Salón de Ginebra

(Marzo de 1970)

Citroën presenta SM

Gran sorpresa y la admiración de los visitantes y periodistas que se encontraban ante este coche extraordinario, tan original como para asombrar por sus múltiples características.

En ella, nada estaba fuera de carácter

La carrocería fue diseñada por Robert Opron de acuerdo a los dictados de la aerodinámica más avanzada aplicada a los vehículos. El perfil de caída estuvo presente cuando miras a tu lado desde arriba. Los guardabarros traseros se carenada. Las superficies de cristal eran muy grandes y los cristales se redondeaban. El delantero cerrado, detrás de una ventana de cristal, dos grupos de tres faros cada uno, que se mantuvieron en su lugar automáticamente perpendiculares al suelo, en cualquier condición de conducción y de carga, mientras que dos faros de profundidad eran direccionales y controlados por la dirección. El mecanismo se realiza por medio de un sistema hidráulico amortizado. El gran capó delantero era de aluminio. La parte delantera es más ancha que la parte trasera de 20 cm y la parte inferior estaba carenada para ayudar a optimizar la aerodinámica. Las tomas de aire de la ventilación del sistema mecánico y de frenado, se colocaron bajo el parachoques delantero y la placa de matrícula delantera estaba protegida desde la parte central de la ventana del frente.

SM es un acrónimo de este coche deportivo

"S" es el primer proyecto de este deporte en el que Citroën estaba pasando por sus estudios sobre el diseño del modelo deportivo derivado de los DS legendarios.

"M" es la primera letra en lugar de una marca italiana famosa en todo el mundo por su fantástico coche de alto rendimiento y de alta clase. Este es el Maserati en ese momento adquirida por Citroën obtener un potente motor que hubiera completado la impresionante tecnología de conjunto que es SM.

El motor

Fue diseñado por el ingeniero Giulio Alfieri en breve tiempo, el autor de los grandes motores de la "marca de la tridente", que respondio brillantemente a las solicitudes de Citroën. Un motor de seis cilindros, totalmente de aluminio y con cuatro árboles de levas en la cabeza. La potencia fiscal no debe superar el 15cv no debe ser penalizado por el sistema de impuestos en Francia. Su huella tendría que permitir el montaje del motor en lugar de los DS y la potencia no tendría que alcanzar valores muy altos con el fin de garantizar una notable fluidez de funcionamiento y la tracción adecuada porque, aunque en realidad era de tracción delantera más rápido habría sido un entrenador y no un deportivo.

Pero la dirección asistida "DIRAVI" era una "verdadera noticia" ...

La posición particular de la rueda de dirección con su corona ligeramente ovalada, era ajustable tanto en profundidad como en altura. La única raza mejoró la visibilidad de la instrumentación y el comportamiento en caso de impacto. Su forma es tan actual que podría acomodar la bolsa de aire sin problemas. El comando era muy ligera a bajas velocidades y se endurece progresivamente con el aumento de velocida. También estaba equipado con un sistema de auto-centrado y retorno automático a la posición central, también sin ruedas. Fue insensible a la rugosidad de la carretera como consecuencia de la geometría del eje particular cuando el eje de dirección de las ruedas coinciden con el centro de la llanta en el suelo. El MS conducía (y conducir incluso ahora) como si él tenía el palo de un avión en lugar de la rueda de dirección y sólo tenía una rotación completa para ir desde el ángulo de giro máximo a la derecha de la dirección completa a la izquierda.

La estructura

Estaba en el control automático con la posibilidad de ajuste de altura y el ajuste de la potencia de amortiguación de acuerdo a la carga.

El sistema de frenado

Estaba equipado con frenos de disco (salida frontal del diferencial para ayudar a reducir el peso de las masas no suspendidas) con detectores de desgaste y la alta presión servofreno cuyos tiempos de respuesta se redujeron en particular. El rendimiento de frenado es proporcional a la carga sobre cada uno de los ejes.

El interior estaba muy bien cuidado y todavía tiene un diseño muy moderno

Los asientos eran ajustables en altura, así como la inclinación y longitud; los vasos tenían el accionamiento eléctrico; el limpiaparabrisas intermitente era ajustable y el aire acondicionado era muy eficiente. Incluso los reposacabezas eran especiales, de hecho, eran ajustable tanto en altura y longitudinalmente. Un coche está bien diseñado moderna, incluso ahora, a pesar de que ahora son más de cuarenta años desde su introducción, con su exclusividad, que fue el resultado de la creatividad pura ingeniería a diferencia de la tendencia actual en la que las leyes del mercado conducen a una cierta conformidad de la producción.

Una alfombra voladora que se deslizó a 228 kilómetros por hora en el máximo souplesse

En los años 70 Citroën fue el productor "generalista" más "especializada" de su tiempo

Cada Citroën era un coche diferente, interesante, curioso, peculiar, único. Piense en el 2CV, el Dyane, all'Ami6, el Mehari, el DS, el GS, el birotore GS y, finalmente, el CX y, entre ellos, el SM ha representado el epítome de la tecnología, estilo y desempeño desde marcas famosas de la producción francesa como Talbot, Delahaye y Facel Vega desaparecieron.

Tener un SM en los años 70 era un privilegio reservado para unos pocos

"Era el coche de empresarios, profesionales, artistas, deportistas y verdaderos fans de la tecnología aplicada al automóvil. El SM fue contenida en cualidades hasta entonces aparentemente irreconciliables como la elegancia y la deportividad, seguridad y rapidez, comodidad y alto rendimiento, con tracción delantera y un poder considerable, el confort de marcha y la misa mayor, el 'aerodinámica, y la comodidad, el lujo y la modernidad, la manipulación y el gran tamaño ...

SM - Un conjunto de soluciones técnicas y placer de conducción se han convertido en uno de los coches más extraordinario de su tiempo. Brillantemente síntesis exitosa entre el espíritu vanguardista de Citroën y el prestigio de Maserati, que fascina incluso ahora como entonces.

Pietro Ciccone

www.smclubitalia.info