

GRAND TOURISME

# CITROËN S M



Maurice Sauzay et Jeff Daniels

E.P.A.

# Sommaire

page

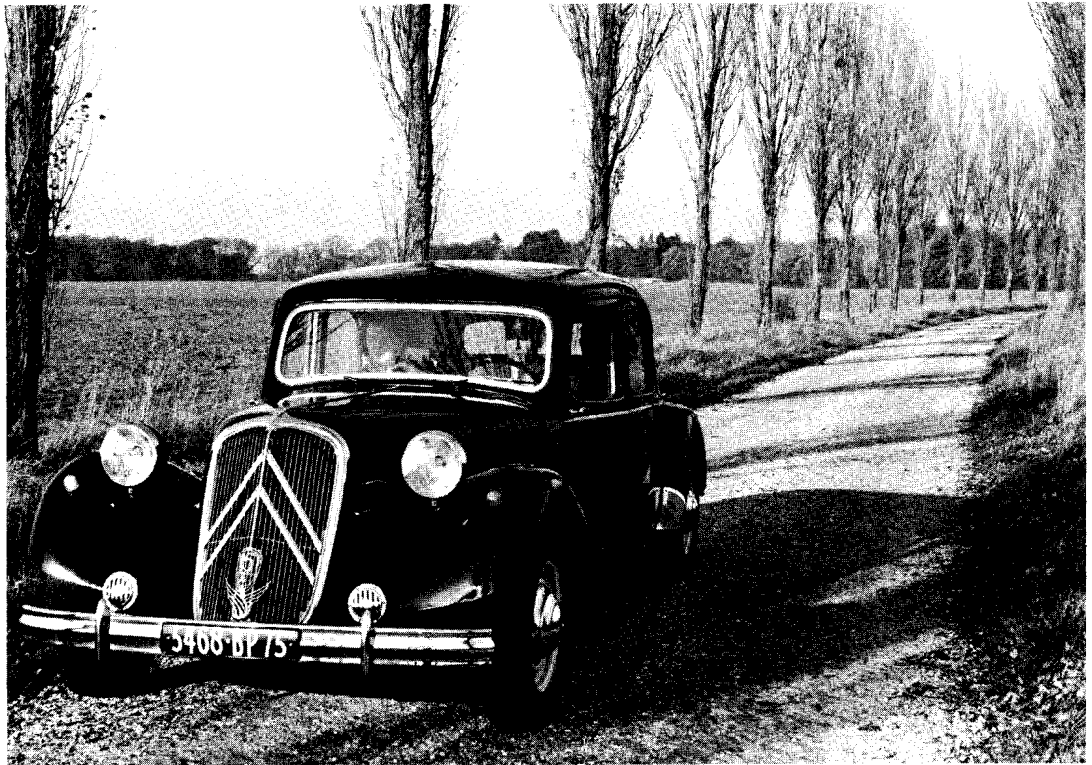
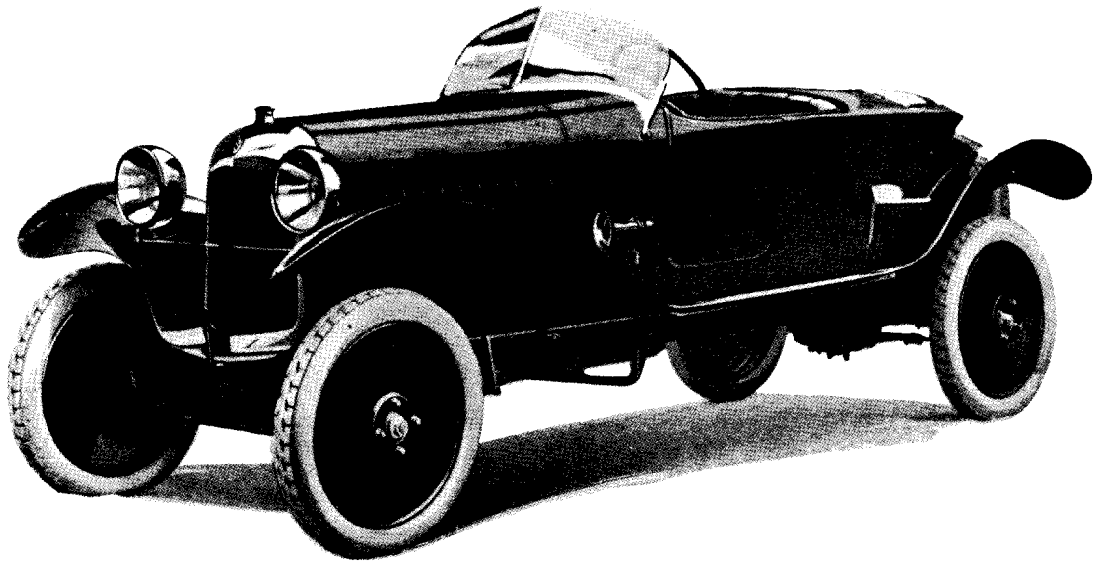
|     |   |
|-----|---|
| 7   | Avant-Propos                                  |
| 9   | Chapitre I<br>Le Pourquoi et le Comment       |
| 25  | Chapitre II<br>France-Italie                  |
| 47  | Chapitre III<br>Point de vue de journaliste   |
| 71  | Chapitre IV<br>Série et série spéciale        |
| 87  | Chapitre V<br>Production et commercialisation |
| 95  | Chapitre VI<br>La SM et la Compétition        |
| 113 | Chapitre VII<br>Les Maserati et Citroën       |
| 121 | Chapitre VIII<br>Aujourd'hui                  |
| 126 | Annexes                                       |
| 136 | Remerciements                                 |

# S. M.

inaugure une nouvelle conception de l'automobile. On croyait jusqu'à présent inconciliables les satisfactions que procurent le confort et la beauté, et les joies que donnent les grandes performances. Citroën a su résoudre ces contradictions. SM peut à la fois se classer dans la lignée des berlines de style et dans la catégorie des voitures de grand tourisme.

SM est plus que la réunion de qualités diverses et parfois contradictoires; elle ne se contente pas de réunir les techniques les plus modernes utilisées séparément sur d'autres voitures. Avec son moteur Maserati de 180 ch, avec sa ligne conçue pour la performance, avec ses aménagements spéciaux de confort et de sécurité, SM est une création pure, une voiture d'un genre inconnu jusqu'à ce jour. Conduire SM ne ressemble à rien de ce qu'on peut imaginer.

Un tel confort, un tel soin apporté à l'équipement d'une voiture aussi puissante, une telle certitude de sécurité ne s'étaient jamais rencontrés sur une seule voiture. Les joies de la conduite sportive n'avaient jamais pu s'accompagner d'un tel bien être. SM est totalement satisfaisante, totalement conforme à l'idéal de la voiture, totalement belle.



# LE POURQUOI ET LE COMMENT

Talbot, Delahaye, Bugatti s'en étaient allés, et chacun savait bien qu'ils ne reviendraient pas. L'heure était à la voiture-ustensile; les maîtres-mots et la règle de survie de tous les constructeurs étaient « Populaire », « Économique »...

La France automobile des années 70 roulait médiocrement sur des autoroutes aseptisées à une vitesse militairement limitée. La belle mécanique et les carrosseries originales étaient regardées d'un œil soupçonneux par les pouvoirs publics, et méprisant par la cohorte bêlante des « nouveaux conducteurs ». Bref, ce tableau était sombre pour l'amateur, le connaisseur, l'Automobiliste.

Et puis un jour l'incroyable se produisit : l'union des deux extrêmes. Citroën, la froide, la lucide, la cartésienne, et Maserati, l'enthousiaste, la généreuse, l'italienne, donnèrent le jour à une voiture qui sortait joyeusement de l'ordinaire et qui allait devenir un jalon dans l'histoire de l'automobile : Sa Majesté la SM.

Des voitures fabriquées dans les années 65/75, seules la SM et la berlinette Alpine — les antithèses — peuvent se flatter du titre symbolique mais significatif de Classique. Leur conception, leur finalité, leur raison d'être sont aussi différentes qu'il est possible de l'imaginer, mais toutes deux offrent cet inestimable sentiment : le plaisir automobile.

Ce plaisir, Citroën décida de l'offrir à ses clients en faisant preuve d'une technique ambitieuse et d'originalité, ces deux qualités étant depuis longtemps la marque de fabrique des voitures au double chevron. Il faut bien dire que la firme de Javel avait pour réussir dans son entreprise les capacités intellectuelles, les connaissances techniques et des motivations aussi diverses que puissantes.

Penser et fabriquer une voiture de prestige et de tourisme rapide était un projet stimulant pour un bureau d'étude dont tout le monde reconnaissait l'esprit original

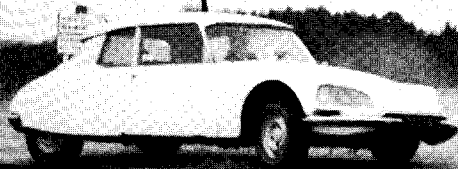
*Le torpédo à trois places  
Caddy de 1923 révélait  
déjà une certaine  
conception du Grand  
Tourisme chez Citroën.*

*Reine de la route dans  
les années 1950, la 15  
Six était un proche  
ancêtre de la SM.*

et audacieux. Au cours des années d'autrefois, il avait même sauvé la firme de l'enlisement et de l'engourdissement, signes avant-coureurs de la faillite. De la 5 CV de 1920 à la DS de 1955 en passant par la « Traction » de 1934 et la 2 CV de 1947, il avait fait preuve à chaque décennie de son esprit inventif et non conformiste. Sans doute, cette idée de voiture de grand standing n'aurait pas beaucoup plu à André Citroën, qui pensait surtout à la grande série, ni à ses successeurs, les austères et pragmatiques Michelin, qui pensaient surtout à la rentabilité. Néanmoins, on peut relever dans le passé de la firme quelques exemples de voitures procédant du même esprit que la SM : la pimpante « Caddy » pour la ligne, l'éphémère 22 CV pour la technique et l'inoubliable 15/Six pour l'efficacité.

Sur le châssis de la B2, voiture sans problèmes mais sans joies, Citroën dessina une ravissante torpédo peinte joliment de vives couleurs. Les performances furent améliorées par une culasse à culbuteurs, et des roues à rayons donnaient à la Caddy un air sportif et attrayant. L'essai était timide, les risques calculés et le résultat encourageant. Il n'était nullement question de prouesses techniques ou de résultats sportifs, mais l'imagination du bureau d'étude avait ouvert un sentier.

La présentation de la 22 CV au Salon de Paris en 1934 suscita beaucoup de commentaires et d'intérêt. Ses lignes, reprises de la toute nouvelle Traction, tranchaient résolument avec les canons de la beauté automobile de l'époque, et surtout, ses roues avant motrices accouplées à un aussi puissant moteur étaient un défi technique. Présentée comme la voiture de prestige de la marque, la « 22 » resta un exercice de style, bien qu'une dizaine d'exemplaires fussent construits. La plupart utilisaient un moteur Ford V8 car le moteur maison, formé de deux quatre cylindres de la nouvelle « Traction » accolés à 90°, ne fut jamais développé. Manquant du temps et de la technologie nécessaires, les techniciens butèrent sur le problème de la transmission. Faire « passer » la puissance du gros 4 litres aux roues avant motrices et directrices demandait plus de moyens et d'expérience que n'en disposaient les ingénieurs de 1934. Ces moyens et cette expérience, ils allaient les acquérir en mettant hâtivement au point cette fameuse Traction qui donnait beaucoup de déboires à ses premiers propriétaires. Malheureusement, la situation financière de l'usine était vraiment préoccupante, et la priorité fut évidemment donnée à la voiture de série plutôt qu'à la voiture de prestige, qui disparut donc de façon fort anonyme.



Et puis vint la 15/Six. Voiture de haut de gamme de la firme du quai de Javel, cette berline ne fut pas étudiée pour être un symbole ni un porte-drapeau. Mais le paradoxe fut élevé au niveau de vertu puisque cette voiture fut la réussite que l'on sait. Ses qualités de tenue de route, de robustesse, ses performances, lui permirent pendant quinze ans de se parer du titre de « reine de la route », d'éclipser toutes les autres GT qui lui étaient opposées, et d'équiper aussi bien la police de New York que les garages de l'Élysée.

Et puis vint la DS, dont cette SM spectaculaire, ambitieuse, fringante, est la fille légitime. Au fil des ans, la DS gagna en puissance et en vitesse de pointe (de

*Le projet S a pris forme sur la base de ces DS raccourcies. Les passages de roues largement échancrés, les ailes arrière gonflées sont nettement visibles sur la première voiture... de même que son caractère sous-vireur. Les deux voitures sont déjà équipées du moteur Maserati.*





145 km/h en 1957 à 190 km/h en 1968), mais il lui manqua toujours un Beau moteur même si elle avait un Bon moteur. En 1966, on parla de lui offrir un 6 cylindres à plat ou en V, mais on en resta au bon vieux 4 en ligne. Bien que dans sa version 2,3 litres à injection la DS 23 eût des performances excellentes — dues surtout à son freinage et à sa tenue de route — elle restait une berline familiale. Manifestement il lui manquait un peu de cœur et un bel habit pour rivaliser avec les Porsche, les Ferrari et les Jaguar qui la doublaient sur l'autoroute.

Les capacités techniques nécessaires à la conception et à la réalisation de la SM, il était bien évident que Citroën les possédait à fond. En effet, il n'était pas besoin d'être grand clerc pour extrapoler de la DS une voiture encore plus rapide tout en lui gardant ses qualités propres. La maîtrise qu'avait Citroën de tous les problèmes touchant la traction avant et la tenue de route, son expérience dans le domaine de l'hydraulique, étaient des atouts maîtres. Restait le problème du moteur, dont on sait que ce n'est pas le point fort du quai de Javel mais que sa nouvelle filiale, Maserati, saurait résoudre. En fait, le « coup de génie » du bureau d'étude fut d'oser faire une voiture de grand tourisme et de prestige hors des règles établies pour les voitures de ce type.

Il faut dire aussi, pour éclairer les raisons de la naissance de la SM, qu'ayant les capacités, possédant les connaissances, Citroën fut poussé par la conjonction d'un certain nombre d'autres raisons d'inégale importance.

Nous le savons, il n'y avait plus en France de constructeurs de voitures de luxe. Avec Facel était parti le dernier d'entre eux. Renault trop occupé avec ses voitures de petite et moyenne cylindrée, Peugeot trop conservateur, Simca englué dans le consortium Chrysler, n'étaient pas disposés à prendre les risques d'une telle affaire. Citroën jugea donc le moment opportun de prendre place sur un marché certes restreint mais prestigieux. Il n'était pas non plus sans apprécier l'impact publicitaire dont bénéficieraient tous les autres produits de la marque. Il était évident que le nom de Citroën allait être prononcé, imprimé, diffusé, photographié, filmé par la presse du monde entier. De plus, la SM étant ce que nous allons voir, sa technicité et son originalité affermiraient l'image de marque de la société; elle serait le porte-drapeau d'un constructeur dont chaque création lui donnait quinze ans d'avance sur ses concurrents. Il n'était pas sans intérêt non plus que, bouclant la boucle, les ingénieurs puissent faire profiter

*Les coupés DS S à moteur Maserati furent engagés dans plusieurs rallyes. Rarement les qualités de la suspension Citroën — et la virtuosité du pilote — ne furent aussi bien mises en évidence que lors de la Ronde de Chamonix où Waldegaard termina troisième... sur trois roues; il avait parcouru quatre tours dans cet équipage. On notera que sur les DS, puis sur les SM de compétition, les phares n'étaient pas directionnels.*



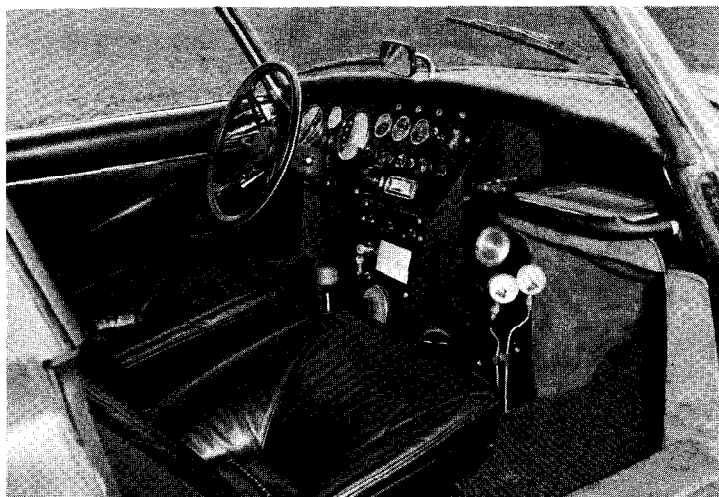
*Cette vision de cauchemar sous un capot de DS ne s'améliorera pas sous le capot de la SM.*

les futurs modèles de l'expérience qu'ils allaient acquérir avec la mise au point de la SM. Enfin, on peut penser que le désir de rentabiliser l'investissement Maserati fut aussi une de ces raisons conjoncturelles. En effet, en 1968, Citroën avait racheté la glorieuse firme de Modène et, jusqu'à ce jour, il ne semblait pas qu'il en ait été tiré grand profit. Or, les Italiens mieux que personne, mieux que Citroën en tout cas, étaient capables de fabriquer un moteur pour une voiture sportive; ils en avaient le goût et l'expérience. C'est donc aux gens de Modène que fut confiée la tâche de créer le moteur de la nouvelle Citroën-Maserati.

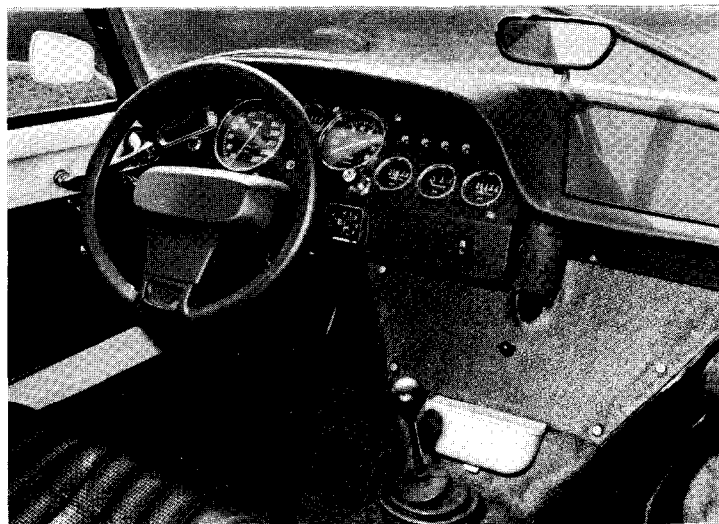
Il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil à la situation de Citroën SA au début des années 70. En effet, la direction de l'usine, sous l'impulsion de son PDG, Monsieur Ravenel, déploie une activité tous azimuts, bien qu'à posteriori ses efforts semblent un peu dispersés.

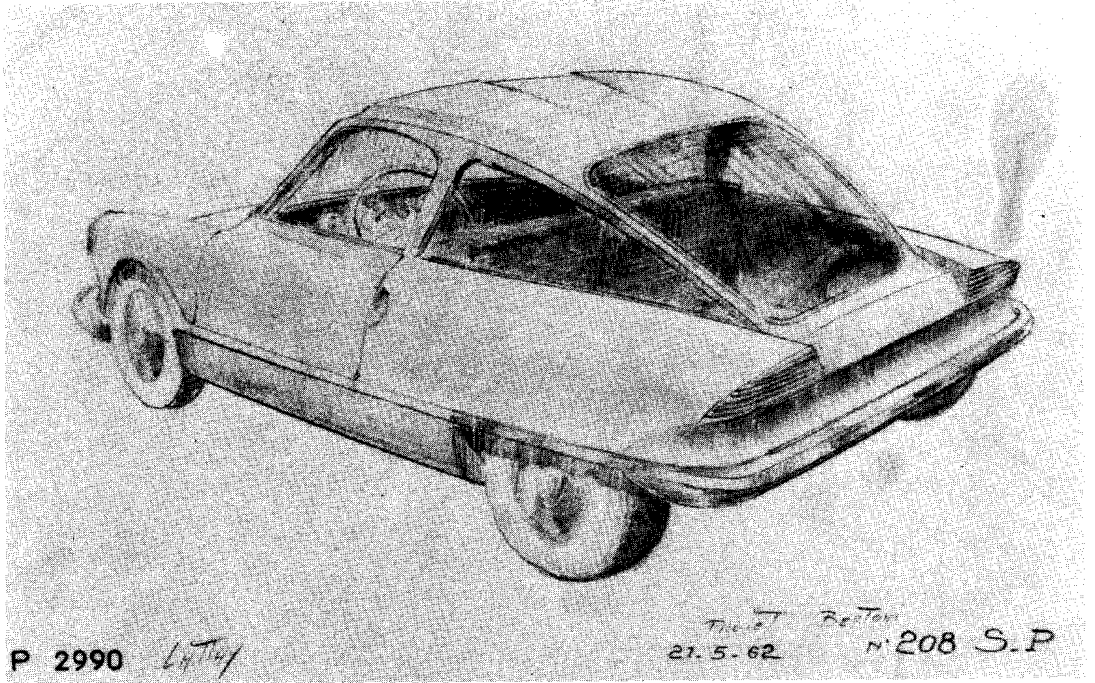
A Nanterre, elle avait racheté les usines de Simca, puis, après avoir « digéré » Panhard, elle absorbait le constructeur de poids lourds Berliet, voulant ainsi com-

pléter vers le haut la gamme de ses utilitaires légers. Mais Berliet était un lourd fardeau, trop lourd pour les épaules de Citroën, qui s'en déchargerait par la suite sur celles de Renault. Ses ingénieurs étudiaient une gamme de véhicules de moyenne importance, la GS, destinée à combler la brèche existant entre les vieillissantes mais rentables petites bicylindres et la série ID/DS. En association avec NSU, au sein d'une société commune, la Comotor, elle développait le moteur rotatif Wankel dont elle pensait devoir équiper ses véhicules de la série



*Les intérieurs de deux prototypes DS S : le second a déjà le volant définitif de la SM.*





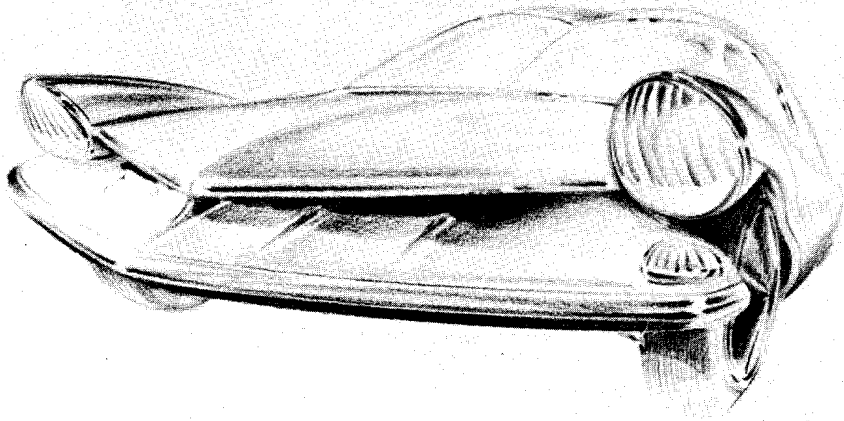
P 2990

*L.H. Taylor*

*The 1st*  
27.5.62

*Re: Tom*

N. 208 S.P



P 3070/3

217 6  
DS Sport

(12.11.67) *open*

Ami 6/8, terrain qui, on le sait, devait se révéler décevant. Il apparut alors qu'il fallait construire de nouvelles usines hors de Paris et s'évader des vieux bâtiments du quai André-Citroën. C'est à Rennes que fut construite la nouvelle usine qui allait produire la GS. Et puis, nous avons vu que fut saisie l'opportunité d'acquérir la firme Maserati. Tout ceci, on le conçoit, représentait un formidable investissement. Alors, pour affermir son assise, pour prendre rang dans une compétition de plus en plus âpre sur les marchés intérieurs et extérieurs, Citroën s'associait avec Fiat. La Pardevi — nom de la nouvelle société holding — appartenait à Fiat pour 49 %, mais l'affaire fut dissoute discrètement pour des raisons assez obscures, où il apparut que les partenaires ne retirèrent pas de cette association tous les avantages qu'ils en attendaient. Peut-être Citroën n'était-il pas vraiment disposé à ouvrir ses cartons à dessin et ses laboratoires à ses associés italiens, et ceux-ci furent-ils déçus du manque de punch des services commerciaux français? Au terme d'une association stérile, Citroën se retrouva seul.

