Talbot, Delahaye et Facel Vega a disparu.

Avoir un SM dans les années 70 était un privilège réservé à quelques-uns



C'était la voiture des entrepreneurs, des professionnels, des artistes, des sportifs et des vrais amateurs de technologie appliquée à la voiture. Le SM lui-même recueilli que jusqu'ici apparemment inconciliables que l'élégance et la sportivité, la sécurité et la vitesse, le confort et des performances élevées, une traction avant et à haute puissance, de confort et de conduite de la grande masse, l'aérodynamique et l'espace, luxe et modernité, la manipulation et la grande taille ...



Le SM

Un ensemble de solutions techniques et le plaisir de conduire ont fait l'une des voitures les plus extraordinaires de son temps.

Résumé de l'esprit avant-gardiste de Citroën, brillamment réussi et qui fascine encore aujourd'hui.

Pietro Ciccone