Ginevra Motor Show
(März 1970)

Citroën präsentiert SM

Große Überraschung und Bewunderung der Besucher und Journalisten fanden sich in der Gegenwart dieses außergewöhnlichen Auto, so originell wie die vielen Besonderheiten beeindrucken.

In ihm war nichts banal

Die Karosserie wurde von Robert Opron mit den meisten fortschrittlichen Aerodynamik diktiert, die auf Fahrzeugen entwickelt. Der Rückgang Profil war vorhanden, wenn Sie neben dir von oben aussehen. Die hinteren Kotflügel wurden gestrafft. Die Glasflächen waren sehr groß und die Kristalle wurden gerundet. Die Front hinter einer Glasscheibe eingeschlossen, zwei Gruppen von je drei Lichter, die automatisch in Position senkrecht zum Boden in allen Fahrsituationen und Last blieb, während die beiden Scheinwerfer Tiefe waren gerichtet und daher durch die Lenkung gesteuert. Der Mechanismus wurde mittels eines hydraulischen Systems fortgeführten realisiert. Der große Fronthaube wurde Aluminium.

Die vordere Spur war breiter als die hintere um 20 cm und der Boden wurde verschönert, um eine Optimierung der Aerodynamik helfen. Die Lufteinlässe der Belüftung der mechanischen und Bremssystem, wurden unter dem vorderen Stoßfänger angeordnet und die vordere Kennzeichen wurde von dem zentralen Bereich der Frontscheibe geschützt.

SM ist ein Akronym, das diese besondere Coupé unterscheidet

"**S**" ist das erste Projekt des Sports auf dem Citroën unterziehen sein Design-Studium der Sport-Modell aus den legendären DS abgeleitet wurde.

"**M**" ist der erste Buchstabe anstelle einer italienischen Marke der ganzen Welt berühmt für seine fantastischen Auto hohe Leistung und sehr edel. Es ist die Zeit des Maserati Citroën zu einem leistungsstarken Motor, der die erstaunliche Technologie zusammen, die die SM vervollständigen erhalten würden erworben.

Der Motor

Es wurde in kurzer Zeit von dem Ingenieur Giulio Alfieri, der Autor von den großen Motoren der "Marke des Dreizack", die meisterhaft, um Anfragen für Citroën entwickelt worden ist. Ein Sechs-Zylinder-Motor, komplett aus Aluminium und mit vier Nockenwellen im Kopf. Das Geschäftsjahr nicht übersteigen sollte 15PS zu vermeiden, dass durch das Steuersystem in Frankreich bestraft. Die Belastung würde es ermöglichen, Montage anstelle der Motor des DS und der Leistung würde nicht zu erreichen besonders hohe Werte sorgen bemerkenswerte Laufruhe und angemessene Traktion, denn obwohl in der Tat das schnellste Frontantrieb Ära , wäre ein Grand Tourer und kein Sportwagen haben.

Aber die Servolenkung "DIRAVI" war ein "real news" ...

Die besondere Stellung des Lenkrads mit seiner Krone leicht oval, war sowohl in der Tiefe und in der Höhe verstellbar. Die einzige Rasse verbessert die Sichtbarkeit der Instrumente und das Verhalten im Falle eines Aufpralls. Seine Form ist so aktuell, dass der Airbag ohne Probleme aufnehmen konnte. Der Befehl war sehr leicht bei niedrigen Geschwindigkeiten und schrittweise mit zunehmender Geschwindigkeit gehärtet. Es wurde auch mit einem selbst-zentriert und automatische Rückkehr in die zentrale Position sogar Rädern ferme ausgestattet. War unempfindlich gegenüber der Rauigkeit der Straßenoberfläche aufgrund der besonderen Achsgeometrie wo die Lenkachse der Räder mit der Mitte des Reifens auf dem Boden zusammen. Die MS fuhr (und fährt noch heute), als ob er den Stick von einem

Flugzeug hatte statt dem Lenkrad und hatte nur eine volle Drehung von der maximalen Lenk-Recht bei der maximalen Lenk gehen gelassen.

Die Struktur

War in der automatischen Steuerung mit der Möglichkeit der Höhenverstellung und die Einstellung der Dämpfkraft in Abhängigkeit von der Last.

Das Bremssystem

Es wurde mit Scheibenbremsen (vorn Ausgang des Differenz zu helfen, reduzieren das Gewicht der ungefederten Massen) mit Markern von Verschleiß und hohe Druckerhöhungsanlage deren Reaktionszeiten wurden besonders reduziert ausgestattet. Die Bremsleistung war proportional zu der Last auf jeder der Achsen

.

Ein fliegender Teppich, der bis 228 kph in maximal souplesse gestiegen

Der Innenraum ist sehr gepflegt und immer noch ein ultra-modernes Design

Die Sitze sind höhenverstellbar, die Fenster den elektrischen Antrieb hatte, wurde die Intervallschaltung eingestellt und die Klimaanlage sehr effizient. Auch die Kopfstützen wurden spezielle, in der Tat waren in Höhe und Längsrichtung verstellbar.

Ein Auto ist gut gestaltet moderne auch jetzt, obwohl sie jetzt sind mehr als vierzig Jahren seit seiner Einführung mit seiner Exklusivität, was das Ergebnis der reinen technischen Kreativität war, im Gegensatz zu den aktuellen Trends, wo die Gesetze des Marktes führen zu einer gewisse Übereinstimmung der Produktion.

In den 70er Jahren Citroën war der Produzent von "Generalisten" mehr "Spezialist" seiner Zeit

Jeder Citroën war ein anderes Auto, interessant, neugierig, besonders exklusiv. Denken Sie an den 2CV, Dyane, um, all'Ami6, der Mehari, DS, GS, GS birotore und schließlich der CX und zwischen ihnen, die SM, die den Inbegriff der Technologie, Stil vertreten hat und Performance seit bekannten Marken von Französisch Produktion als Talbot, Delahaye und Facel Vega verschwunden.

Mit einem MS in den 70er Jahren war ein Privileg für wenige reserviert

Es war das Auto der Unternehmer, Freiberufler, Künstler, Sportler und wahre Liebhaber von Technologie angewendet, um das Auto. Die SM wurde bisher scheinbar unvereinbare Eigenschaften wie Eleganz und Sportlichkeit, Sicherheit und Geschwindigkeit, Komfort und hohe Leistung, Frontantrieb und hoher Leistung, Komfort und Fahrspaß die große Masse enthielt das 'Aerodynamik und Geräumigkeit, Luxus und Moderne, die Handhabung und die große Größe ...

Die SM - Eine Reihe von technischen Lösungen und Fahrspaß haben es zu einem der außergewöhnlichsten Autos seiner Zeit. Genial erfolgreiche Synthese des avantgardistischen Geist der Citroën und fasziniert auch heute noch wie damals.

Pietro Ciccone