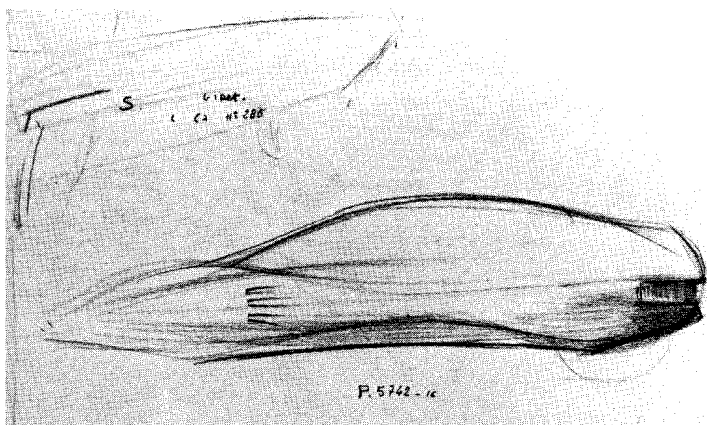
La situation de l'usine était assez bonne, sans plus; son assise financière manquait de fermeté et ses bilans de positif! La progression des ventes était satisfaisante mais son pourcentage au sein du marché intérieur stagnait. Quant à l'exportation, elle était marginale comme il est de tradition chez Citroën. En fait, Citroën vendait à ses clients fidèles mais n'était pas en mesure de s'implanter sur les parts de marché où Renault, Peugeot et leurs confrères européens se livraient une lutte encore courtoise mais décidée. Les produits de la gamme Citroën étaient très typés; leurs qualités enthousiasmaient les uns mais leurs défauts rebutaient les autres, celles-ci étant aussi évidentes que ceux-là! Enfin le service commercial de Javel ne réussissait pas à perdre les mauvaises habitudes qu'il avait prises lorsque, vingt ans auparavant, les clients le suppliaient de leur vendre une 2 CV et le remerciaient de la leur livrer deux ans plus tard!

Mais revenons à la SM. Avec une constance et une rapidité remarquables, son élaboration se poursuivait sans heurts. On en jugera mieux si l'on sait que Citroën racheta Maserati en 1968 et que la voiture terminée fut présentée au printemps 1970 au Salon de Genève. Cela signifie qu'en 18 mois la voiture fut conçue, essayée, construite. C'est un tour de force pour une voiture que l'on considère elle-même comme un tour de force. Mais cela explique aussi pourquoi les clients français — les premiers servis — ne furent livrés qu'au mois d'août. La voiture du Salon n'avait évidemment pas été fabriquée

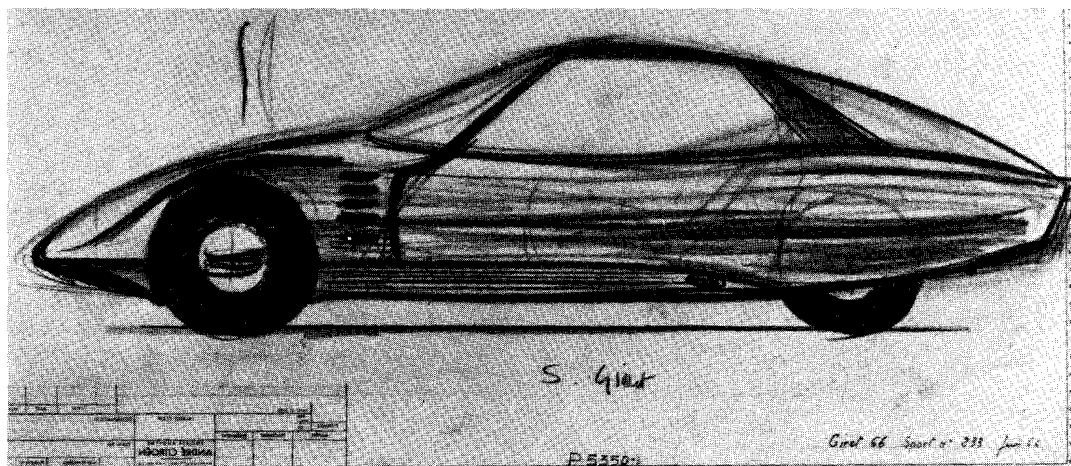
*Flaminio Bertoni à qui l'on doit le dessin du coupé Traction et celui de la DS 19, réalisa en 1962 cette esquisse de D sport destinée à devenir la SM.*

*Ce projet de Robert Opron, daté de 1962, ne préfigure pas ce qu'il réalisera finalement; mais peut-on vraiment le regretter?*

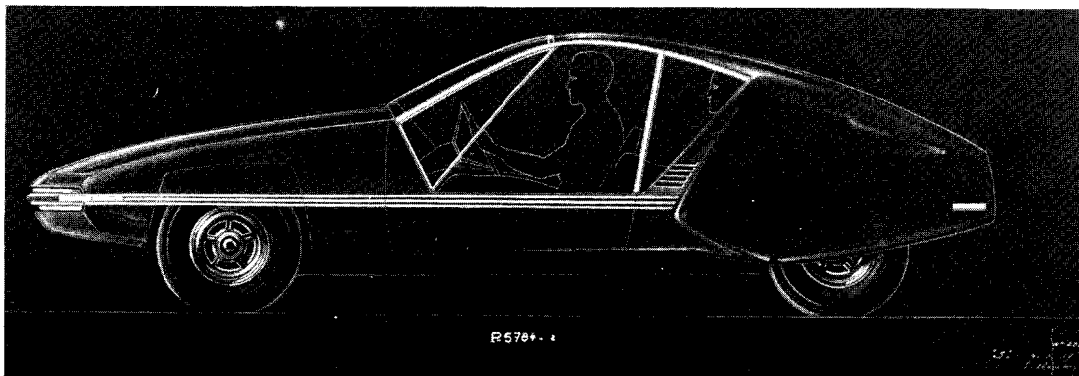
On ne trouve aucun trait commun dans ces trois esquisses dues à Jean Giret (1 et 2) et à Michel Charreton (3). En revanche, les trois autres dessins, signés de Régis Gromik, ont une évidente parenté et permettent déjà de deviner la forme définitive de la SM.



1

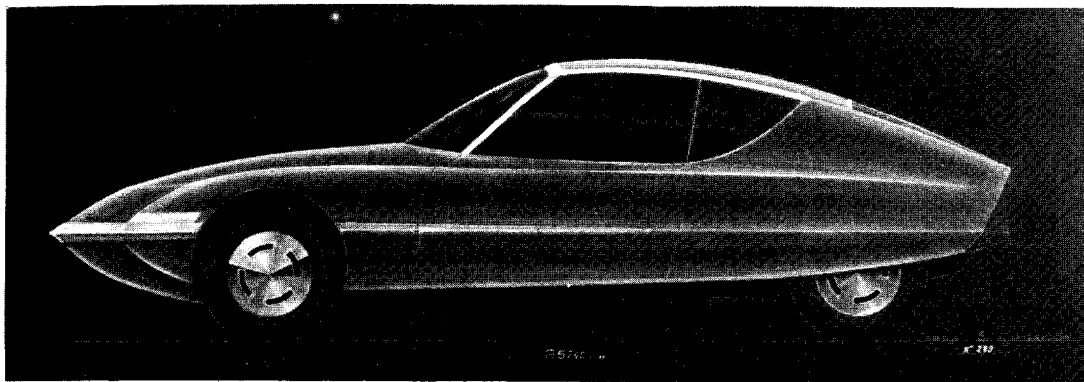


2

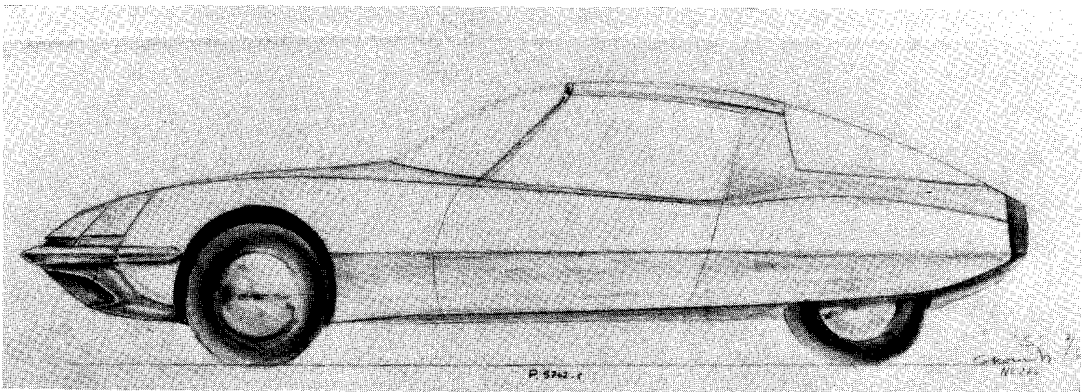


3

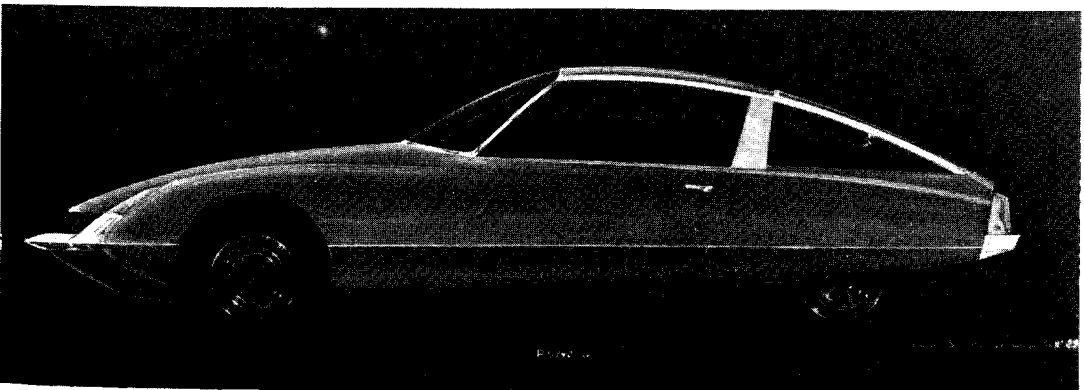
4



5



6



*La SM a quitté la planche à dessin : elle est maintenant en plâtre, ultime étape avant la mise en fabrication. Capot et bloc avant seront cependant encore modifiés.*

*Le test des filets de fumée met en valeur la parfaite fluidité des formes de la SM. Aujourd'hui, l'avant serait sans doute traité différemment afin de satisfaire à la mode de l'« effet de sol ».*

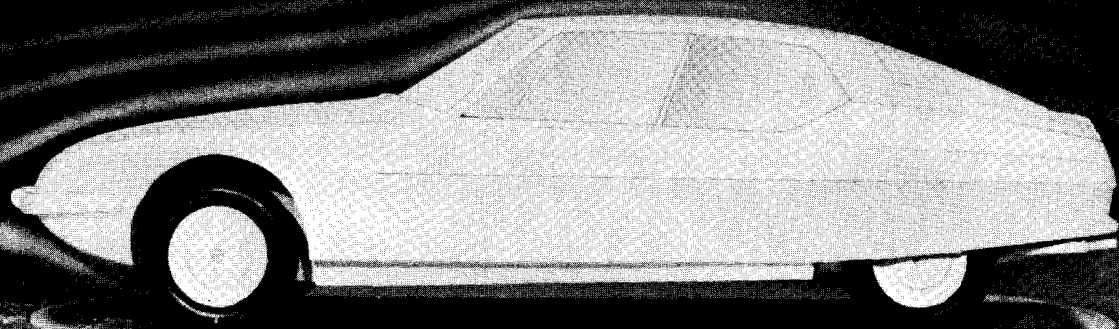
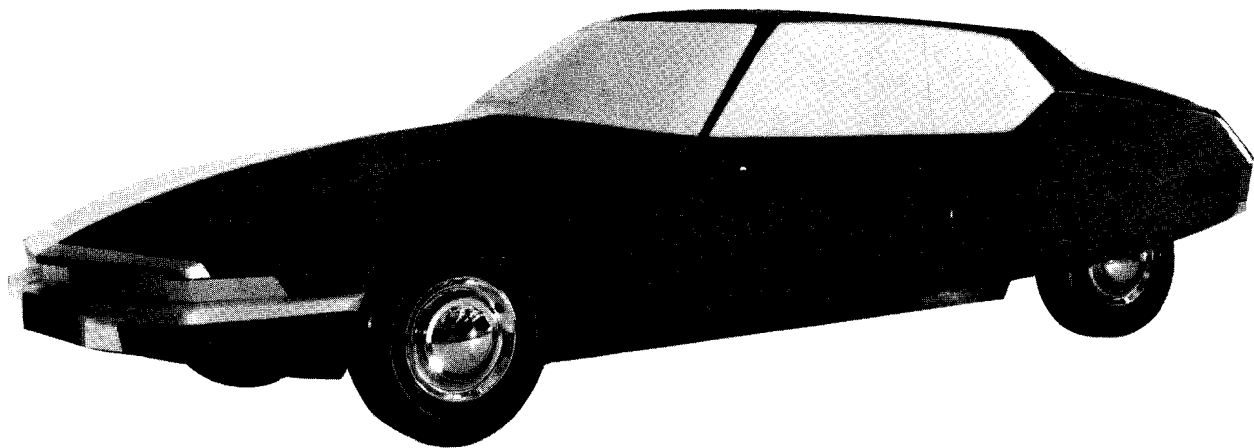
sur les chaînes de montage. D'ailleurs il faut noter que c'est Chausson et non pas Citroën qui fabriquait les carrosseries.

Il serait faux de penser que Citroën n'avait repris Maserati que pour pouvoir se procurer un moteur ou des facilités de fabrication pour sa SM. Comme toujours en pareil cas il y eut des raisons évidentes et d'autres qui le furent moins, des raisons raisonnées et d'irraisonnées, des raisons expliquées et explicables et d'inexpliquées mais non inexplicables.

En bref on peut dire que, dans sa foulée expansionniste et diversifiée des années 65/70, Citroën avait pensé que le nom et la réputation de Maserati complèteraient agréablement sa carte de visite, que le sauvetage de la célèbre marque de Modène était un geste à l'adresse des fabricants italiens après le divorce d'avec Fiat et aussi... que l'affaire n'était pas très chère! A ces raisons informelles, il faut en ajouter de plus réalistes. En effet, le savoir-faire, l'expérience, le carnet d'adresses de la vieille et glorieuse firme modénaise n'étaient pas sans intérêt pour Citroën, qui se lançait dans un produit et sur un marché nouveaux pour lui. Non seulement il pourrait trouver une mécanique brillante chez des gens dont c'était le métier depuis toujours, mais il pourrait y faire étudier de façon plus anonyme et plus discrète toutes sortes de prototypes. La suite montrera que le calcul était bon. Il faut souligner que plus tard, lorsque Citroën devra se séparer de cette affaire, les Italiens ulcérés et furieux réagiront vigoureusement en manifestant dans les rues de Modène et en allant briser les vitres du Consulat français de la ville.

En tout cas, la première tâche qui fut confiée à Maserati par son partenaire français fut bien de concevoir un moteur pour sa future voiture de prestige et de grand tourisme. L'ingénieur Alfieri, maître d'œuvre, plutôt que de concevoir un moteur tout à fait nouveau, se servit astucieusement du gros V8 à 90° de 4 186 cm<sup>3</sup> de la Maserati Indy. Ce moteur remplaçait le vénérable 6 cylindres en ligne que la marque avait utilisé pendant quinze ans; il était moderne, tout en aluminium, équipé de carburateurs et de 4 arbres à cames en tête, bref un moteur italien. Mais il était évidemment trop lourd, trop long et d'une cylindrée trop importante pour la voiture française qui, pour des raisons fiscales, devait se tenir sous la barre fatidique des 16 cv. Son poids devait être aussi faible que possible pour ne pas obérer la tenue de route d'une traction avant dont la tendance sous vireuse eut encore été accentuée par un surcroît de poids à





l'avant. Sa longueur devait être aussi faible que possible pour ne pas empiéter dans l'habitacle ou exiger un capot démesurément long. En effet, puisqu'il s'agissait, selon le schéma de la DS, d'une voiture à moteur central avant (la boîte de vitesse, puis les roues, puis le moteur), il fallait éviter le défaut souvent reproché à cette dernière, dont les cylindres 3 et 4 étaient situés à l'aplomb du tableau de bord et empiétaient malencontreusement dans l'habitacle. L'ingénieur Alfieri, alors, décida d'amputer son V8 de ses deux cylindres arrière, ce qui lui donnait un V6 de 3 106 de cylindrée. Mais on dépassait le seuil des 3 litres, donc des 16 cv. Alors, réduisant la course avec un nouveau vilebrequin, réduisant l'alésage avec de nouveaux pistons, notre homme parvint habilement à 2 670 cm<sup>3</sup>. Le but était atteint, ce sera la cylindrée définitive, et on échappera aux super-vignette, super-taxation, etc...

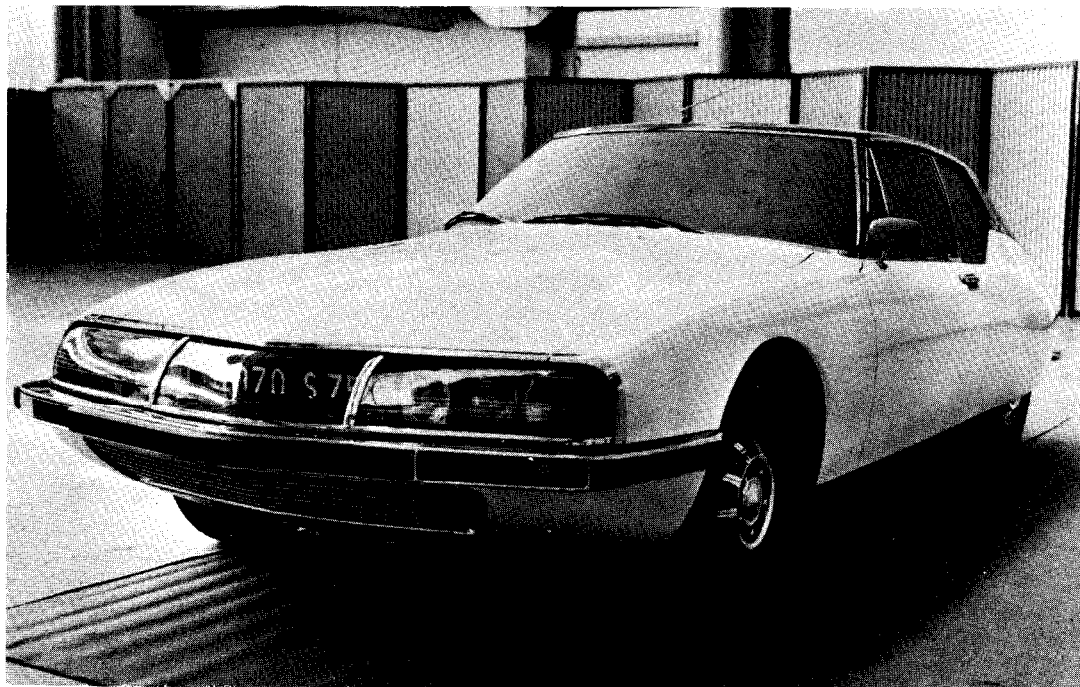
Citroën avait demandé à Alfieri de lui fournir un moteur en 6 mois. En toute latine simplicité, il précisa que pour Maserati trois semaines suffiraient! En fait, soixante jours furent nécessaires. En effet, tronçonnant un moteur Indy, usinant un nouveau vilebrequin et de nouveaux arbres à cames, il put expédier à Paris trois courbes de puissance différentes, dont la meilleure atteignait 200 ch alors que le cahier des charges n'en demandait que 150. Il fallait ensuite prévoir de retourner le moteur pour pouvoir l'adapter à une boîte de vitesses située à l'avant, ce qui impliquait de redessiner l'entraînement de tous les accessoires et en particulier celui des arbres à cames. Le résultat en tout cas fut satisfaisant puisque le moteur ne mesurait que 31 cm de long et ne dépassait pas 140 kg.

Citroën s'était chargé de la boîte de vitesses et du différentiel, fort de l'expérience qu'il avait acquise avec les séries les plus musclées de ses DS 23. Il faut remarquer qu'aucun rapport n'y est en prise directe : la 4<sup>e</sup> et la 5<sup>e</sup> sont surmultipliées.

Toute cette mécanique fut assemblée dans des hybrides de DS qui vieillissaient dans les ateliers du service Course après avoir vaillamment sillonné les routes d'Europe et d'Afrique. L'adaptation se fit sans surprise ni problèmes. Les mauvaises langues dirent même que la DS avait enfin trouvé le moteur qui lui manquait! La seule véritable innovation qui fut faite sur ces voitures d'essai fut la fameuse direction Vari Power qui allait alimenter tant de polémiques et dont héritera la CX. Ce sera là le legs le plus important de la belle SM à la familiale CX.

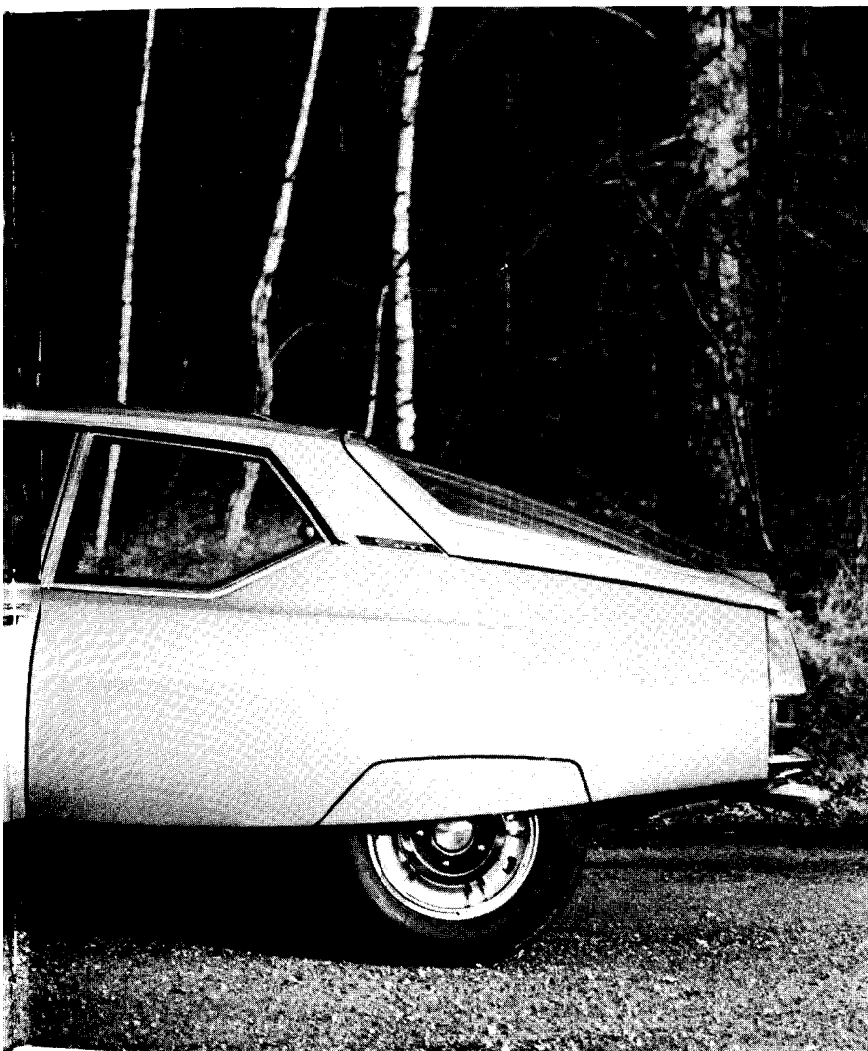
Il est équitable de rendre hommage aux hommes qui conçurent la SM. A l'époque, le bureau d'étude était placé sous la responsabilité de Monsieur Grosseau qui avait sous ses ordres trois bureaux distincts : celui des « Études Avancées », dont Monsieur Estaque avait la charge et auquel le PDG, Monsieur Ravenel, « laissait la liberté d'essayer toutes nouveautés » selon ses propres paroles; celui de la « Division Ensemble », étudiant les différents composants des futures voitures, et d'où émergèrent Messieurs Allera et Magés, ce dernier considéré comme le père du système hydraulique. De cette division dépendait le « Bureau du Stylisme », où officiait Monsieur Opron, assisté de Monsieur Giret, et enfin le « Bureau des Méthodes », qui assurait la liaison entre l'étude et la réalisation.

*La SM est née; cette voiture de pré-série ne subira plus aucun changement apparent, à l'exception des enjoliveurs de roue.*





# FRANCE-ITALIE



*Vue de profil, la ligne de la SM de production dénote une recherche très poussée des meilleures formes aérodynamiques.*



*L'esthétique de la partie arrière ne fit pas l'unanimité : au contraire de l'avant, l'arrière manquait de simplicité.*

Ce sont donc deux stylistes de Citroën qui eurent en charge l'esthétique et l'aérodynamique de la SM : MM. Opron et Giret. Chacun jugera de l'esthétique selon ses goûts; quant à l'aérodynamique, elle était réussie. Opron, qui est aujourd'hui à la Régie Renault, dessinera par la suite la CX et la GS. C'est la GS qui fut mise d'abord en production, mais c'est la CX, remplaçant l'inusable DS, qui fut dessinée la première.

Les maquettes de la SM furent longuement testées dans les souffleries aéronautiques et dans celle de l'usine pour arriver, sans changement perceptible du dessin initial, à un résultat aérodynamique remarquable. Le fameux  $C_x$  n'est que de 0,460, soit une amélioration de 25 % par rapport à celui, déjà excellent, de la DS. Préférant travailler sur les formes elles-mêmes plutôt que sur des artifices pseudo-sportivo-aérodynamiques, tels



que spoilers, déflecteurs et autres ailerons, les ingénieurs s'appliquèrent à obtenir une surface frontale la plus fine et la plus efficace possible. Ils réussirent un bloc avant très élégant, supprimant la calandre et poussant le souci de l'efficacité jusqu'à caréner entièrement la plaque de police et les blocs optiques. Les prises d'air de refroidissement étaient disposées sous la voiture, même si ce choix pénalisait la notion d'effet de sol tellement à la mode actuellement. Ce fut un crève-cœur pour les ingénieurs que de voir leurs efforts ruinés par la sévère législation américaine, qui interdit sur ce marché le carénage des phares. Il est bien regrettable que le législateur n'expérimente pas les dispositifs qu'il juge!

La caisse-plate-forme de la SM était solide mais lourde. Aujourd'hui, elle aurait certainement été construite plus légèrement. On ne peut en douter lorsque l'on

*Les règles américaines ont véritablement mutilé l'avant de la SM.*

examine une coque nue. Son armature avant mécanosoudée, son pavillon croisillonné, ses panneaux arrière formant ailes, déterminent un ensemble homogène et apparemment indéformable. Seuls les capots, le carénage inférieur, les ailes avant, imposantes avec leur passage de roue incorporé, et évidemment les portes, sont démontables. Il semble que tout ait été dessiné pour être incassable. Ceci n'est pas surprenant quand on sait à quel rythme fut conçue la voiture : il n'était pas question de créer un engin dont il faille ultérieurement retoucher le fondement lui-même. C'est pourquoi on ne prit aucun risque sur le chapitre solidité. En raison de cette robustesse de conception, la SM était une voiture très sûre en cas de choc, même si ce fut pour les carrossiers et les mécaniciens une véritable punition lorsqu'il s'agissait de la remettre en état.

La partie arrière, aérodynamiquement intéressante, est un échec esthétique... et pratique. La vaste lunette arrière à double courbure donne un accès difficile à un coffre à bagages dont le faible volume est ridiculement occupé par la grosse roue de secours posée en son milieu. Surchargé de chromes inutiles et disparates, il recueillit la désapprobation unanime des connaisseurs.

L'aménagement intérieur, en revanche ne reçut que des éloges. Le tableau de bord, qui va en s'incurvant et en se rétrécissant gracieusement de la gauche vers la droite, est sobre et élégant. Il est doté d'originaux cadrans ovales qui s'harmonisent avec la forme ovale du volant à une seule branche. L'acier inoxydable très légèrement bleuté se marie heureusement avec le cuir fauve ou noir (d'excellente qualité) ou le velours gris (moins robuste) des sièges et des garnitures. Du point de vue instrumentation, il manque un manomètre de pression d'huile, un ampèremètre et un balayage d'essuie-glaces intermittent. Tous les autres indicateurs souhaitables et tous les voyants imaginables — ils contrôlent 14 fonctions — sont présents, y compris un indicateur de distance d'arrêt couplé avec le compteur de vitesse. On se demande d'ailleurs quel conducteur-ordinateur, en cas d'urgence, aurait le temps de consulter son compteur, d'y lire la distance nécessaire pour s'arrêter, d'évaluer celle-ci, et enfin de moduler le freinage en fonction des conditions atmosphériques, de l'usure des pneus, du poids de sa voiture, de l'état de la route et autres données moins essentielles!

La radio et l'air conditionné sont livrés contre supplément, mais le dégivrage de la glace arrière est un équipement de série. Un très beau levier de vitesse, un large cendrier, les commandes de glaces électriques (elles se



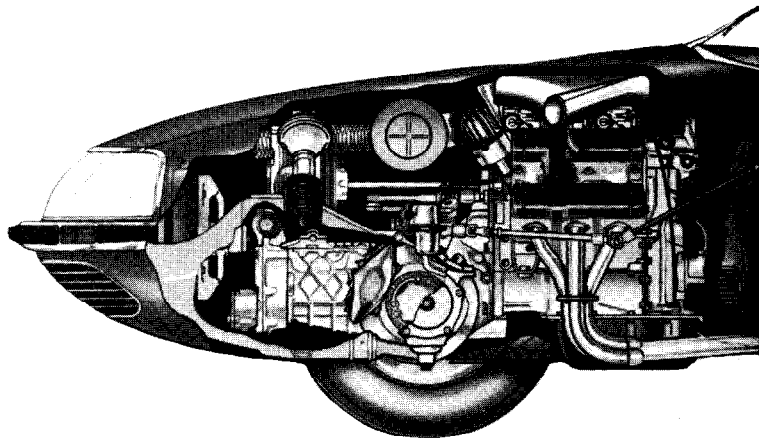


baissent en 7 secondes) et le poste de radio (d'un maniement fort malaisé pour le conducteur, car il est sous son coude droit) occupent une importante console centrale élégamment relevée de cuir piqué « façon sellier ». Le volant réglable en hauteur et en profondeur, les sièges ajustables, non seulement dans toutes les positions, mais également en courbure dorsale, et les appuis-tête moelleux et également réglables, permettent aux conducteurs de tous gabarits de trouver leurs aises.

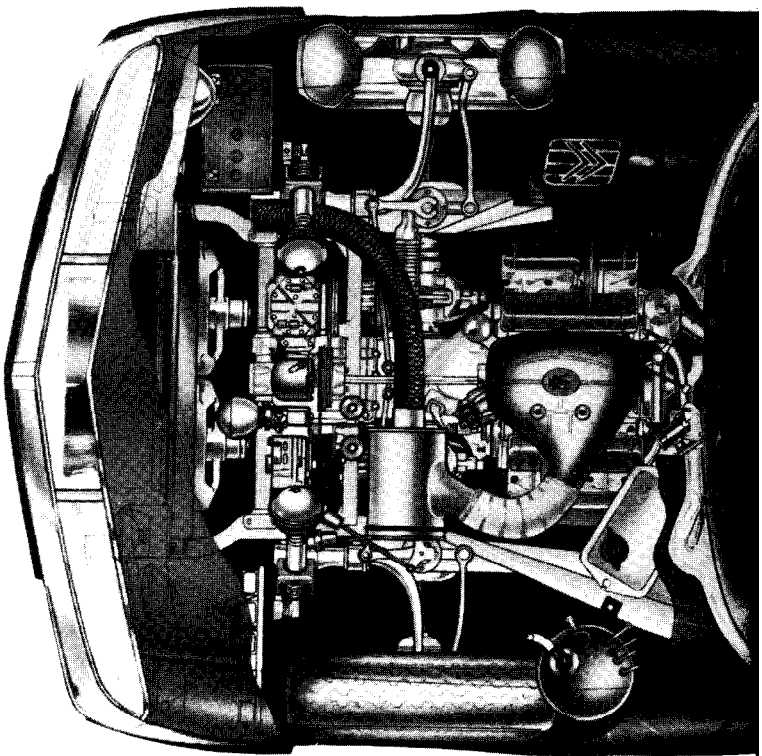
Les femmes apprécient particulièrement les immenses vide-poches de portière, la poignée de maintien judicieusement placée, les lampes lecteur de cartes, un grand miroir de courtoisie et... l'épaisseur de la moquette.

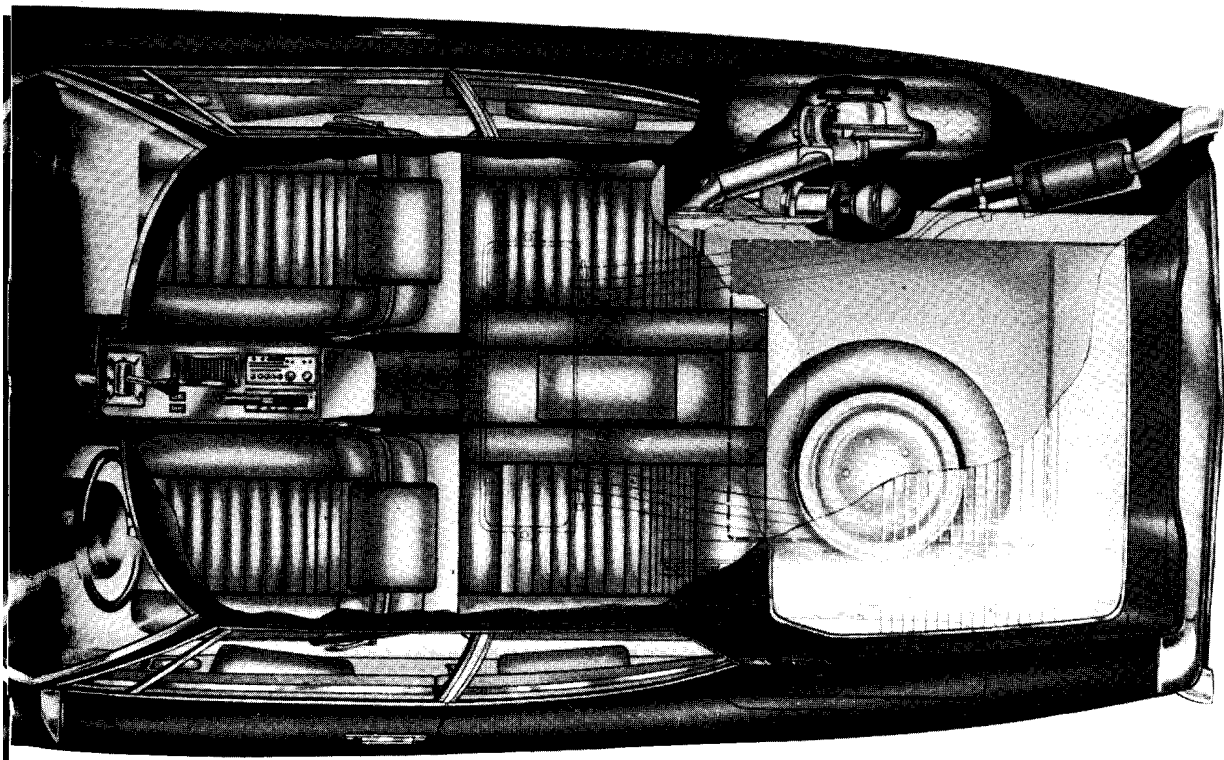
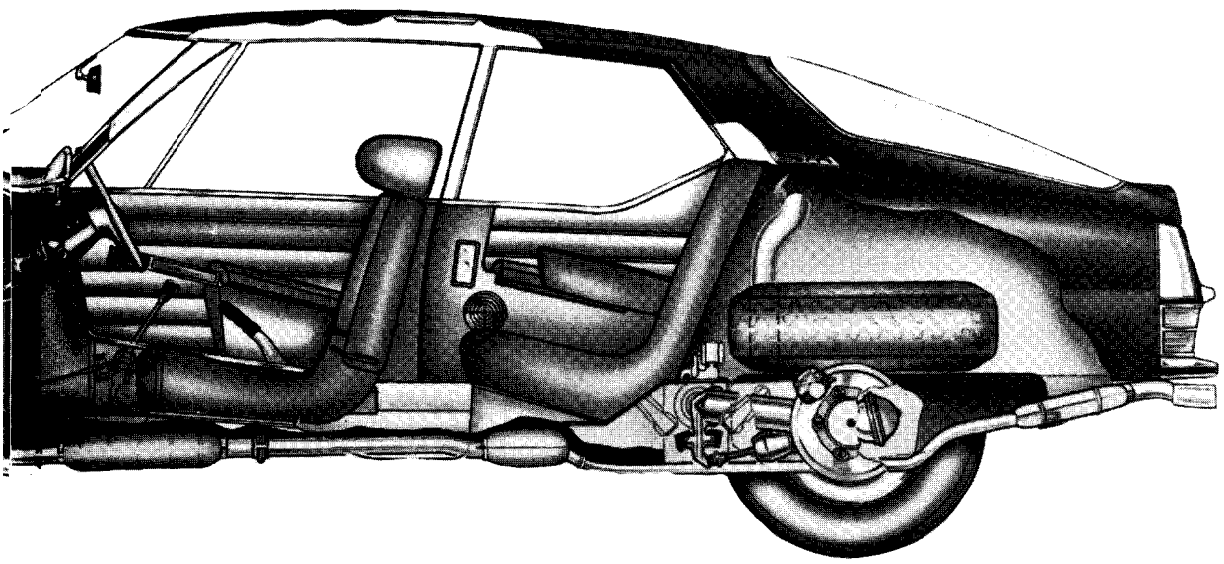
Ce qui avait fait la gloire et l'agrément de la DS était, bien sûr, son système hydraulique. Longuement éprouvé et parfaitement fiable, il était naturel que l'équipe chargée d'étudier la SM l'utilisa pour sa « super DS ».

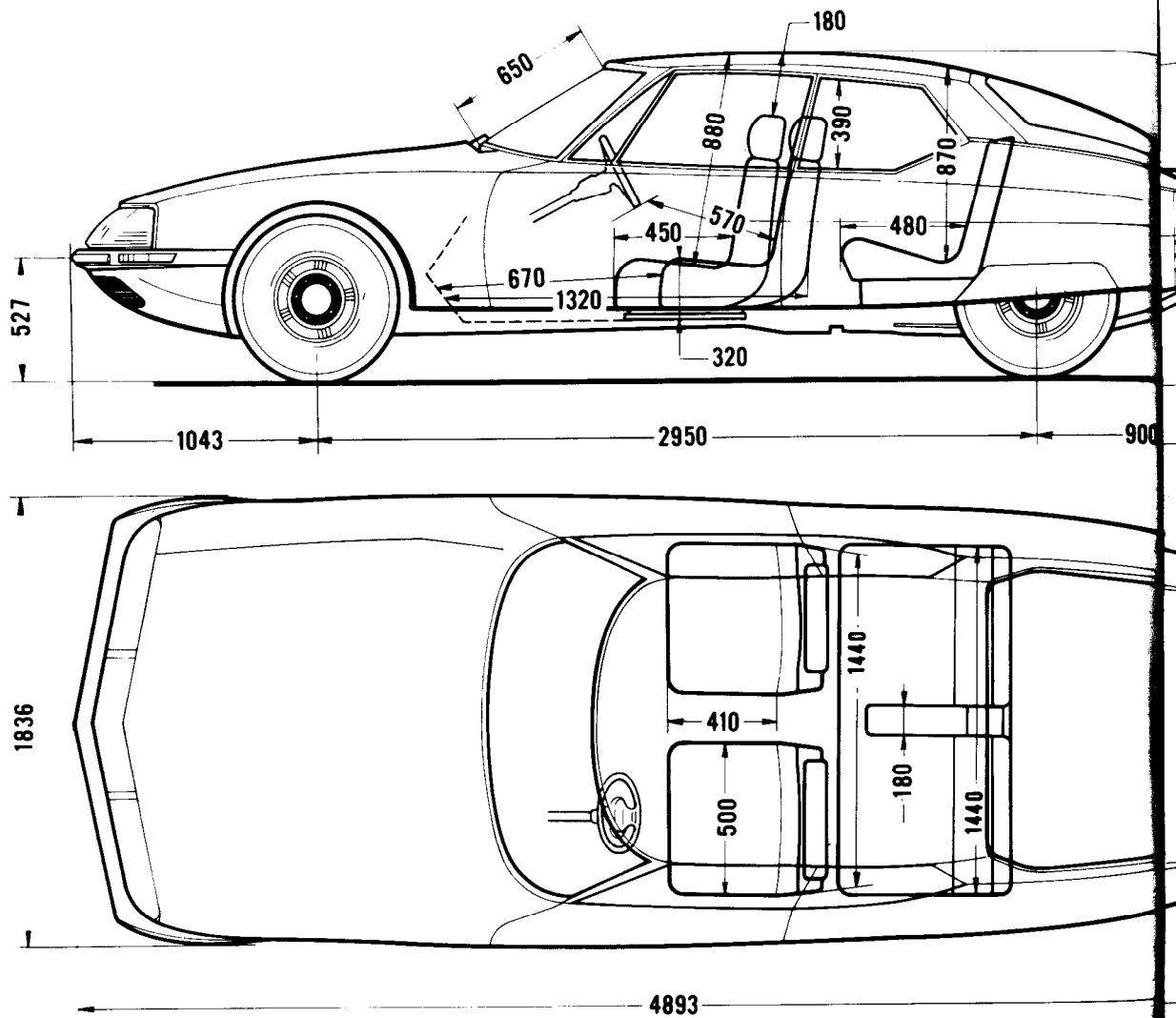
*La version US vue de l'arrière : ce n'est pas pire que pour la version européenne. On note les caractéristiques catadioptres latéraux et l'éclairage différent de la plaque de police.*



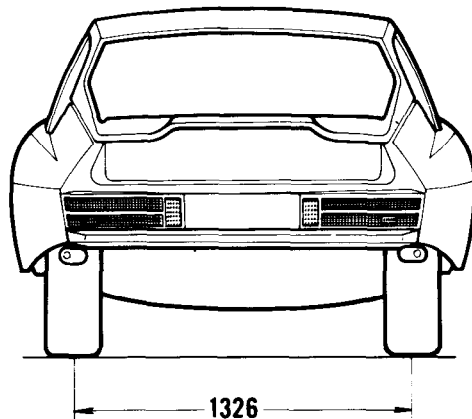
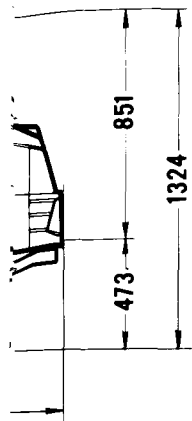
*Citroën a réalisé ces éclatés en 1970. Ils montrent à l'évidence que l'importance des volumes extérieurs, l'exiguïté du coffre et des places arrière, la voie arrière plus étroite que la voie avant ont été dictés par des impératifs d'aérodynamique.*



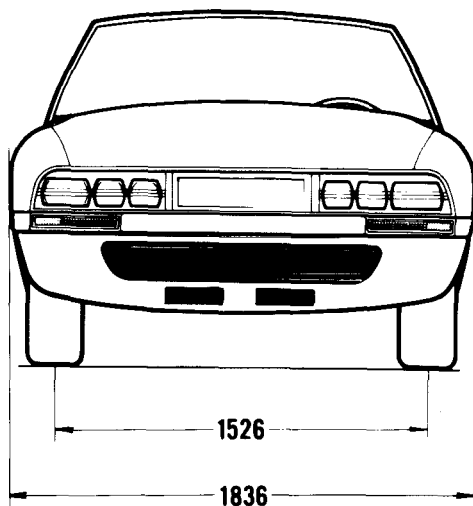




Pour la suspension et les freins, cela était évident, mais pour la direction on allait innover, avec une direction à rappel asservi et dureté progressive. Pour être certain que tous ces asservissements soient à même de remplir correctement leur devoir, il fallut prévoir un très grand réservoir d'huile ainsi qu'une réserve de secours en cas de problème. On étudia une pompe à 7 pistons qui, entraînée à demi vitesse du moteur, pouvait débiter 8 litres d'huile/minute à la vitesse maximum.



*Il est remarquable que la voie avant soit exactement 20 cm plus large que la voie arrière. Par ailleurs, malgré des sièges très minces, la garde au toit était insuffisante... même sans chapeau.*



La suspension de la SM s'apparente étroitement à celle de la DS. Chacune des roues indépendantes est reliée à la caisse par un bras formant levier, solidaire d'un piston. Ce piston agit dans un cylindre sur un liquide hydraulique qui vient comprimer plus ou moins — selon le mouvement du piston, donc de la roue — une masse constante de gaz contenue dans une sphère de suspension fixée à la caisse.

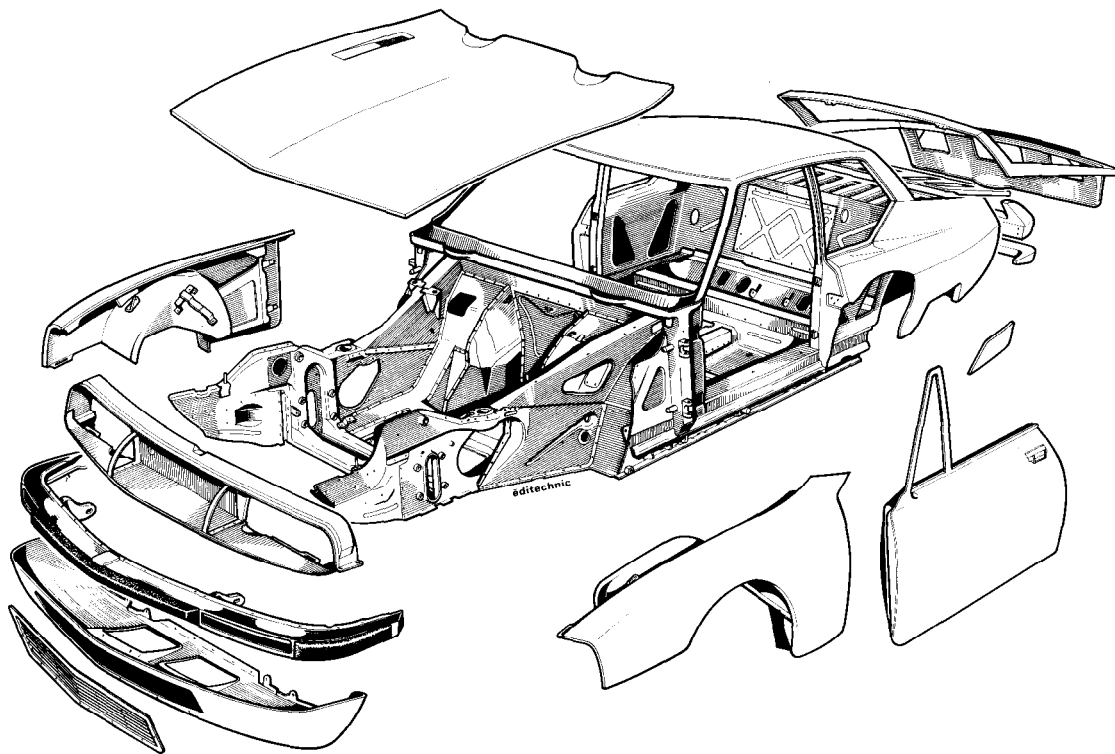
Une membrane de caoutchouc parfaitement étanche

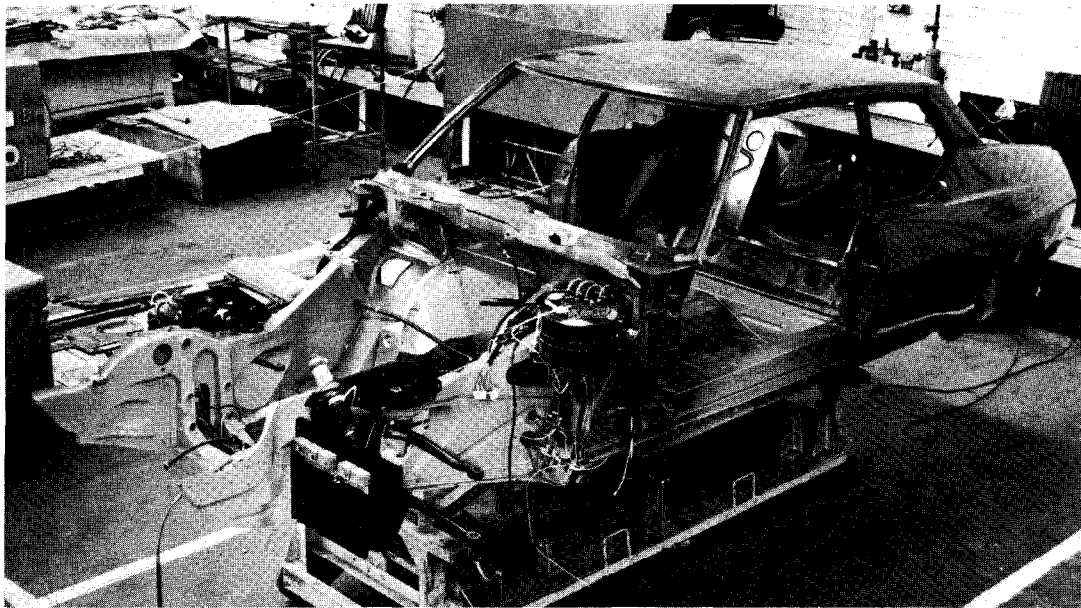
sépare le gaz du liquide hydraulique; tout mouvement vertical de la roue actionne le piston qui refoule le liquide de liaison dans le cylindre et dans la partie inférieure de la sphère où il réduit le volume de gaz en le comprimant. Le gaz joue alors le rôle d'un ressort extrêmement souple, parfaitement inusable, indéformable et inoxydable.

Pour contrôler les amplitudes d'oscillation, le tressautement des roues et le rebondissement de la caisse, on a interposé entre les cylindres et les sphères un amortisseur qui se trouve donc intimement incorporé à la suspension. L'amortissement s'effectue par laminage du liquide au travers de trous plus ou moins obstrués par des clapets. Pour les faibles mouvements du véhicule, les trous permettent le passage du liquide pratiquement sans freinage. Au contraire, les trous sont plus ou moins occultés pour les plus ou moins grands débattements. La simplicité du système le rend indégradable, et pratiquement inusable.

En outre, toujours repris au système-DS, ce type de suspension permet de réaliser un correcteur d'assiette particulièrement précis et efficace. Entre autres avanta-

*Le petit nombre d'éléments démontables fait de la SM une voiture très rigide, très robuste et donc très sûre.*

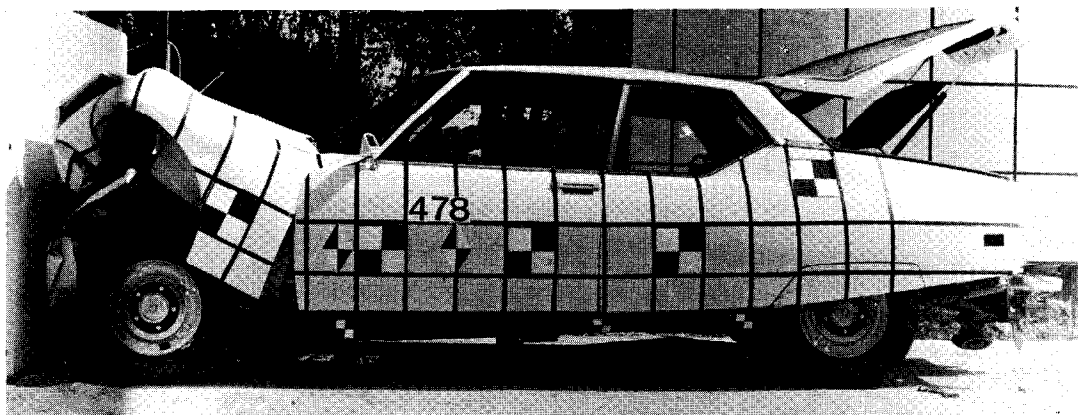




ges, il permet une garde au sol constante quelle que soit la charge, il évite à la tenue de route d'être perturbée par une répartition hasardeuse des poids (bagages, remorque, etc.). Enfin, au moyen d'une commande placée à portée de main, le conducteur peut augmenter la garde au sol sur mauvais chemins également changer une roue sans avoir à se servir de cric.

Le train avant était repris intégralement à la DS, à une exception près : les curieux bras de suspension courbes de celle-ci, qui agissaient géométriquement au cours de leur déplacement comme des triangles superposés d'égale longueur, avaient leur point d'ancrage fixé en arrière de la roue. Sur la SM, ces bras furent retournés et leur point d'ancrage fixé en avant de la roue. On peut illustrer ce dispositif en disant que la roue de la DS était « poussée » alors que celle de la SM était « tirée ». Dans le système-DS on gagnait du poids car on fixait directement le bras de suspension sur la plate-forme, alors que dans le système-SM il fallut construire un solide point d'ancrage à l'avant du longeron. Mais cette modification fut rendue nécessaire par les performances nettement supérieures de la SM. On s'était en effet, aperçu lors des rallyes, et particulièrement des rallyes sur mauvaises routes, que les bras de suspension pouvaient se plier sous l'effet de contraintes violentes. Or le défaut était presque éliminé si le choc se produisait sur un bras en compres-

*Pour l'habitacle, les seuls éléments métalliques rapportés sont les parties ouvrantes et, à l'avant, la rigidité est assurée par les deux longerons massifs qui prolongent la coque.*



*L'inévitable « crash test » démontre que l'avant a encaissé à lui seul l'essentiel du choc.*

sion plutôt qu'en tension. Cette nouvelle disposition présentait également l'avantage de mieux isoler l'habitacle des bruits de roulement, avantage important pour la clientèle à laquelle s'adressait la SM.

La suspension arrière était semblable à celle de la DS, donc à « roues tirées ». Elle était fixée à une traverse située sous la banquette arrière. Cela laissait entre les bras de suspension la place pour un grand réservoir de 90 litres : il était en plastique souple.

Les essieux avant et arrière étaient équipés de barres anti-roulis. La barre avant était cependant d'assez faible diamètre et donc peu puissante. Les inconvénients d'une telle solution avaient été acceptés pour ne pas rendre la voiture encore plus sous vireuse que son mode de traction et sa prépondérance de poids sur l'avant ne l'y prédisposaient. Toutefois, les épures de suspension avaient été soigneusement calculées pour donner à la tenue de route un caractère aussi neutre que possible.

On a vu que les bras de suspension des roues avant agissaient comme des triangles d'égale longueur et ce choix fut critiqué par un bon nombre d'observateurs. Avec ce système, en virage, les roues ont tendance à suivre les inclinaisons, parfois importantes, de la carrosserie et le pneu n'est plus parfaitement perpendiculaire au sol. On a appris depuis longtemps que des bras d'inégale longueur sont un palliatif à ce phénomène et permettent un contact plus étroit entre la roue et le sol, donc une meilleure adhérence. Mais Citroën savait par expérience que tenue de route et maniabilité sont deux choses différentes. Trop augmenter l'adhérence du train avant n'améliorait pas forcément l'agrément de conduite ni l'équilibre général. La SM, puis la CX, allaient montrer le bien fondé de ce choix. A vrai dire, le point perdu



avec ces fameux bras d'égale longueur était négligeable eu égard aux qualités de tenue de route inhérentes à l'architecture de la voiture. De surcroît, Michelin se surpassa en étudiant spécialement pour cette voiture des pneus qui lui rendraient ce point théoriquement perdu. Ce sont les fameux XWX VR70.

Pour en terminer avec cette question, il faut préciser que des bras d'égale longueur permettent de positionner l'axe de pivot dans le plan de symétrie longitudinal de la jante. Cette caractéristique accroît considérablement l'auto-stabilité de la direction. Ainsi, l'ensemble des forces suscitées par un obstacle imprévu (trou ou objet sur le sol) ne provoque pas de mouvement parasite transmis à la direction. Ceci est d'autant plus important que la nouvelle direction mise au point pour la SM est très sophistiquée.

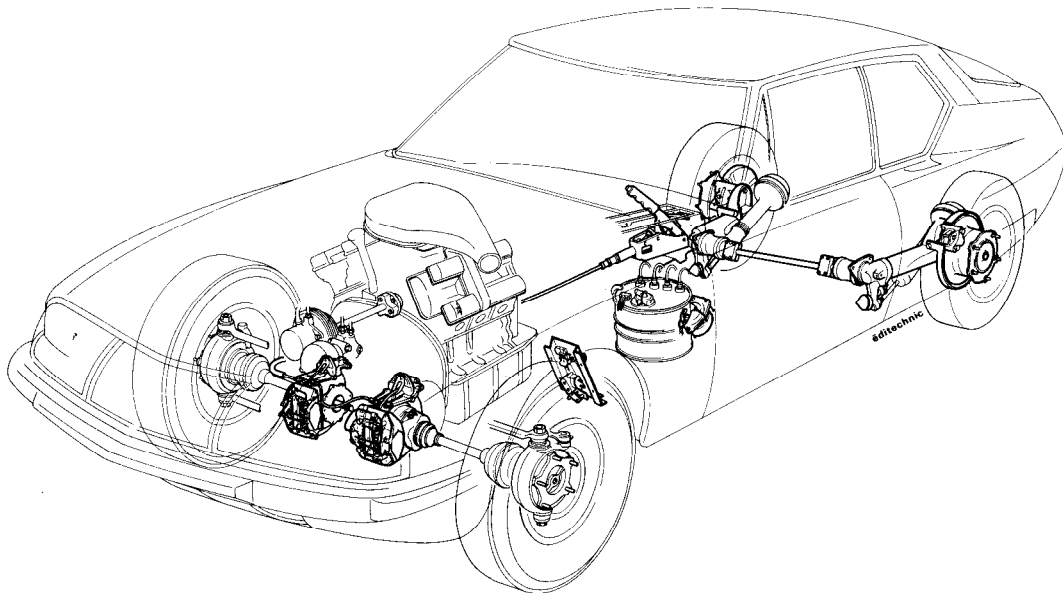
Cette nouvelle direction est à rappel asservi. Elle est baptisée Vari Power. Citroën voulait non seulement une direction très directe, nécessaire aux hautes vitesses atteintes par sa voiture sportive, mais encore une direction extrêmement douce dans les manœuvres à basse vitesse pour sa voiture luxueuse. Par raffinement, on voulait pallier aux inconvénients bien connus inhérents à toutes les directions assistées traditionnelles. On touche ici du doigt le problème que pose la direction des voitures rapides et relativement lourdes. Si leur direction n'est pas assistée, elle doit être dotée d'une démultiplication trop importante pour être précise à grande vitesse (cf. Jaguar E). Au contraire, si la démultiplication est peu importante, la direction est trop lourde à basse vitesse (cf. Ferrari Daytona). C'est pourquoi la plupart des constructeurs offrent des directions assistées. Leur défaut structurel est de modifier les conditions de liaison entre le sol, donc la roue, et le volant, donc le conducteur. Ceci se traduit par « l'isolement » de ce dernier et la difficulté d'apprécier avec finesse des sensations aussi importantes et ténues que la limite d'adhérence des roues avant ou leur angle de braquage. En outre, la stabilité en ligne droite peut être affectée par un mouvement involontaire sur un volant « léger » et comme « mort ».

Pour concilier l'inconciliable, Citroën a introduit dans le système d'asservissement de sa direction un régulateur centrifuge placé en bout de la boîte de vitesses. Il exerce une pression, proportionnelle à la vitesse du véhicule, sur un tiroir hydraulique directement relié à la crémaillère. Ainsi, plus la vitesse augmente, plus le volant devient dur et sensible. A 200 km/h, l'asservissement est nul, alors qu'à 0 km/h il est à son maximum. Il résulte de ce

système complexe et onéreux que, à grande vitesse, sa précision est remarquable parce que très directe (il suffit d'un tour de volant pour braquer à fond), que sa tenue de cap est irréprochable, même dans les pires conditions, que sa stabilité sur mauvaise route n'est jamais prise en défaut. De surcroît, la parfaite harmonisation de l'asservissement et de la vitesse rend le volant tout à fait « vivant », et sa progressivité met le conducteur en confiance, ce qui est un élément important de la sécurité.

Ainsi, dans le cas où les roues sont restées braquées lors de l'arrêt de la voiture, à la remise en route du moteur le volant revient tout seul en position neutre, avec un petit chuintement tout à fait curieux... Comme dans le même temps la voiture s'élève d'abord sur ses suspensions arrière, puis sur ses suspensions avant pour prendre sa position « Route », le nouveau propriétaire d'une SM a vraiment l'impression d'avoir une machine vivante!

Les freins, dans leur principe, étaient identiques à ceux de la DS. L'original bouton qui tenait lieu de pédale de frein sur cette dernière s'étant avéré trop sensible pour un certain nombre de pieds gauches nerveux, il fut remplacé par une commande du même type mais de la dimension d'un gros champignon. Si un conducteur distrait y posait le pied par inadvertance, les quatre disques le rappelleraient à la brutale réalité des choses. Les disques avant ne sont pas ventilés, ce qui classe sans discussion la SM comme étant une voiture des années 70, et non pas 80. Comme sur la DS, ils étaient accolés à la boîte de vitesses pour gagner du poids non suspendu (facteur important d'une bonne tenue de route). Mais, comme on le sait, ce système a l'inconvénient de brutaliser les demi arbres de roues et d'être d'un accès difficile. Les étriers, étant d'une impressionnante complexité, sont tout à fait dans la tradition Citroën. Ils portaient, en plus des plaquettes principales, les plaquettes du frein à main qui agissait donc sur les roues avant. Un grand soin avait été apporté à la répartition des forces de freinage pour éviter tout blocage des roues arrière. Le circuit de freinage arrière est branché directement sur la suspension arrière. Un répartiteur, commandé par le liquide de cette suspension arrière, distribue l'effort en fonction même des variations de charge. Plus l'arrière s'allège et moins forte est la pression. Automatiquement et instantanément, l'opération inverse se produit lorsque l'arrière s'alourdit. Ainsi, sans que le conducteur ait à s'en soucier, l'adhérence est utilisée au mieux et l'efficacité du freinage est optimum. Les plaquettes sont munies



d'un témoin d'usure qui allume un voyant jaune au tableau de bord. S'il se produit une baisse de pression ou un manque de liquide dans le circuit hydraulique, un énorme voyant rouge étincelle. Pour être complet, il faut signaler que l'efficacité du frein à main est assez symbolique.

A côté des surprises de la direction assistée, de la suspension assistée, des freins assistés, la SM possède un système d'éclairage non moins étonnant et original. Une commande hydraulique reliée au correcteur d'assiette lui assure un réglage automatique sur le plan vertical, et les deux projecteurs externes, directionnels et reliés à la crémaillère de direction, fouillent les coins d'ombre des virages. Suprême raffinement, ce système est équipé d'un temporisateur, éliminant les balayages intempestifs dus à des mouvements trop brusques ou de trop faible amplitude du volant. Ce système, que la DS avait expérimenté, se révéla, malgré sa complexité, d'une extrême robustesse et d'une exemplaire efficacité.

Si le dessin de la carrosserie, son châssis et ses accessoires sont typiquement Citroën, le moteur, nous l'avons vu, est de sang latin. C'est à Maserati que la SM devait le « M » de son nom; le « S » quant à lui étant le nom de code du bureau d'étude. Il est évident que ce moteur était moins onctueux que le V8 Indy dont il est issu. L'expérience a montré que pour un 6 cylindres en V le calage des bancs de cylindres à 90° est moins favorable à l'équilibrage qu'un calage à 60° ou à 120°. Mais cette

*Le système de freinage :  
sa proverbiale efficacité  
se paye d'une complexité  
certaine.*

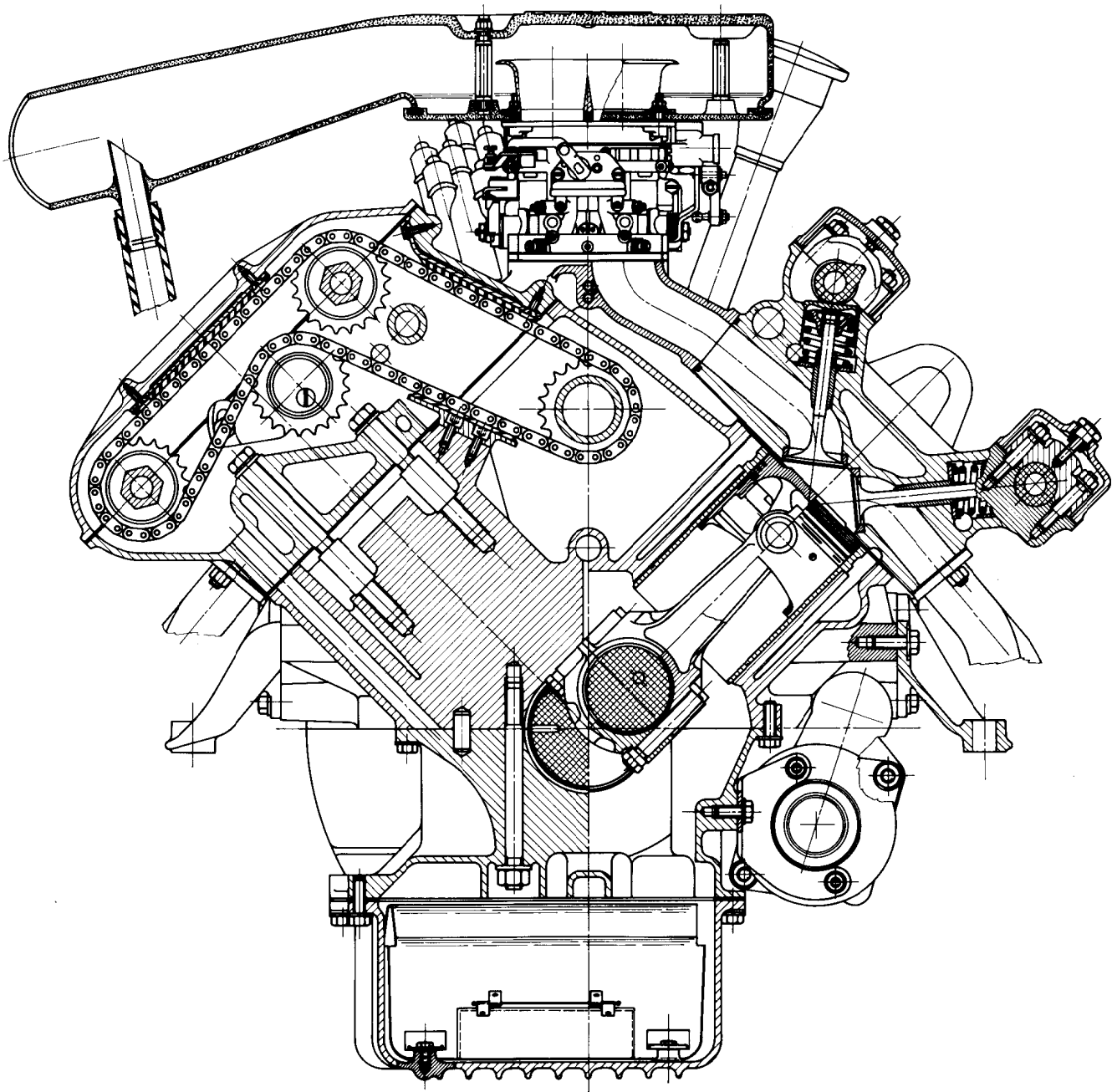
*L'ouverture du V à 90°, le dessin des chambres de combustion, la disposition des soupapes et les bielles appairées sont typiquement Maserati. Les généreuses dimensions de l'arbre intermédiaire sont en revanche propres à la Citroën.*

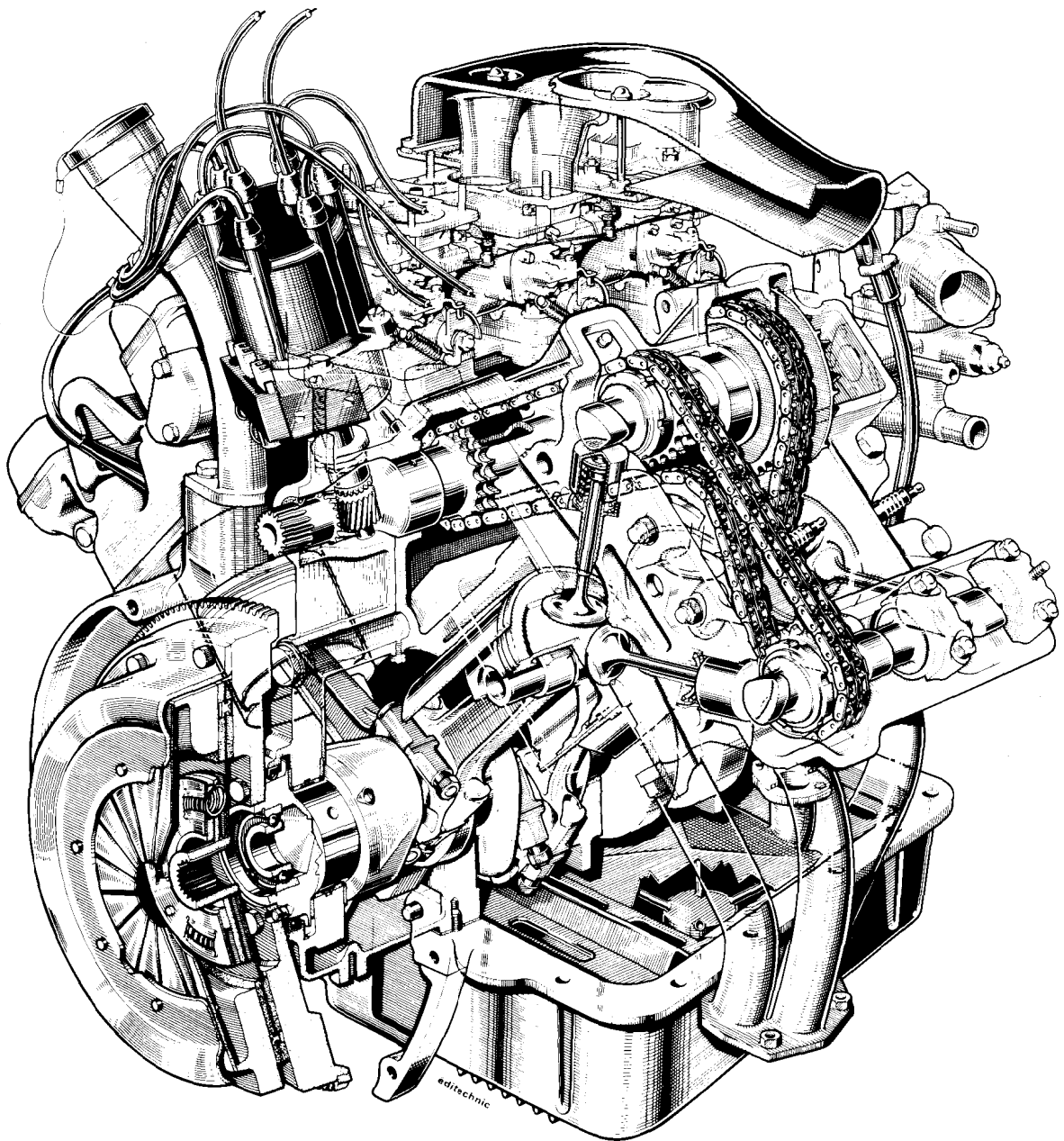
disposition, née de la nécessité, présentait le double avantage de produire un moteur moins haut que si les bancs de cylindres avaient été à un angle de 60° (d'où avantage aérodynamique sur la forme du capot) et moins large que s'ils étaient placés à 120° (d'où gain d'encombrement). Ce manque naturel d'équilibrage dynamique ne pose plus de problèmes aux ingénieurs d'aujourd'hui. Ils ont des appareils complexes pour y remédier. C'est ainsi que c'est cette disposition d'un moteur V6 à 90° qui a été retenue par Peugeot, Renault et Volvo pour équiper leurs voitures de haut de gamme. On dit même que ce moteur PRV était né avec 8 cylindres! C'est en tout cas une solution plus satisfaisante et plus mécanique que les 3 cylindres, les 5 cylindres ou, pire, les 8 cylindres dont on coupe à volonté 1, 2, 3, 4 cylindres, comme la mode s'en répand aujourd'hui...

Quelles que soient la rondeur et la souplesse qu'ait perdues le V6 par rapport au V8, il restait très performant. Il montait plus facilement en régime en raison de son vilebrequin très rigide parce que plus compact, de sa course plus courte et de son moindre nombre de cylindres, ce qui diminuait les pertes de puissance par frottement. Comme tous les moteurs Maserati, il était en fonte d'aluminium et la qualité de sa fonderie était irréprochable. Il était important pour Citroën d'avoir un moteur léger, car sa voiture était déjà bien lourde et il était préférable d'avoir le moins de poids possible sur les roues avant. Constitué de quatre blocs de fonderie principaux, il ne pesait que 140 kg : les deux culasses, les deux carters moteurs supérieur et inférieur; ceux-ci solidement boulonnés l'un sur l'autre, enfermaient le vilebrequin. Mais ce que l'on gagnait en rigidité, on le perdait en facilité d'entretien et de démontage.

Ce moteur, évidemment, était équipé de deux arbres à cames par rangée de cylindres. Ils commandaient les soupapes par des poussoirs réglables au moyen de pastilles en acier traité. Les soupapes étaient rappelées par des ressorts simples dont la limite d'affolement se situait exactement à 7 000 tours. Il n'y avait que deux soupapes par cylindre et, placées à 76°, elles donnaient à la chambre de combustion une forme hémisphérique.

Pour gagner en longueur, le mode de distribution du V6 était différent du V8 Indy. Les arbres à cames étaient commandés chacun par une chaîne, lesquelles chaînes prenaient leur puissance sur un arbre intermédiaire placé dans la partie basse du V du moteur. Cet arbre était entraîné par une chaîne primaire le reliant au vilebrequin.





Par la suite, quelques mécaniciens ingénieux, sans en référer ni à Citroën ni à Maserati, adaptèrent un tendeur hydraulique sur cette chaîne-relais. Le choix de ce mode de distribution à deux étages était destiné à diminuer la longueur des chaînes et surtout les vibrations qui n'auraient pas manqué de se produire. Il permettait également de confier à l'arbre intermédiaire l'entraînement de tous les accessoires : allumeur, pompe à eau, alternateur, compresseur du climatiseur, et surtout l'indispensable pompe hydraulique. C'est le vilebrequin qui entraînait la pompe à huile à engrenages au moyen d'un arbre cannelé.

Les bielles étaient en acier forgé et les pistons évidemment en aluminium. Leur axe était monté serré dans les bielles et libre dans les pistons. La commande de distribution, avec arbre intermédiaire et renvoi entre les cylindres, permit d'obtenir deux culasses absolument identiques et interchangeables.

Dans sa forme originelle, le moteur était alimenté par trois carburateurs double corps de marque Weber. Chaque cylindre était donc alimenté par son propre conduit.

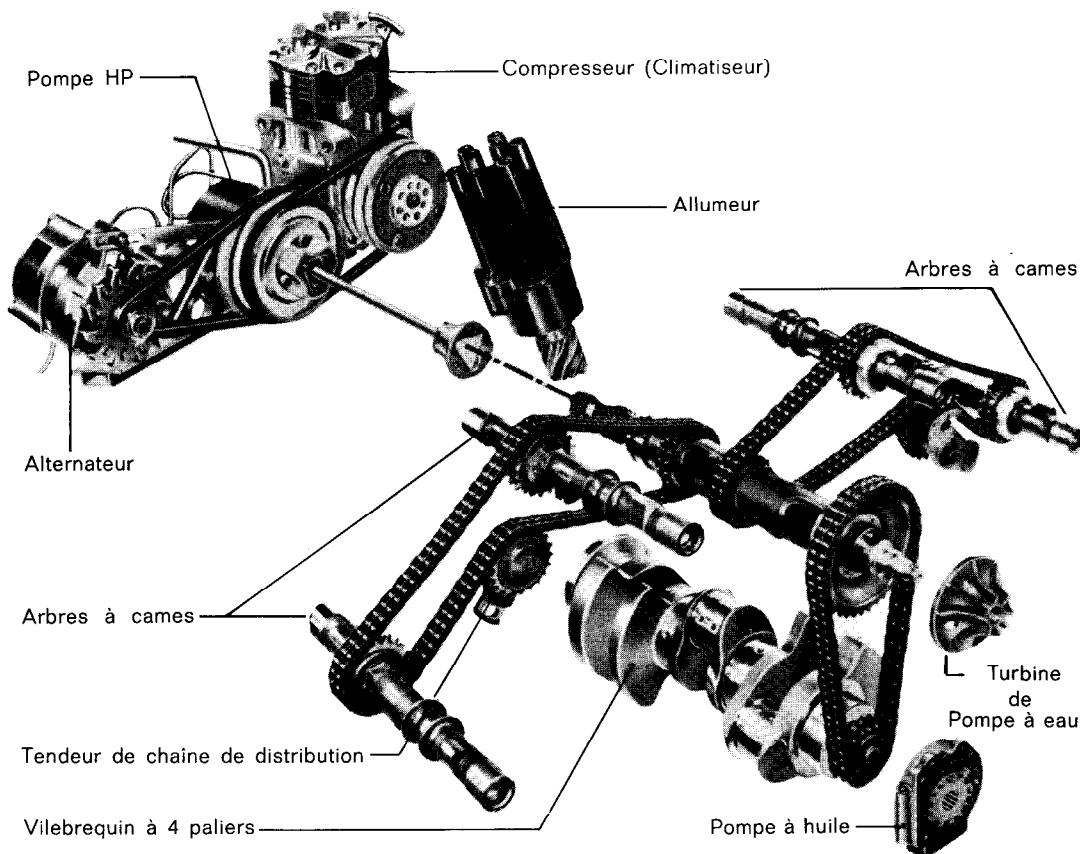
La grande majorité des SM furent construites selon ce schéma et le moteur avait pour référence E114.1. Le taux de compression de 9 à 1 et la puissance de 64 ch au litre n'étaient pas des valeurs exceptionnelles. C'est ainsi que le moteur de l'Alfa Romeo 1750 de série développait 68 ch au litre. La puissance maximum de 170 ch était obtenue à 5 550 tours. En conduite rapide, il n'était donc pas nécessaire de « tirer les tours » et il était en tout cas prudent de ne pas dépasser la fatidique ligne rouge du compte-tours fixée sur 6 000 tours. Pour conclure, signalons aux amateurs de détails que le moteur était composé de 1 140 pièces et qu'il fallait 3 heures à 12 ouvriers pour l'assembler.

L'allumage était confié à un allumeur à deux rupteurs. En fait, deux allumeurs de trois cylindres dans un seul emballage!

Un grand radiateur d'eau, méticuleusement positionné par les aérodynamiciens, assurait le refroidissement; deux ventilateurs électriques s'enclenchaient automatiquement à 83°. Il était assisté d'un radiateur d'huile.

La boîte à 5 vitesses était indépendante non seulement du moteur mais aussi du différentiel, comme sur la DS. L'arbre primaire passait au-dessus du boîtier de différentiel et l'arbre de sortie de boîte attaquait la grande couronne par un pignon en spirale et non pas hypoïde. 35 dents sur la couronne et 8 sur le pignon d'attaque donnaient un rapport de 4,375/1. Pour contrebalancer

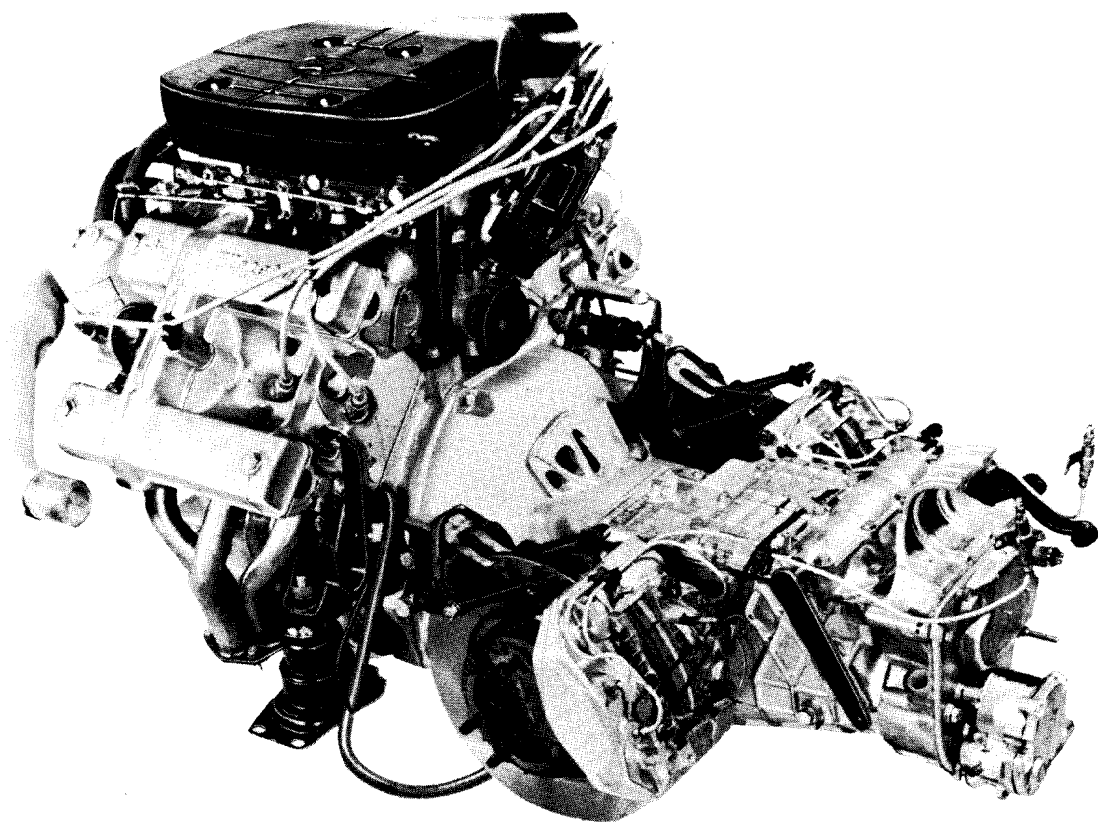
*Ses bielles, très courtes, et sa course réduite confèrent à ce V6 une remarquable compacité.*



*L'absence de tendeur sur la chaîne primaire fut la cause de graves ennuis.*

ces rapports assez bas, les pignons de la boîte étaient au contraire à rapport élevé; c'est ainsi que ni la 4<sup>e</sup> ni la 5<sup>e</sup> vitesse n'étaient en prise directe, mais au contraire surmultipliées. En 5<sup>e</sup>, avec des pneus Michelin XWX 195/70/15, on obtenait 36,335 km à 1 000 tours. Curieusement d'ailleurs Citroën prétendait que la vitesse maximum de la voiture était de 220 km/h, soit au régime de 6 060 tours, alors que la puissance maximum était obtenue à 5 500 tours. Le différentiel ne comportait pas de dispositif autobloquant. Celui-ci équipait cependant les voitures de rallye, mais ne se justifiait pas pour un usage routier normal, et à fortiori autoroutier. Ce système, qui améliore très sensiblement la motricité et donc la tenue de route, rend les tractions avant encore plus sous-vireuses et brutalise les organes de direction; deux choses que la SM n'aurait guère supporté. En raison de la position de la boîte, le levier de changement de vitesse devait suivre un chemin long, tortueux et semé d'embû-





ches. Mais Citroën et Maserati savaient bien d'une part que les observateurs auraient sur ce chapitre l'œil vigilant et d'autre part que l'un des atouts majeurs d'une voiture performante et luxueuse était l'agrément de son changement de vitesse. Ils y apportèrent donc un soin tout particulier et réussirent parfaitement. Leur secret, très simple, fut d'usiner tous les renvois d'angle, toutes les portées, et de faire la chasse aux flexions intempestives et au jeux parasites. Tous lui reconnurent une précision exemplaire. Les moins indulgents lui reprochèrent une certaine lenteur.

L'embrayage, à disque unique, était commandé hydrauliquement. On aurait pu l'asservir, mais perdant de sa sensibilité, on pensa que les conducteurs sportifs n'y auraient pas trouvé leur compte et n'auraient pas apprécié à sa juste mesure l'agrément de la boîte 5 vitesses.

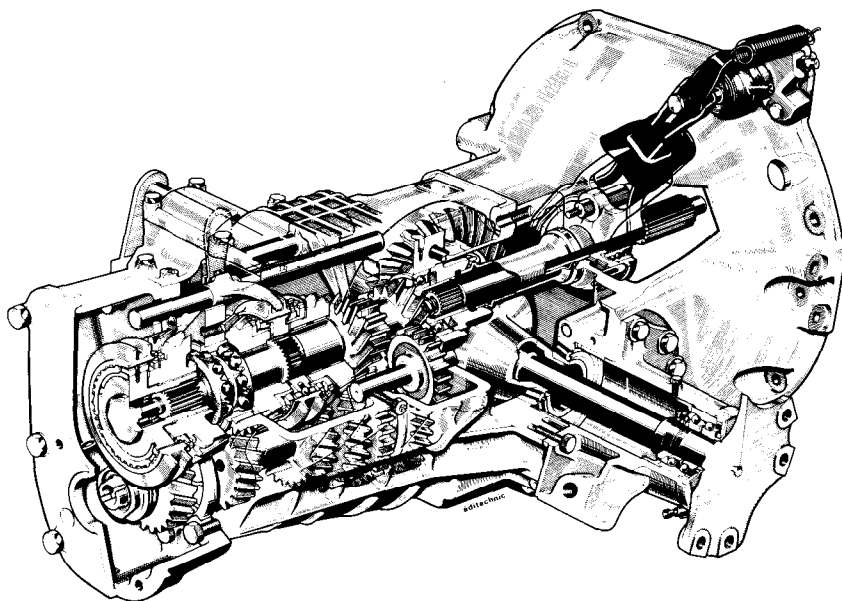
*Entièrement équipé mais non installé, le moteur semble, sinon simple, du moins compréhensible. Cela devient moins évident lorsqu'il est en place dans la voiture.*

La puissance était transmise aux roues avant par des demi-arbres à joints évidemment homocinétiques. Celui côté boîte se caractérisait par deux joints tripodes (dit joint de Hooke) positionnés dos à dos.

C'est donc sous cette forme que fut présentée en mars 1970 la Citroën-Maserati au Salon de l'Automobile de Genève. L'accueil du public et de la presse fut flatteur, bien que celle-ci n'eût pas de voiture de démonstration à sa disposition, et que celui-là dût attendre la première livraison pendant de longs mois... Pourquoi alors tant de hâte à la dévoiler?

Eh bien d'abord, parce que Genève était le meilleur endroit pour présenter une voiture de ce genre, et d'autre part parce que — ce que personne ne savait sauf les gens de Citroën évidemment — au Salon de Paris serait présentée une autre vedette, la GS. Celle-ci d'ailleurs s'y verra décerner le titre de « Voiture de l'Année ». La SM quant à elle visait d'autres récompenses...

*La boîte de vitesses se caractérise par ses 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rapports sur-multipliés. Aucune vitesse n'est donc en prise directe.*



# POINT DE VUE DE JOURNALISTE

Les originalités de la SM permirent aux journalistes automobiles d'exercer leur talent et leur verve. Eux, les blasés de la route, purent donner libre cours à leur lyrisme en découvrant un engin qui sortait de façon si insolente des sentiers battus. Leur dithyrambe et leurs hyperboles fleurirent dans les revues spécialisées. La lecture des comptes rendus d'essai routier effectués par quelques-uns des journalistes les plus compétents de France et d'ailleurs pourra donner une idée assez précise du réel intérêt que représentait la voiture. Elle permettra également d'apprécier quelles pouvaient être les sensations et les réflexions d'un heureux propriétaire de SM en 1971.

Chacun d'eux selon son style et selon ses goûts met en valeur telle qualité ou tel défaut, ou bien remarque tel détail, mais aucun n'échappe aux surprises de la direction « Vari Power », au confort de la suspension ou à la laideur de la partie arrière. Pour l'anecdote, on peut remarquer que les difficultés de mise en route qui semblaient affecter les voitures de démonstration ont été résolues par Citroën. En effet, ce n'était pas le reproche majeur que les conducteurs de SM firent ensuite à leur voiture.

C'est José Rosinski qui, dans son style vivant et précis, a réalisé pour **Sport-Auto** les deux reportages suivants :

*Si ambitieux, coûteux ou perfectionné soit-il, tout véhicule automobile à l'exception d'une voiture de course est un compromis — ou, pour parler comme dans les catalogues publicitaires — une synthèse entre diverses exigences contradictoires. Il s'agit d'équilibrer aussi parfaitement que possible la tenue de route et le confort, la vitesse et le silence, l'auto-stabilité et la vivacité de réponse aux sollicitations du conducteur, l'aérodynamisme et l'encombrement, etc. Dans le cas de la nouvelle Citroën SM, une difficulté supplémentaire s'ajoutait encore à tous ces classiques antagonismes : il s'agissait de concilier les caractéristiques de la traction avant avec des performances élevées conférées par un moteur puissant.*

*Bien qu'elle ait déjà été révélée six mois auparavant — au Salon de Genève 1970 — la SM restait une curiosité lorsqu'elle arriva sur le stand Citroën du Salon de Paris.*

*Sur les routes du midi que nous empruntons pour commencer, la largeur de la SM constitue un problème et de ce point de vue, une certaine vigilance s'avère nécessaire. Par ailleurs on reconnaît tout de suite les caractéristiques de la très confortable suspension Citroën, mais la SM s'avère heureusement plus ferme et bien moins sensible au roulis que la DS.*

*Lorsque je suis parti pour un parcours varié d'environ 200 km, j'ai mis mes mains à neuf heures et quart, sur le petit volant : elles ne bougeront jamais de là. En effet, à l'approche d'un virage le plus serré, il n'est jamais nécessaire de modifier la prise initiale, tant la direction est directe, et ceci constitue une formidable garantie de conduite précise et coulée. Or, jusqu'ici, ceci n'était guère possible que sur des voitures de course et quelques rares voitures de sport légères. Dans ce domaine, la réussite de la SM est donc impressionnante, et surclasse incontestablement tout ce que nous avons connu et essayé jusque-là. Comme annoncé, la fermeté de la direction augmente avec la vitesse, et lorsque se présentera l'autoroute sur lequel nous allons rouler à plus de 200 km/h, ce sera avec une grande assurance malgré une circulation assez intense, mais grâce au très fort rappel nettement perceptible dans le volant. De plus, les corrections de trajectoire qui peuvent être nécessitées par un dépassement s'effectuent avec une précision et une rapidité de réponse remarquables. On aurait en somme l'impression de disposer d'une direction non assistée si le volant restituait l'état de la chaussée : mais il n'en est rien, on ne ressent aucune réaction dans le volant, rien qui indique que la route est bombée, ou ondulée ou glissante. Ceci dérouté d'abord, puis l'on commence à s'y habituer, non sans ressentir tout de même, si l'on roule très vite, une certaine méfiance. Un nouvel essai plus prolongé nous permettra de constater si cette sensation peut disparaître à la longue.*

*Cependant, nous attendions les techniciens de Citroën au coin du bois avec ce qui nous paraissait être un véritable défi : conférer à une traction avant de cette puissance un comportement routier agréable. C'est bien volontiers qu'après deux heures de conduite menées à bonne allure, nous reconnaissons qu'ils y sont parvenus. Mieux même : la SM est beaucoup plus agréable à conduire que la DS. Malgré les 170 ch et le couple disponible, l'adhérence du train avant est remarquable — sur les routes sèches que nous avons rencontrées en tout cas —. En virage sur route ouverte, la limite de décrochage est très difficile à atteindre, et jusque-là l'attitude de la SM est absolument neutre. Au-delà le pilote sportif*



*s'apercevra avec plaisir que les roues arrière acceptent de glisser lorsqu'on les prie de le faire, ce qui accroît la maniabilité de manière spectaculaire dans une succession de virages par rapport à une classique traction avant. Grâce à leur direction révolutionnaire, à une géométrie de suspension bien étudiée, et aussi grâce à leurs collègues de Michelin qui ont mis au point les extraordinaires pneus VR70, les techniciens de Citroën ont réussi à repousser les limites de la traction avant à un niveau jamais atteint, lui permettant ainsi de faire son entrée par la grande porte dans le domaine de la haute performance.*

*Jouissant d'une remarquable tenue de route alliée à un confort vraiment raffiné, la SM présente en tout cas un*



*Pour l'habitacle, Citroën avait visiblement rejeté l'idée reçue qui veut que l'habitacle d'une « GT » ait la rigueur spartiate d'un poste de pilotage d'avion de chasse.*

*Cette jeune femme semble tout à son aise à l'arrière de la SM mais la photo est trompeuse : les critiques les plus fréquentes concernaient en effet l'exiguïté et le manque de confort de ces places arrière.*



ensemble de qualités routières qui en font l'une des meilleures et des plus sûres voitures de voyage que nous connaissions. A ce jugement élogieux, nous ajouterons pourtant une critique que nous ne considérons pas comme secondaire : il s'agit du manque de progressivité des freins, commandés comme dans la DS non pas par une pédale classique, mais par un bouton. Certes, tant que l'on n'est pas surpris et avec l'habitude, on parvient à doser correctement le freinage, encore que dans la SM, où il est possible de faire le talon-pointe, le dosage soit délicat dans cette phase. Cependant, si l'on se trouve nez à nez avec un imprudent en train de doubler alors que l'on sort soi-même très vite — mais en toute sécurité — d'un virage, il est presque inévitable de bloquer les roues. Ceci est dangereux, car une telle situation n'est malheureusement pas si rare dans ce monde de chauffards!

Le court essai que nous avons pu faire dans le sud de la France ne nous a pas permis de mesurer d'une manière précise les performances de la SM. Seul à bord, j'ai effectué plusieurs kilomètres départ arrêté entre 30" 1/5 et 30" 2/5, mais sans être certain de l'exactitude des bornes ni de la planéité de la route. Quant à la vitesse de pointe, j'ai atteint 6 000 tr/mn en cinquième ce qui correspond si l'on se fie au compte-tours à près de 218 km/h. A cette allure le niveau sonore à l'intérieur de la voiture est relativement peu élevé. D'autre part on peut rouler vite avec une vitre ouverte sans déclencher une tornade dans l'habitacle.

Sur les intermédiaires, les maxima à 6 500 tr/mn représentent 60 km/h en première, 95 en seconde, 135 en troisième, et 185 en quatrième. C'est un échelonnement assez logique, encore que la troisième ne perdrait rien à être légèrement allongée. Au moyen de son levier central bien rigide, le maniement de la boîte est précis et rapide, la synchronisation étant excellente, sauf au rétrogradage en seconde, impossible à réussir sans faire grogner les pignons à moins de décomposer très lentement la manœuvre. Selon Citroën, il a déjà été remédié en production à ce défaut qui n'affecterait donc que les voitures de pré-série dont nous disposons.

Mais revenons au moteur. Nous l'avons trouvé extrêmement agréable à tous égards : assez brillant pour conférer à la SM d'excellentes performances mais aussi fort souple et docile et surtout doté de courbes de couple et de puissance très harmonieuses qui procurent des reprises et une mise en vitesse parfaitement accordées au caractère de cette grande routière. Il aime aussi monter en régime comme tous les moteurs nobles, et c'est à regret que l'on se

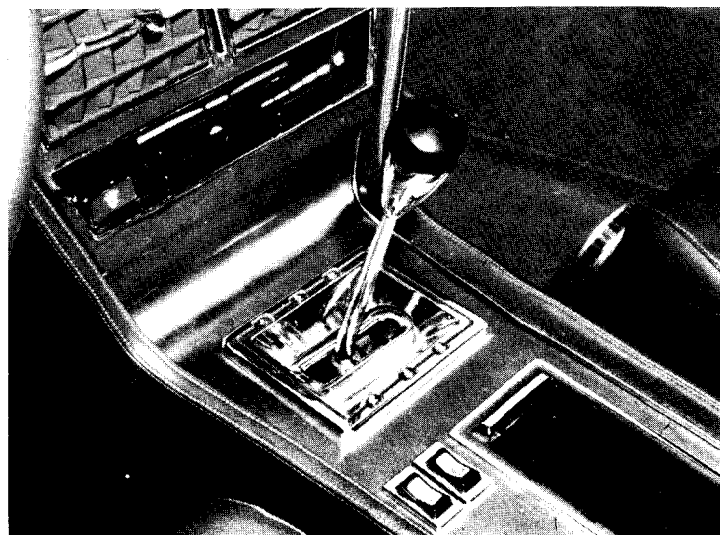
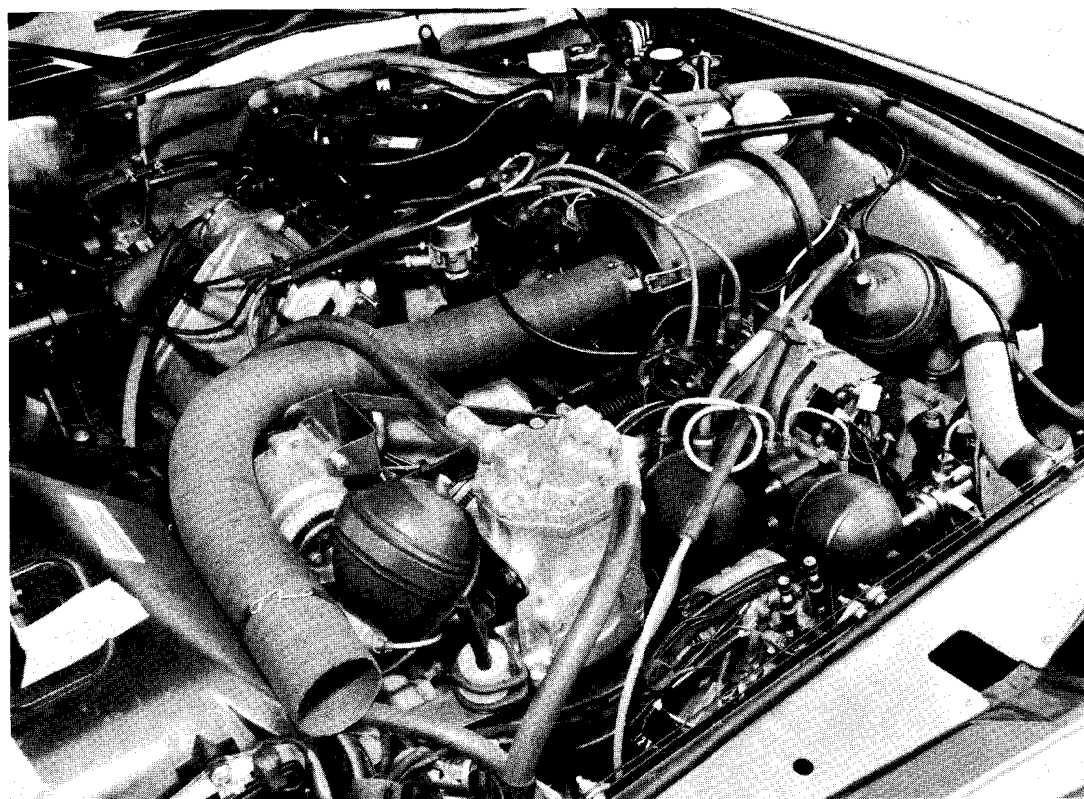
limite à 6 500 tr/mn autorisés sur les intermédiaires tant il semble alors encore loin de ses possibilités maximales. Ce brio s'accompagne d'une totale absence de vibrations à quelque régime que ce soit, et d'un tempérament parfaitement placide dans les embouteillages.

S'il utilise toutes les ressources du V6, le conducteur d'une SM devra tabler sur une consommation de 19 litres aux 100 km, ce chiffre tombant à une quinzaine de litres dans le cas d'un emploi moins intensif.

A l'issue de cet essai trop bref de la SM, nous ne nous sentons pas en mesure d'apporter des conclusions péremptoires. Nous avons décrit les premières impressions que nous a procurées notre prise de contact avec une voiture assurément fascinante, par ces caractéristiques techniques avancées comme par son efficacité sur la route. Ce qui nous est d'ores et déjà apparu, c'est que peu de voitures, même beaucoup plus coûteuses, réunissent un ensemble de qualités si complémentaires. Une fois encore, Citroën a lancé un modèle original, qui ne peut laisser indifférent, qui est le produit d'une volonté de sortir des sentiers battus, de faire « autre chose » qu'une bonne voiture compétitive dans tel ou tel secteur du marché. C'est une attitude intellectuelle qui a le plus souvent démontré sa valeur dans le domaine de la voiture de tourisme. La SM est la première application au niveau du Grand Tourisme du fameux non-conformisme de la marque, et en l'occurrence, le moins que l'on puisse dire est qu'elle n'a pas été avare. Conduire une SM est une sensation qui ne peut être confondue avec nulle autre. Et même si nous avons évité dans ce compte-rendu d'essai de verser dans l'admiration sans condition, nous n'hésiterons pas à le terminer en exprimant le sentiment de respect que nous ont inspiré, alors que nous étions au volant de la SM, les techniciens de Citroën...

Près de deux ans après notre premier contact avec cette voiture d'exception, conduire une SM demeure un même motif d'émerveillement. Ce n'est pas qu'elle soit parfaite, bien sûr, mais elle conserve à certains égards, — et non des moindres —, une telle avance sur tout ce qui se construit à l'heure actuelle, elle démontre une telle personnalité, et elle dispense de telles satisfactions qu'elle continue à se situer tout à fait à part. Incontestablement, pour un usage routier fait de longs parcours, il est difficile de lui trouver une concurrente en termes de synthèses performances-confort-sécurité. Certes, il existe des autos plus brillantes, plus maniables, plus amusantes, mais nous semble-t-il, aucune qui puisse surpasser la SM dans l'ensemble de qualités qu'elle offre.





*« Mais ... où est donc le  
moteur? » se  
dandaient les  
journalistes.*

*L'élégance du levier et  
la précision de la  
commande des vitesses  
ne reçurent que des  
éloges.*

*Un astucieux accoudoir rabattable dans la porte droite faisait office de vide-poches.*



*Des critiques, nous en avons toujours à lui opposer : le rapport encombrement extérieur — habitabilité est ridicule, la visibilité vers l'avant est médiocre, la commande de freinage assurée par l'absurde bouton type DS manque de progressivité, les accélérations sont loin d'être foudroyantes, la capacité du coffre à bagages est dévorée par la volumineuse roue de secours qui y trône... L'accessibilité aux organes mécaniques évoque un cauchemar de mécanicien, les portes sont lourdes à manœuvrer, les dossiers des sièges son trop plats pour assurer un maintien latéral suffisant, la sélection de la cinquième manque quelquefois de précision.*

*Mais, en définitive, tout cela ne compte guère face à l'extraordinaire bilan d'efficacité routière auquel parvient la SM grâce à son exceptionnelle direction à assistance progressive et à sa suspension sans égale, au service d'une excellente mécanique.*

*Il faut avoir conduit une SM sur une nationale secondaire en médiocre état pour se rendre compte du niveau absolument stupéfiant qu'atteint cette efficacité. La voiture efface littéralement les inégalités, conserve en toutes occasions, même lorsqu'on la provoque délibérément, une ligne de cap parfaite. Totalement exempte de réaction, la direc-*



*L'emplacement de la  
roue de secours et  
l'espace qu'elle occupait  
dans le coffre à bagages  
fit en revanche  
l'unanimité de la  
critique.*

*tion ultra-directe permet une précision de conduite qui n'est pour ainsi dire pas soupçonnable tant qu'on n'en a pas fait l'expérience. L'adhérence ne peut pratiquement pas être prise en défaut, et le comportement d'une SM sur le mouillé est d'autant plus sûr que malgré ses très gros pneus, elle oppose une étonnante résistance à l'aquaplaning. L'équilibre de son comportement, le faible roulis consenti, tout cela permet vraiment de tirer le maximum de la mécanique avec une sécurité sans pareille.*

*Très rapide désormais, la SM manque sans doute un peu de punch, que ce soit dans l'absolu ou par comparaison avec sa rivale la plus directe, la BMW 3.0 CSI, qui vaut une bonne seconde de moins au kilomètre pour une vitesse de pointe identique. Cependant, les qualités routières de la voiture française nous paraissent nettement supérieures à celles de sa concurrente allemande, ainsi, d'ailleurs qu'à celles — pourtant excellentes — de modèles aussi raffinés que la nouvelle Jaguar XJ 12 ou de la fabuleuse Mercedes 6.3. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de constater très directement combien la SM surclasse à cet égard une voiture aussi réputée pour son confort et sa tenue de route que la DS, en conduisant successivement sur un même parcours varié de 150 km environ la nouvelle*

*DS23, d'abord, (qui, par parenthèse, flirte avec les 200 km/h), puis la SM ensuite. Au volant de cette dernière, nous sommes allés nettement plus vite en nous employant beaucoup moins, en toute décontraction, avec une dérisoire facilité.*

*Incontestablement, la SM reste un phénomène. On peut bien sûr discuter son aspect lourd, ses dimensions de mastodonte, ses places arrières exiguës, certains détails de finition. Mais, en toute impartialité, si l'on est appelé à faire beaucoup de route et de toutes sortes, on ne voit pas aujourd'hui quel engin à quatre roues est mieux adapté à cet usage, quelque prix que l'on soit disposé à payer pour l'obtenir.*

André Costa, dont le nom est inséparable de celui de la revue **L'Auto-Journal** », nous livre son point de vue dans un « raccourci » qui lui est familier, à l'issu d'un très sérieux banc d'essai :

*Si l'on veut conserver une objectivité de bon aloi, mais aussi si l'on aime réellement conduire, rédiger un compte rendu d'essai de la SM Citroën constitue l'une des tâches les plus passionnantes et les plus ardues que l'on puisse concevoir. En premier lieu, personnellement, je ne voulais pas être dupe de la direction et ce souci m'a valu de longues heures de perplexité. A moins que votre interlocuteur soit un assidu des formules I ou II, ne le croyez pas s'il vous affirme que le volant de la SM ne l'a pas décontenancé, inquiété même. En ce qui me concerne, j'ai bien failli détériorer le premier portail que j'ai dû franchir et je me suis offert ensuite quelques trop longues heures de conduite crispée, inquiète.*

*Bien entendu, il est facile pour le chroniqueur de jouer les avertis, de célébrer bien haut les mérites du progrès technique invincible et de couvrir le conducteur vulgaire — et cafouilleux, en l'occurrence — d'un mépris d'autant plus écrasant qu'il est implicite, mis en valeur par une adroite exploitation du sous-entendu. Je soupçonne — mais je suis méchant — quelques journalistes d'avoir ainsi trempé leur plume dans les effluves parfumés par le soupir de soulagement échappé de leurs lèvres après leur descente de voiture (ouf!). Certaines sincérités involontaires constituent ainsi la plus terrible des auto-critiques : « C'est trop fort pour moi... Qu'est-ce que ça doit être bien! » et d'entonner là-dessus le chœur des vierges automobiles en l'honneur de la SM.*

*Cette direction, il est facile de la décrire peu aimablement. Elle est effroyablement directe, terriblement assistée et commandée par un incroyable petit volant ovale qu'un*

*enfant aurait refusé sur sa voiture à pédales voilà dix ans. Un effort physique symbolique suffit à braquer les roues à la vitesse de l'éclair et, par surcroît, le rayon de braquage est minimal. Dans sa littérature de persuasion, Citroën précise que cette instantanéité de réactions permet d'éviter des obstacles, mais, durant un certain temps, j'avoue m'être demandé avec inquiétude si ce résultat n'était pas amplifié jusqu'au point d'éviter par la même occasion la chaussée, au bénéfice du fossé le plus proche.*

*Je me suis donc attelé très humblement à un apprentissage plutôt ingrat. Plusieurs fois, j'ai douté en constatant mes tâtonnements et j'ai grogné entre mes dents l'une de ces phrases lapidaires et proverbiales du genre : « S'ils se sont f... de moi, ils vont m'entendre! » ... De la phraséologie classique et éprouvée, quoi...*

*Eh bien! après 2 000 km de conduite, je crois pouvoir dire que je suis convaincu. C'est difficile, c'est vrai, mais l'effort est récompensé. Maintenant, je prends un virage à angle droit d'un mouvement de l'avant-bras et je passe les grandes courbes à 200 km/h d'une simple flexion des poignets, avec, parfois, le concours de la souplesse des doigts. Je crois l'avoir déjà écrit lors de mon premier contact avec la SM, et c'est vrai : elle se pilote comme un avion. Les responsables de cette direction ont su arracher au ciel et clouer au goudron la douceur et la vivacité inhérentes à la conduite aéronautique.*

*C'est maintenant le règne de la conduite organisée, consciente, intellectuelle, qui débute, mais, il faut le souligner, cette intelligence recèle son propre venin. Elle recule les bornes du possible, elle permet de virer, de tenir sa trajectoire à des vitesses étonnantes, mais comme disaient nos ancêtres les Gaulois : « Malheur aux vaincus! » L'erreur éventuelle — celle qui est humaine et en latin — se produira dans de telles conditions qu'elle conduira parfois à la catastrophe. Se tromper à 100 km/h peut passer... A 200 km/h, il ne reste qu'à s'enquérir du prix des chrysanthèmes.*

*Cela dit, cette direction diabolique possède un extraordinaire atout. A mesure que la vitesse augmente — ou plus exactement qu'augmentent les régimes en sortie de boîte — un dispositif de centrage rappelle de plus en plus énergiquement les roues en ligne droite. Je me suis offert avec ma roue avant gauche une superbe flaque d'eau à 210 km/h compteur. A part le bruit, qui fut impressionnant, il ne se passa rien. Avec une autre voiture, je ne sais pas...*

*Qu'il vente, qu'il pleuve, que la route soit bombée, la SM tient imperturbablement sa ligne de route, tout au moins si le pilote ne s'obstine pas à corriger au volant. Bien entendu, toute médaille a son revers. On raconte, par exemple, qu'un pilote essayant en rallye la direction de la SM s'aperçut qu'il ne pouvait pas virer à moins de déployer des efforts herculéens. En effet, la route était glissante et les roues directrices autant que motrices patinaient éperdument dans les virages. Elles atteignaient de la sorte des régimes de rotation correspondant à des vitesses extrêmement élevées, d'où la mise en application d'une puissance de rappel des roues en ligne droite de plus en plus difficile à vaincre. L'histoire est belle, mais, quand même, il semble peu probable que l'utilisateur moyen souffre de ce handicap. Il lui suffira vraisemblablement d'apprécier les charmes de cette sous-vireuse qui, si on la sollicite en conduite sportive, accepte de bonne grâce les déboîtements de l'arrière.*

*On le sait sans doute, la SM est équipée d'une suspension hydropneumatique, dérivée de la DS. Les résultats sont particulièrement probants. Comme sur la berline que nous connaissons, les inégalités courantes du revêtement sont liquidées sans ambage, mais, de surcroît, les dos d'âne et cassis, qui sont un peu la bête noire de la DS, sont arasés dans des conditions de souplesse et d'amortissement qui laissent rêveur. La SM est sans doute la voiture la plus confortable de l'époque et le dessin, ainsi que les possibilités de réglage des sièges, sont également d'un tel niveau qualitatif qu'il est inutile de parler de la position du conducteur ou du voisin. Chaque siège peut glisser longitudinalement, se soulever de l'avant et de l'arrière, le dossier peut s'incliner et les appuis-tête sont susceptibles d'être déplacés de haut en bas et d'avant en arrière. Chacun peut donc modeler son siège mieux que son propre lit, sans oublier le volant réglable en hauteur et en profondeur. Mais, à la vérité, il est regrettable pour l'instant que cette machinerie ne fonctionne pas mieux. Les blocages sont relativement fréquents, les glissières prennent du jeu et mon siège s'est mystérieusement effondré littéralement à deux reprises. Dans un virage pris à vive allure, la surprise est désagréable.*

*A l'arrière, on ne peut guère parler que de places de secours. En l'absence de portières arrière, l'accessibilité est, bien entendu, très relative, mais deux personnes de taille moyenne peuvent être transportées sans souffrir le martyre. A l'avant l'accessibilité est au contraire excellente, mais les*

*portières sont lourdes et leur cliquet de blocage, à deux positions d'ouverture, plutôt pénible à manœuvrer.*

*Ce n'est pas parce que Citroën est allé chercher un moteur chez Maserati qu'il faut crier au miracle, aussi bien en ce qui concerne l'intention que le résultat. Il semble difficile de croire qu'on ne pouvait trouver en France des techniciens capables de dessiner un six cylindres en V de 2 670 cm<sup>3</sup> développant 170 ch DIN à 5 500 tr/mn, ce qui ne représente jamais qu'une puissance au litre de 63,6 ch, tombée depuis plusieurs années dans ce qu'on pourrait appeler le domaine public. Certes, le bloc et ses deux culasses en alliage léger, les quatre arbres à cames en tête, le radiateur d'huile, les trois carburateurs double corps Weber de 42, la boîte mécanique cinq vitesses — bien synchronisée, mais dont la cinquième et la marche arrière sont relativement pénibles à enclencher — sont autant de pôles de séduction pour les amateurs, mais le régime maxi n'en est pas moins officiellement limité à 6 500 tr/mn et il ne nous reste donc qu'à supposer qu'un surcroît de puissance pourrait être aisément obtenu, à notre satisfaction.*

*Il est vrai que les résultats actuels sont déjà satisfaisants. Sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, d'ailleurs sévère pour une voiture de ce genre, nous avons atteint avec deux personnes à bord 211,3 km/h, ce qui laisse supposer une approche serrée des 220 km/h en ligne droite. Un 1 000 m départ arrêté en 30 s 4/5 n'est pas rien non plus, même si d'autres voitures célèbres font mieux encore. Quant à la consommation, elle est évidemment alignée sur les performances. Les kilomètres et les secondes se paient en carburant : 20,3 litres aux 100 km en tirant énergiquement sur la voiture...*

*A l'inverse, nous avons été fâcheusement impressionnés par les difficultés de démarrage à froid que nous avons rencontrées et qui ne paraissent pas avoir surpris outre mesure le constructeur : quinze à vingt minutes d'efforts pour parvenir à démarrer un à un les six cylindres, cela semble incroyable, et pourtant... A la vérité, il semble que notre voiture d'essai ait été mal partagée en la matière. Mais, quand même, attention à ce problème!*

*Quoi qu'il en soit, une fois ébranlée, la SM révèle une richesse de tempérament dont les chiffres ne peuvent vraiment témoigner. Une vitesse de pointe sur piste ou sur autoroute, une mesure d'accélération sur 1 000 m, c'est bien, mais qu'est-ce que cela signifie par rapport à la pluie, au vent, aux revêtements glissants, aux nids-de-poule, aux virages mal dessinés, à la nuit même, ou à la fatigue du*

*pilote? Il est certain qu'une Ferrari ou une Porsche 911 S, ça va plus vite qu'une SM, mais je crois cependant que l'utilisateur roulant sur tous les genres de routes européennes, à toutes les heures et par tous les temps, rencontrera souvent des conditions d'exploitation où il s'estimera à juste titre imbattable, à talent de conducteur égal, bien entendu.*

*Grâce à sa suspension, à son adhérence en virage ou en ligne droite, à son indifférence à l'égard de l'état de la route et des conditions atmosphériques, la SM est, considérée sous un certain angle, peut-être la première voiture sportive à être réellement utilisable par n'importe quel amateur, pour son plaisir, et cela, même si la SM ne gagne jamais une seule épreuve sportive.*

*Les freins sont à rude besogne sur une voiture rapide, apte aussi à soutenir des vitesses élevées sur des routes accidentées et pesant un tel poids (environ 1 500 kilos à vide). L'avant et l'arrière sont dotés de disques, l'assistance est très puissante, à la mode DS (le champignon de frein est ainsi disposé que l'on peut conduite « pointe et talon »), les correcteurs d'assiette combattent efficacement la plongée de la caisse au freinage, mais, malgré tout, il n'y a pas surabondance en la matière. Il est vrai que la puissance de décélération est étonnante et qu'elle peut en outre être pleinement exploitée grâce à la magnifique stabilité. Mais si l'on y va de bon cœur sur une route accidentée, les freins commencent cependant à sentir le chaud au bout d'un quart d'heure. Des écarts apparaissent, bref, on arrive au bout de la mécanique, quoique l'on s'arrête toujours. Sans doute des disques ventilés seraient-ils les bienvenus à l'avant.*

*Les essuie-glace sont également soumis à un travail intense. Le grand pare-brise en Triplex est très incliné — trop peut-être lorsque des phares arrivent en face sous la pluie — et comme la voiture accepte les routes mouillées sans sourciller, la surface vitrée doit être essuyée parfaitement en un laps de temps minimal. Ce n'est peut-être pas jouer les humoristes que de critiquer le travail des balais à 200 km/h. La cadence de balayage est trop faible et le bruit produit par le moteur et sa tringlerie devient vite lancinant.*

*Bien que je n'apprécie pas personnellement le dessin plutôt encombrant du tableau de bord — et quel petit vide-poches! — l'équipement général est, dans son ensemble, à la hauteur de la classe du véhicule. J'ai noté néanmoins la position du poste radio dont l'usage est*



*pratiquement interdit au pilote, l'instabilité de la jauge à essence (réservoir de 90 litres, c'est bien), quelques fuites au couvercle du coffre et, surtout, le très regrettable encombrement du coffre à bagages par une roue de secours d'ailleurs extrêmement lourde à manier — mesdames, n'essayez même pas!*

*Quant à l'insonorisation, elle me semble avoir été traitée de façon hésitante. Sur cette voiture d'un style nouveau, pourquoi avoir laissé subsister un niveau sonore malgré tout élevé à haut régime? Le « fana » des rumeurs made in Modena appréciera mais les autres feront la moue au-dessus de 140 km/h.*

*Bravo, en revanche, pour la batterie de six projecteurs Cibi carénés — dont deux longue portée orientables avec les roues directrices — qui permettent de rouler vraiment à 200 km/h sans inquiétude et, également, sans que la route disparaisse dans l'obscurité au premier coup de frein. A en juger par les réactions affolées des collègues arrivant en sens inverse, la puissance d'éclairage est vraiment impressionnante. Il semblerait, d'autre part, que les carénages transparents soient fragiles aux chocs en stationnement.*

*Avec son esthétique anticonventionnelle, dont le seul défaut est d'engendrer une certaine lourdeur, ainsi que de réduire la visibilité de trois quarts arrière, la SM se présente donc dans l'existence comme une voiture exceptionnelle, au moins aussi exceptionnelle et intelligente que le fut la DS à l'origine. Certains défauts, criants, comme les ennuis de commande des sièges, l'actuelle difficulté de démarrage froid, la carence partielle des essuie-glace ou l'encombrement de la roue de secours, demandent à être corrigés au plus vite, mais le bilan général est hautement positif. Avec cette direction qui rend une voiture aussi encombrante et lourde, d'une maniabilité grossièrement comparable, en dehors de la compétition, bien sûr, à celle d'une Alpine, la SM permet d'exploiter au mieux une personnalité inédite à force de rassembler le contradictoire. La réussite est incontestable et elle devrait faire souffrir ses concurrents. Ce n'est certes pas tous les jours qu'un constructeur vous vend à un prix relativement honnête une révolution à roulettes.*

Alain Bertaut, autre « grand » des essais de voiture, a publié pour la revue **Moteurs** un article nuancé et dépassionné, qui aboutit au bilan suivant :

*Avec une voiture de ce genre, parler de consommation n'a qu'une importance secondaire. On peut en général tabler*

sur 14 à 20 litres aux 100 km. Tout dépend naturellement de l'itinéraire et de l'utilisation que l'on fait aussi bien de la boîte de vitesses que de la limite de régime du moteur (6 500 tr/mn). Sur un parcours varié, la SM nous a donné une réponse conforme à l'esprit comme à la destination réelle du Grand Tourisme dans la pleine acception du terme. On apprécie le silence, le confort, l'ambiance luxueuse. Le plus remarquable est qu'avec ce moteur souple et cette direction qui « pense pour vous », il se trouve que l'on n'a pratiquement plus rien à faire au volant. Rarement voiture nous a semblé aussi facile et reposante à conduire. Ceci ne figure pas dans les caractéristiques techniques de la Citroën SM mais c'est, à notre avis, l'apport le plus positif de ce nouveau modèle.

Enfin, J.P. Thévenet, rédacteur en chef du mensuel **L'Automobile**, plaça la SM face à la Mercedes 280 SE 3,5 litres, la Fiat Dino, la Porsche 914. Au terme de quelques milliers de kilomètres il fait part de son sentiment :

*C'est un nouvel art de conduire que propose cette voiture. Au volant de la SM, on découvre une autre route et, surtout, les joies du 200 km/h en toute décontraction. Pour déguster, pour savourer cette proposition, il faut accepter d'oublier toutes les réactions instinctives nées de la conduite des voitures « conventionnelles ». La SM ne se conduit ni avec les bras ni avec les mains, mais du bout des doigts; c'est la monoplace à portée du premier millionnaire venu.*

*La grosse critique est alimentée par l'équipement qui, bien que relativement complet, n'est pas toujours très fonctionnel, et nous pensons en particulier aux différents cadrans et jauges auxquels il vaut mieux ne pas trop se fier. Quant à l'originalité et à la finition de l'aménagement, elles appellent l'une et l'autre un très gros effort. On remarquera également que, bien que le moteur ait été conçu par Maserati, ce mécanisme doit accepter deux reproches : son manque relatif de puissance et surtout son volume sonore. En revanche, on ne pourra que se féliciter de la merveilleuse tenue de route, du freinage sans reproche, de la très bonne boîte de vitesses et, surtout, de cette direction assez extraordinaire à laquelle, pourtant, un certain nombre de conducteurs ne parviennent pas à s'adapter. La suspension fait également partie des bonnes choses, mais la Citroën a tout de même été battue sur son terrain de prédilection par Mercedes et ses solutions conventionnelles. La vocation de la SM est donc celle d'une voiture de grand et même de très grand tourisme; ce*

*n'est pas une voiture de sport; c'était, pour Citroën un pari, il a été tenu.*

Mais il n'est pas sans intérêt de savoir ce qu'écrivaient de la SM les journalistes étrangers.

Philippe Toussaint titre, dans la revue belge **Sport Moteurs** : « Citroën SM : remarquable », et conclut en ces termes :

*La Citroën SM est une voiture absolument remarquable et unique dans son genre, grâce à des qualités de sécurité active exceptionnelles. C'est d'ailleurs ce comportement peu banal qui permet à la SM de se montrer redoutable sur longs trajets, car sa sécurité compense la différence de performances qui pourrait exister entre elle et les GT les plus coûteuses. Il reste certes des détails à améliorer, et le gros point noir consiste dans les difficultés de mise en marche par temps froid. Mais cela se résout. Quant aux autres défauts, on les oublie, noyés dans le flot de qualités essentielles. Il ne faut cependant pas que Citroën les néglige, car ils sont de nature à détourner au départ une certaine clientèle habituée à une exécution des détails très rigoureuse et toute germanique (vous suivez mon regard). Mais autrement Citroën a sorti là un des plus beaux fleurons de l'automobile, et le vend à un prix honnête.*

Le pour :

*Accélération valables et vitesse de pointe intéressante.*

*Direction exceptionnelle.*

*Stabilité étonnante.*

*Excellent comportement routier.*

*Freins très puissants.*

*Sécurité active d'un niveau très rare.*

*Excellent confort.*

*Éclairage exemplaire.*

*Bon équipement général.*

*Lignes très particulières.*

*Voiture de standing.*

Le contre :

*Inadmissibles difficultés de mise en marche par temps froid.*

*Reprises quelque peu faibles.*

*Grande voiture pour une habitabilité moyenne.*

*Coffre encombré par une roue de secours mal placée.*

*Chauffage insuffisant.*

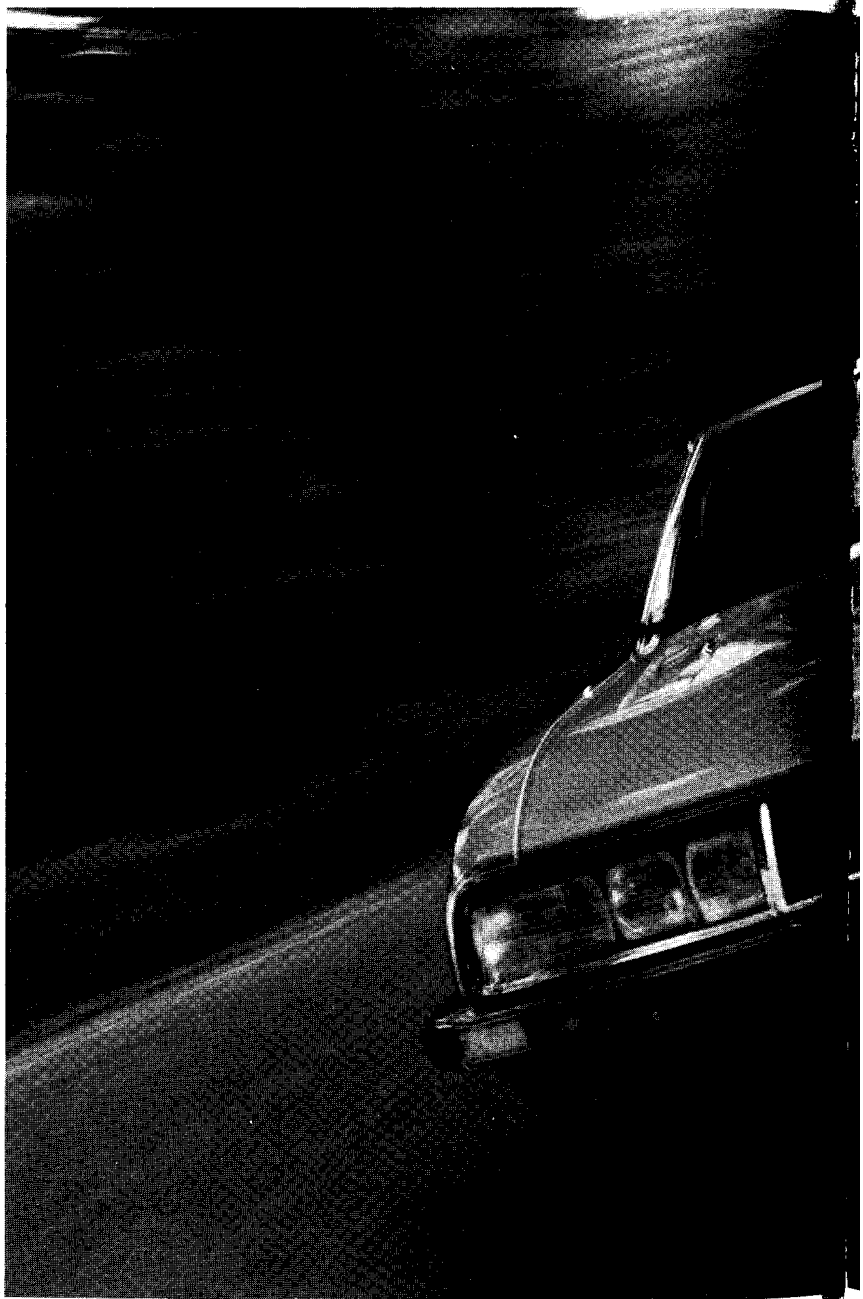
*Niveau sonore (moteur, tableau de bord) trop élevé.*

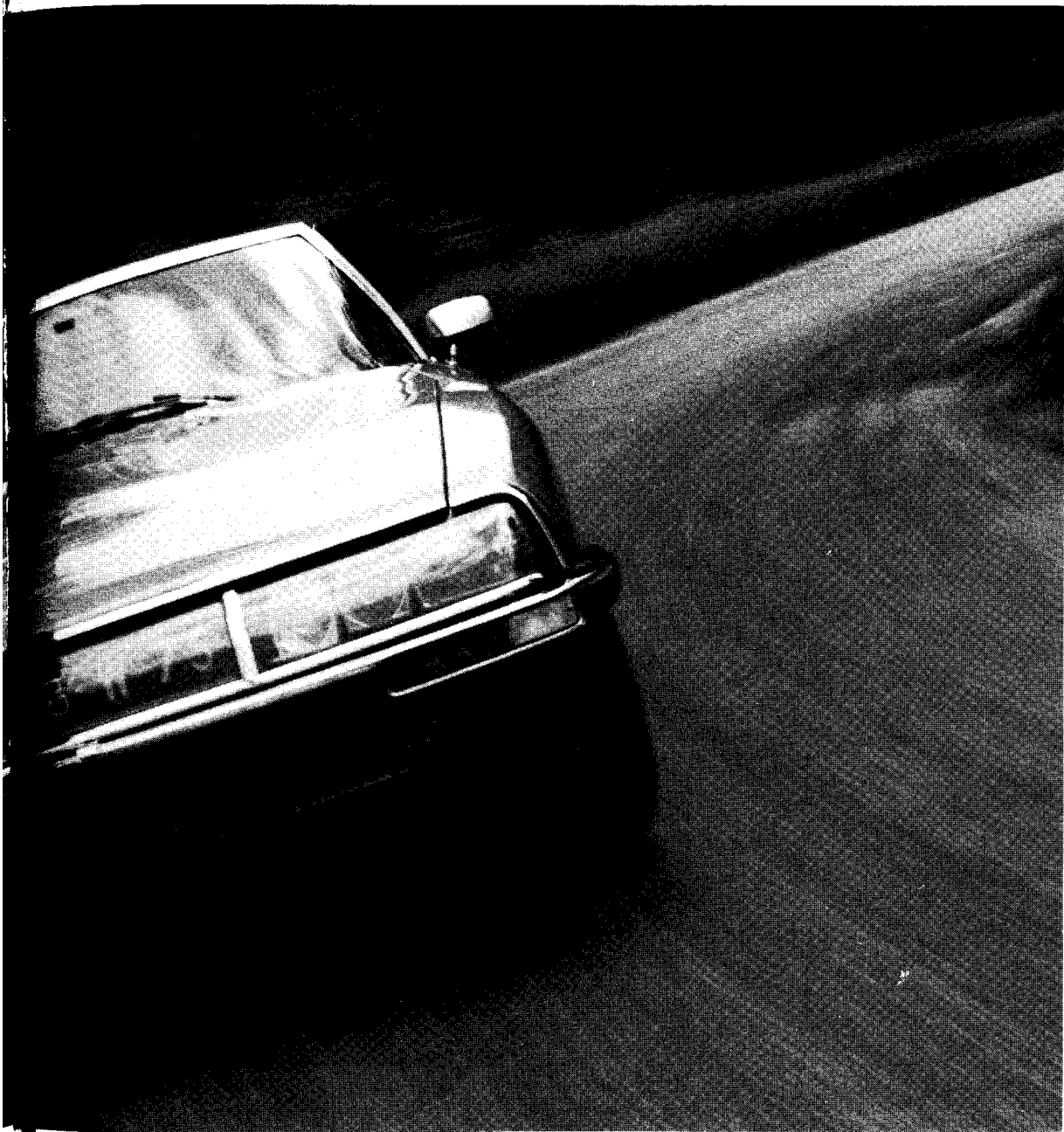
*Cinquième et marche arrière difficiles à enclencher.*

*Portières lourdes et dures à manier.*

*Petits détails non traités avec 100 p. 100 de sérieux.*

*Le talent photographique d'André Martin donne l'impression que cette SM vire parfaitement « à plat ». En réalité, le roulis était important même s'il n'altérait en rien les qualités de tenue de route de la voiture.*





La revue américaine **Car and Driver**, dans un article au style original, n'hésite pas à faire, sur le mode plaisant ces remarques... pertinentes :

*Elle est intimidante... très intimidante. Si intimidante qu'il est nécessaire de prévoir pour son conducteur une heure ou deux d'entraînement sur un simulateur de pilotage. La direction semble ultra-rapide, les freins ultra-sensibles et la carrosserie ultra-louvoyante. Tout ceci ne vous assure que d'une chose, c'est que la SM ne réagit comme aucune autre voiture. Et alors vous vous faites un souci épouvantable. Que va-t-il se passer si je dois freiner brusquement ou changer de direction tout d'un coup? Ça va sûrement mal se terminer! Et puis après 100 kilomètres de terreur où vous avez passé en revue toute les catastrophes possibles et imaginables, vous vous apercevez que tout va bien à bord. Tout se passe d'autant mieux que vous tenez le volant du bout des doigts et que vous effleurez le bouton de frein de l'extrémité de l'orteil. En effet la SM n'est jamais plus heureuse que lorsque vous la laissez faire ce qu'elle veut et que vous ne l'obligez pas à faire ce que vous croyez que doit faire une auto. En réalité, bien que des tas de gens aient écrit et dit des tas de choses sur cette voiture, personne ne sait réellement qui elle est...*

*... Lorsque vous conduisez une SM vous vous demandez qui a tort, de Citroën ou des autres constructeurs. Tort d'avoir d'énormes moteurs à 8 cylindres? Tort d'affubler les voitures de spoilers, d'ailerons, de barettes, de déflecteurs, etc.? Tort d'imaginer des sièges réglables en 36 positions? Tort de faire des suspensions à faible débattement et fort amortissement? Or tout le monde fait cela, sauf Citroën!...*

*... La SM est le genre d'engin qu'auraient pu concevoir quelques ingénieurs désœuvrés de la NASA. Un exercice de style, une théorie. Elle est extravagante, compliquée, et ne ressemble à une auto que parce qu'elle a quatre roues. La SM vous le rappelle à tout instant... même si vous ne conduisez pas. Lorsque vous avez coupé le contact, que vous êtes descendu de voiture, et tandis que vous engagez la clef dans la serrure, la voiture pousse un long soupir de soulagement, puis, comme un chameau mécanique, elle s'agenouille doucement. Lorsque vous reviendrez le lendemain matin, vous la trouverez complètement couchée, les pare-chocs au ras du sol. Rassurez-vous, il ne lui prendra que 20 secondes pour se mettre en route.*

Une autre grande revue américaine, **Motor Trend**, délivre à la SM son label très envié de Voiture de

l'Année. John Lamm, excellent journaliste et célèbre photographe, intitulait son article « La super-machine de Citroën ». N'ayant pas craint de prendre le risque d'assurer la SM du titre de « best car in the world », il poursuit :

*Quel va être l'avenir de la SM aux États-Unis où les conducteurs ont l'habitude de gros moteurs, où les routes sont trop belles pour que la suspension de la Citroën puisse montrer tous ses avantages et où les limitations de vitesse sont trop basses pour que la SM puisse utiliser son moteur Maserati? Eh bien, vous pourrez apprécier en elle la meilleure voiture autoroutière du monde. C'est en effet la voiture la moins fatigante à conduire que je connaisse. De surcroît, les automobilistes du Middle West apprécieront sa tenue de route sous la pluie et dans les dures conditions de l'hiver, et elle s'accommodera merveilleusement des routes défoncées par le gel et les intempéries.*

*Nous avons pris livraison de notre voiture immédiatement après l'Auto Expo de Los Angeles où elle avait été présentée dans sa version européenne. Pour notre test cependant elle se transforma magiquement en version américaine, au moins extérieurement. Le premier choc — et quelle déception — fut la façon dont avait été mutilée la façade avant. Bien que demeurée originale, la disparition des globes optiques et leur remplacement par quatre phares ronds avaient transformé l'aspect de la voiture. Le moteur était resté le même bien qu'il ait passé les tests US.*

*Notre première expérience, nous l'avons faite avec l'homme de la rue. Le résultat fut excellent. Nous avons garé la voiture derrière Peterson Building, et le téléphone sonna immédiatement. « Qu'est-ce que c'est? », « Est-ce que je peux l'essayer? ». Où que nous nous arrétions, les gens s'approchaient aussitôt et se bousculaient pour la voir. « De quelle marque s'agit-il? », « Mais Citroën faisait d'habitude des voitures si laides... ». Un seul me dit ne pas aimer sa forme. Au moins vingt personnes, la plupart propriétaires de Mercedes et de Lincoln, me demandèrent où ils pouvaient l'acheter. Il est intéressant de noter que l'intérêt le plus passionné fut celui de propriétaires de Porsche.*

Jeff Daniels était rédacteur en chef de la revue anglaise **Autocar**. Ayant beaucoup conduit la voiture que possédait son journal, il connaît très bien la SM. Il avait fait à l'intention de ses confrères un petit memento résumant ses impressions. Elles n'étaient pas destinées à être publiées.

*C'est bien évidemment la direction qui est l'élément le plus déroutant de la voiture. Vraiment il faut quelque temps pour s'y accoutumer. Même maintenant, je trouve que s'il est facile d'entrer en douceur dans un virage, il est beaucoup moins facile d'en sortir de la même façon. Le système est en réalité trop sensible dans la zone de la position « ligne droite », bien qu'acceptable lorsque la résistance s'accroît, c'est-à-dire lorsque la vitesse augmente. Cela se remarque aussi lorsque, à basse vitesse, la main du conducteur est bousculée par un obstacle heurté par une roue avant. Cependant, ce n'est pas la chose dont je m'accorde le moins. Ce qui me gêne le plus, c'est l'encombrement. Elle est trop grosse, trop large pour les petites routes du Sussex dont je suis familier et où il faut faire très attention lorsqu'on se croise. Cet encombrement, plus la direction à gauche, gâchent mon plaisir.*

*Mon autre reproche s'adresse aux sièges. Pour s'asseoir, ils comptent parmi les meilleurs que je connaisse, avec des rembourrages partout où il faut. Mais, pour conduire, ils manquent totalement de maintien latéral et lorsque vous allez vite vous êtes projeté de droite et de gauche, n'ayant d'autre ressource que de coincer votre pied gauche derrière la pédale d'embrayage. La dernière fois que je suis arrivé chez moi, j'étais exténué et en nage, car la ventilation semble inexistante sans les ventilateurs.*

*Pour un Français, le tableau de bord n'est pas trop mal — surtout pour ceux qui sont habitués à la DS ou à la GS — mais dans l'absolu il est loin d'être parfait. Repérer les distances de freinage sur le compteur de vitesse est un exercice périlleux. En fait qui donc s'en soucie?*

*Le peu de place à l'arrière d'une si grosse voiture est stupide. Il y a davantage d'espace dans une Datsun 260 Z 2 + 2. A ce propos, je pense au cauchemar que l'on découvre en ouvrant le capot moteur. Encore qu'un effort ait été fait pour rendre presque accessibles les organes le plus usuels.*

*Alors, qu'y a-t-il de bon? Le moteur est en réalité superbe, pas spécialement souple sans doute, mais il sonne comme un vrai moteur de sport. La boîte de vitesses est bonne, surtout si l'on considère sa disposition. Il y a toutefois un « trou » entre la seconde et la troisième. Il semble que pour l'éviter il faille monter la seconde jusqu'à son maximum.*

*Les freins sont superbes — vraiment rassurants. Un répartiteur de freinage agit en fonction de la charge sur les essieux avant et arrière. Le frein à main est terrible. Trop difficile à atteindre, trop difficile à tirer, trop difficile à relâcher et peu efficace.*



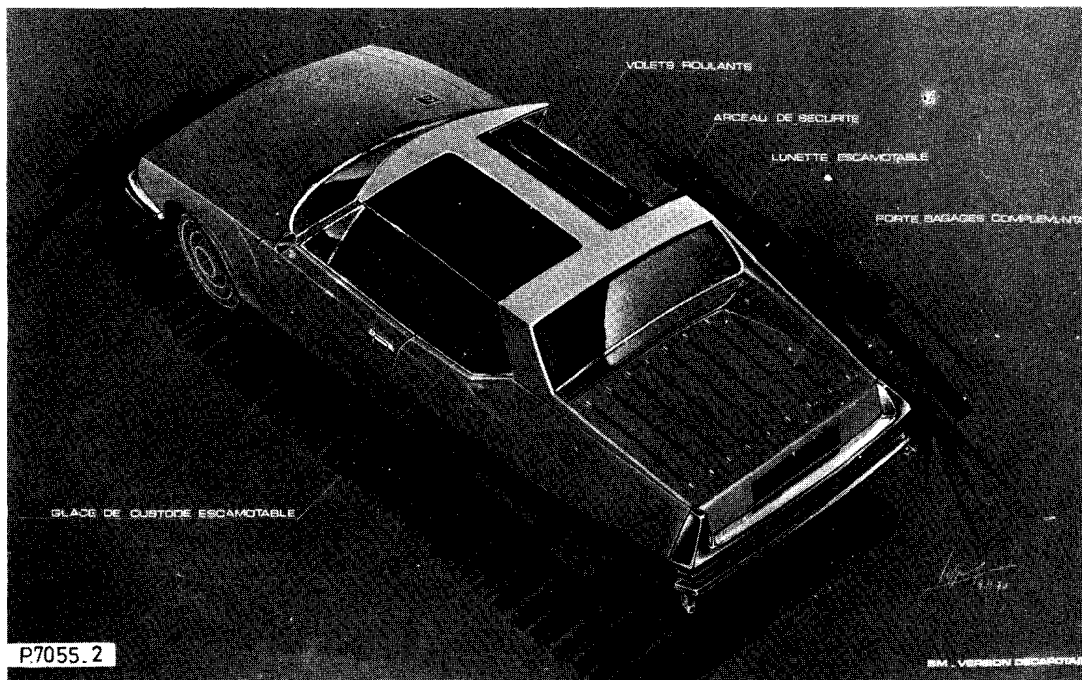
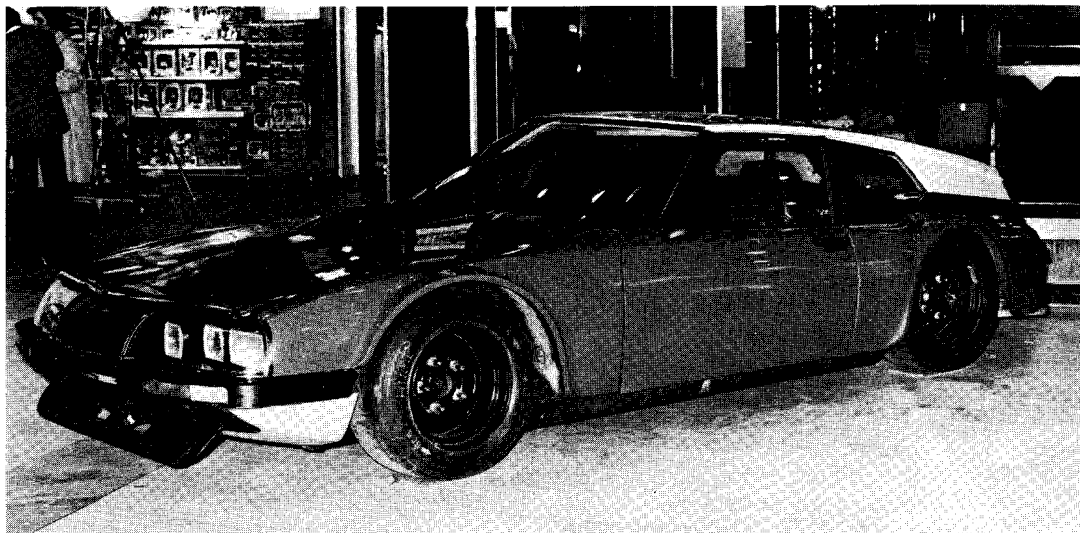
*La tenue de route est... mixte! Extraordinaire dans les grandes courbes, en ligne droite, sur routes larges, difficile sur les toutes petites routes virevoltantes où les roues avant se délestent; la voiture glisse alors de l'avant et le roulis de la caisse n'a pas le temps de revenir à son point neutre entre deux balancements à droite à gauche.*

*Le confort évidemment est excellent, sauf au passage des dos d'âne qui jettent la voiture en l'air et lui font donner de violents « coups de raquette ». Il faut avoir des yeux de chat pour les prévoir.*

*Très peu de bruits aérodynamiques, comme on peut s'y attendre, mais l'échappement se fait bruyant dès que vous accélérez : en fait il y a toujours du bruit!...*

Pour terminer ce tour d'horizon, voici ce que la très sérieuse **Revue Automobile** suisse pensait de la voiture française dans son résumé des voitures essayées au cours de l'année 1972.

*La palme de la plus grande originalité technique revient à la Citroën SM. Ce coupé à 4 places, à la suspension très confortable, et possédant une silhouette aérodynamique des mieux réussies, mérite une mention spéciale. Le moteur Maserati V 6 n'était toutefois pas exempt de vibrations, et la direction très originale ne convenait pas à tous les conducteurs.*



# SERIE ET SERIE SPECIALE

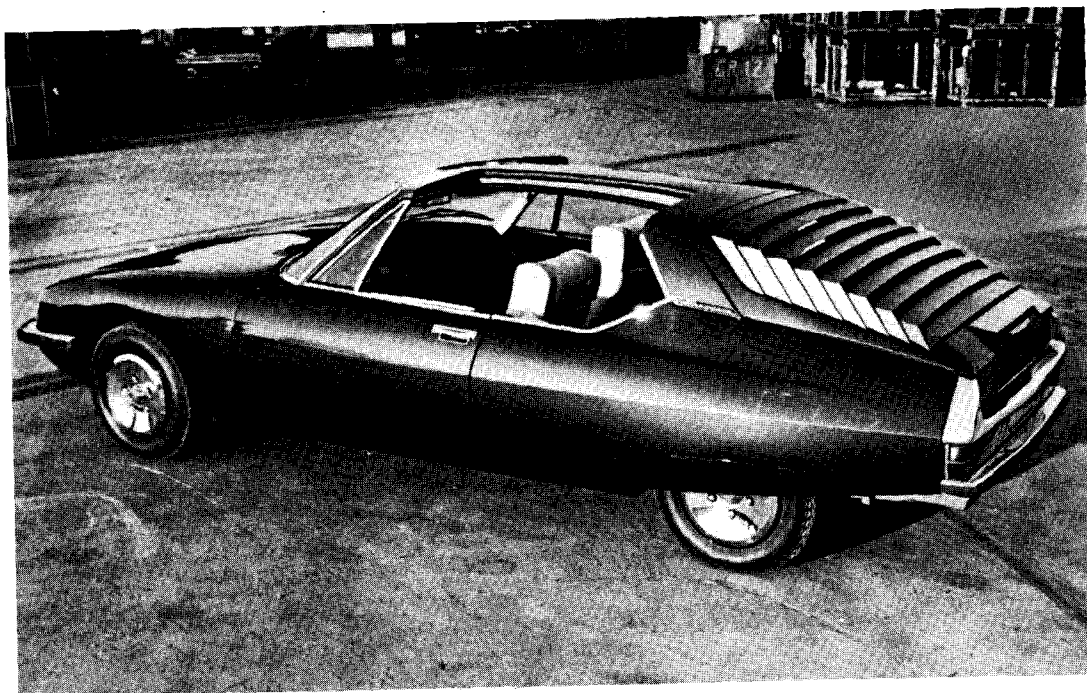
Ce qui fut à la fois décevant et surprenant dans l'histoire de la SM c'est qu'une telle voiture ne connut pratiquement pas d'évolution et que telle elle naquit, telle elle vécut, telle elle mourut. Il est évident — si l'on n'ouvre pas le capot — que la 12 856<sup>e</sup> et dernière SM vendue est exactement semblable à la première! Mais on peut se poser la question : Qu'aurait-il fallu faire pour développer une voiture aussi typée que la SM?

A vrai dire, deux voies s'ouvraient à l'imagination des ingénieurs et à l'initiative des services commerciaux. Ou bien alléger la voiture, lui offrir un moteur plus puissant et en faire une voiture sportive, ou bien accentuer encore son caractère de tourisme, luxueux et rapide, et créer éventuellement des dérivés à quatre portes ou même une version décapotable. On essaya — sans grand enthousiasme — l'une et l'autre option. Malheureusement, alors que la commercialisation de telles voitures était déjà aléatoire, la SM fit faillite. Une faillite dont la voiture elle-même ne fut cependant pas la seule responsable, nous le verrons.

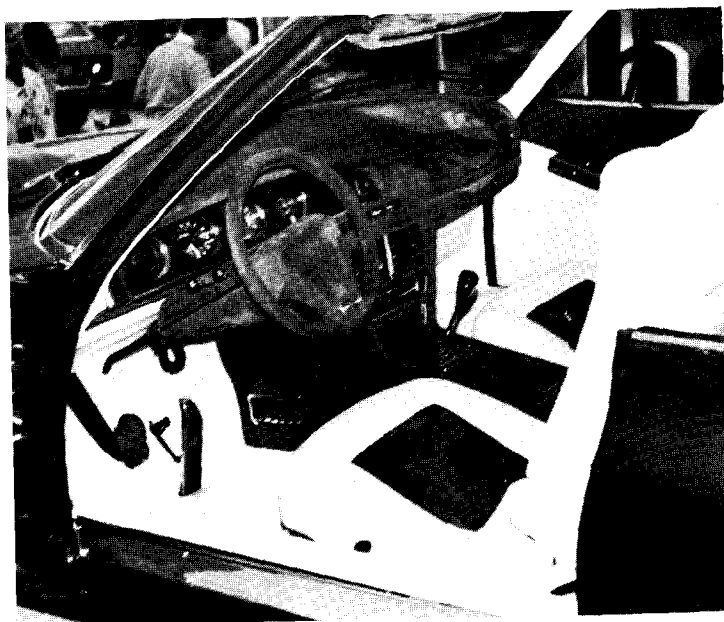
Pour avancer un pas prudent dans la « voie sportive », il fut construit une curieuse et bien laide SM dont l'arrière raccourci, comme coupé à la hache, lui valut immédiatement le surnom de « camionnette ». Cette voiture devait permettre d'améliorer les performances, de poursuivre avec Michelin des essais de pneus haute vitesse et préfigurer ce que pourrait être une SM-compétition. L'ingénieur Alfieri avait augmenté la cylindrée du moteur jusqu'à la limite de la classe 3 litres et en avait obtenu 240 ch. Les jantes étaient très larges et on avait dû fortement modifier les passages de roue. La voiture, allégée et abaissée, était munie à l'avant d'un large tablier déflecteur. Toutes ces modifications furent soigneusement testées et chronométrées sur la piste d'essai de Michelin à Clermont-Ferrand. Sur cette piste très rapide, la voiture atteignait 285 km/h et bouclait le tour

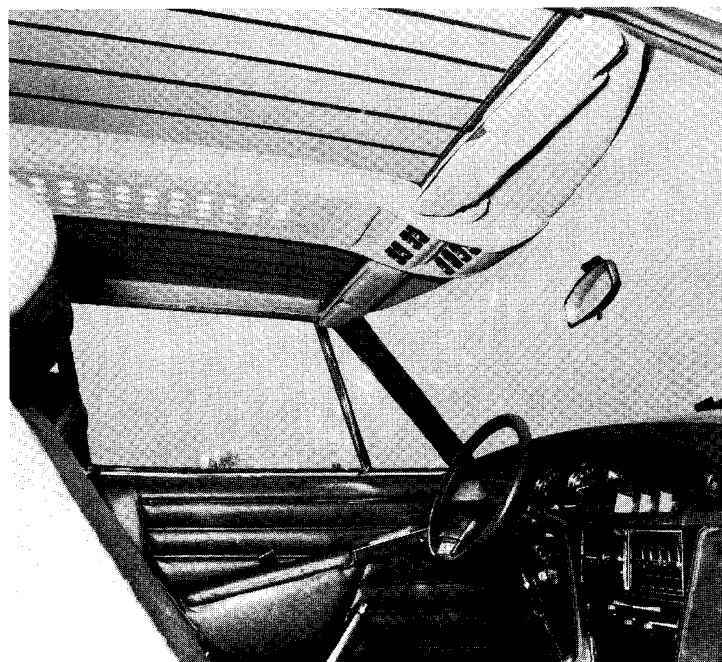
*Écrasée sur ses énormes pneus, cette SM, qui fut utilisée sur la piste d'essai de Michelin, a belle allure et illustre bien ce qu'aurait pu être une SM de compétition. Le capot est modifié pour laisser respirer à l'aise les 340 ch de son moteur. L'adjonction d'un déflecteur frontal et l'arrière tronqué montrent combien les impératifs de la finesse aérodynamique et ceux de la tenue de route sont contradictoires.*

*L'intérêt d'une SM décapotable était évident; dès 1970, le bureau de dessin de Citroën avait projeté cette originale version décapotable à arceau en T, volets roulants et porte-bagages complémentaires. Le dessin est daté du 4.11.1970.*



*Au salon de Paris 1971, Heuliez présentait l'Espace. L'arceau en T est assorti de lamelles rétractables automatiquement. Les garnitures intérieures en daim sont typiques des voitures de salon mais les jalousies recouvrant la lunette arrière ne seront pas du goût des services des Mines.*





*Au salon de Bruxelles  
1972, l'Espace  
réapparaît donc, mais  
sans ses jalousies et  
avec un habitacle garni  
d'une peausserie moins  
fragile.*

*Henri Chapron, pour qui les Citroën n'ont plus de secret depuis de longues années, présenta en même temps que Heuliez — au salon de Paris 1971 — un cabriolet au moins aussi luxueux mais plus traditionnel : Mylord.*

*Au même salon parisien de 1971, Chapron proposait l'Opéra, sa propre interprétation d'une SM à quatre portes. Il en a été réalisé une dizaine et elles ont donné naissance aux limousines décapotables de l'Élysée.*

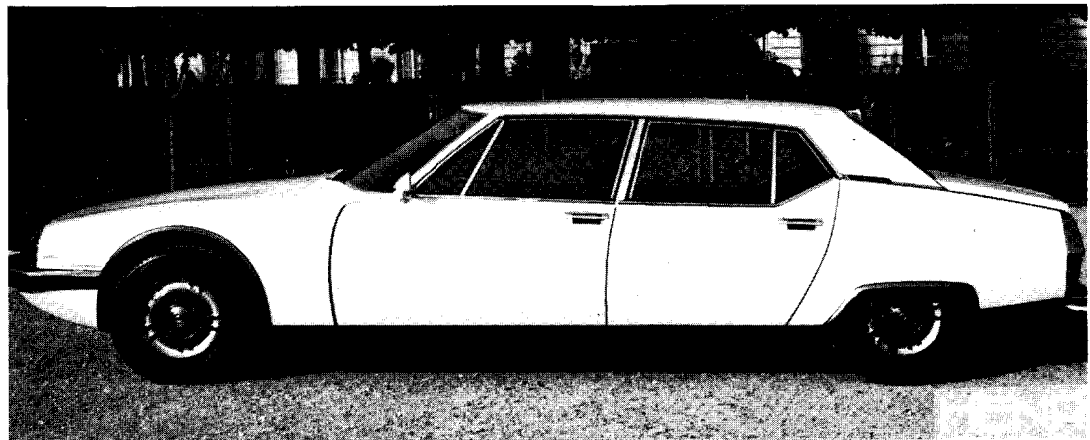
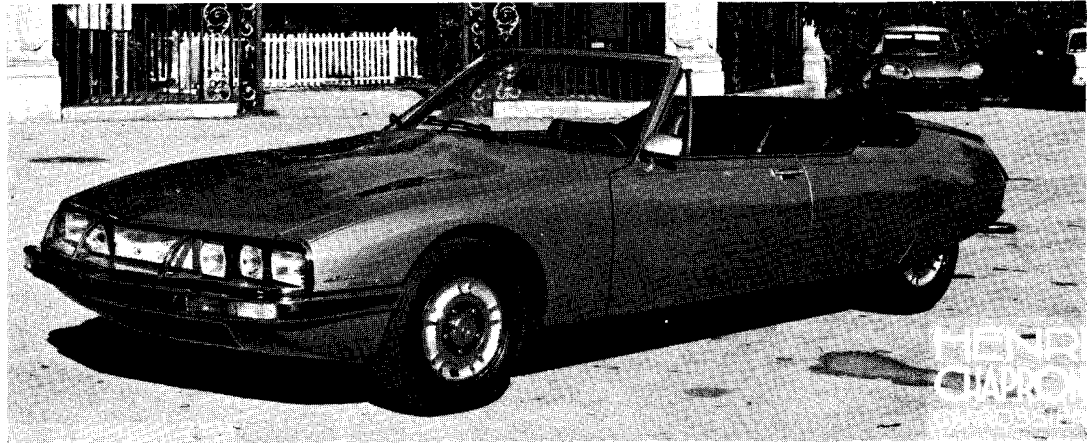
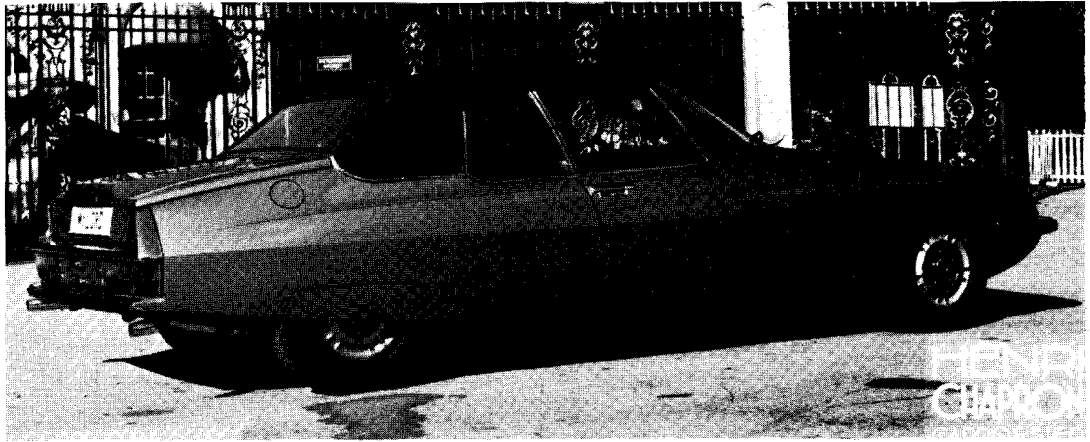
à 240 km/h de moyenne : des chiffres honorables si ce n'est compétitifs. De cette voiture sera extrapolée une SM engagée en compétition dans le groupe IV, et le moteur 3 litres équipera — dans une version moins musclée — la SM à boîte automatique, puis la Ligier JS2, et enfin la Maserati Merak.

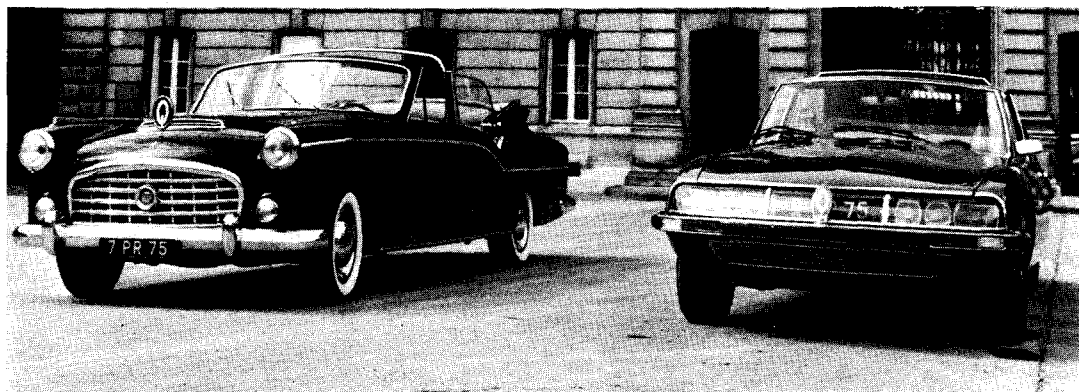
Extrapoler un cabriolet d'un coupé est une tentation à laquelle bien des constructeurs se sont essayés.. sans grand succès. Citroën ne s'y risqua pas, laissant ce soin à des carrossiers indépendants, en l'occurrence Chapron et Heuliez. En effet, couper le pavillon d'une berline, c'est lui ôter un élément principal de sa rigidité. Pour y remédier, on renforce tant bien que mal la plate-forme. La voiture y gagne généralement du poids mais pas de rigidité! Ceci est encore plus périlleux dans le cas de la SM où le pavillon est lui-même renforcé pour assurer à la coque un équerrage parfait. Aussi, lorsqu'au Salon de Paris de 1971, Chapron présenta sa SM « décapitée », les ingénieurs de chez Citroën firent-ils la moue. La voiture était néanmoins jolie et parfaitement finie; la capote était doublée et les cuirs et les teintes de la carrosserie étaient au choix du client. Malheureusement, ce qui était le moins réussi sur le coupé fut conservé sur le cabriolet, c'est-à-dire le coffre et le panneau arrière.

L'exercice de Heuliez était nettement plus intéressant. Baptisée « Espace », sa voiture répondait aux normes de sécurité les plus sévères mais n'était pas vraiment un cabriolet. En effet, pour conserver à la coque le maximum de robustesse, les ingénieurs de Cerizay avaient imaginé une poutre centrale prenant appui sur les encadrements de pare-brise et de lunette arrière. Deux demi-toits formés de sept lames d'aluminium se rétractaient électriquement et se repliaient latéralement dans cette poutre centrale. L'ouverture de chacun des demi-toits était indépendante. Les glaces arrière étaient escamotables et une commande permettait l'ouverture simultanée de l'ensemble du toit et des quatre glaces latérales. La glace du custode était munie de jalousies, mais, pour satisfaire aux desiderata du Service des Mines, le second prototype ne profita pas de cette décoration.

Bien que prévu pour être produit en petite série, l'« Espace » ne fut construit qu'en deux exemplaires alors que huit cabriolets « Mylord » de Chapron trouvèrent des acheteurs.

Ces deux carrossiers poursuivirent leur recherche dans une autre direction. Certains clients potentiels étaient rebutés par l'exiguïté des places arrière de la SM et leur accès difficile. Ils leur proposèrent donc tout naturelle-





*Un même constructeur (Citroën), un même carrossier (Chapron) se retrouvent dans la cour de l'Élysée. A gauche la 15 Six du Général de Gaulle, à droite la SM du Président Pompidou.*

*Deux exemplaires en ont été réalisés pour la Présidence de la République. La capote est à commande hydraulique.*

ment une SM à quatre portes. Il est dommage que la proposition de Heuliez soit restée au stade de projet car son dessin était particulièrement réussi. Chapron eut le mérite de passer aux actes. Son premier essai, l'« Opéra », était exposé en 1971 à côté du cabriolet. L'ensemble était un peu lourd d'aspect, et le coffre trop court s'harmonisait mal avec le long capot. De plus, la voiture était devenue si encombrante — aux normes européennes — qu'elle était difficile à garer et donc à vendre, sauf pour des usages bien spécifiques. Toutefois, Chapron ne travailla pas en vain puisqu'il en vendit environ dix exemplaires et que l'Élysée lui passa la commande de deux voitures de ce type... en version découvrable. Ces voitures furent inaugurées par le Président Pompidou et la Reine d'Angleterre lors de la visite officielle que celle-ci fit en France en 1972.





Les voitures présidentielles, qui mesuraient 5,60 m pour une largeur inchangée, étaient plus légères (1 780 kg) et plus spacieuses que les vieilles Simca V8 découvrables en service à l'Élysée depuis 1959. Elles étaient de couleur gris anthracite métallisé, la capote manœuvrée électriquement était noire; l'intérieur en cuir naturel avait été modifié pour permettre l'installation d'un siège pour l'interprète. Cela avait conduit à décaler le volant de 6 cm sur la gauche et à repositionner le frein à main. Il n'y avait ni blindage, ni équipement radio

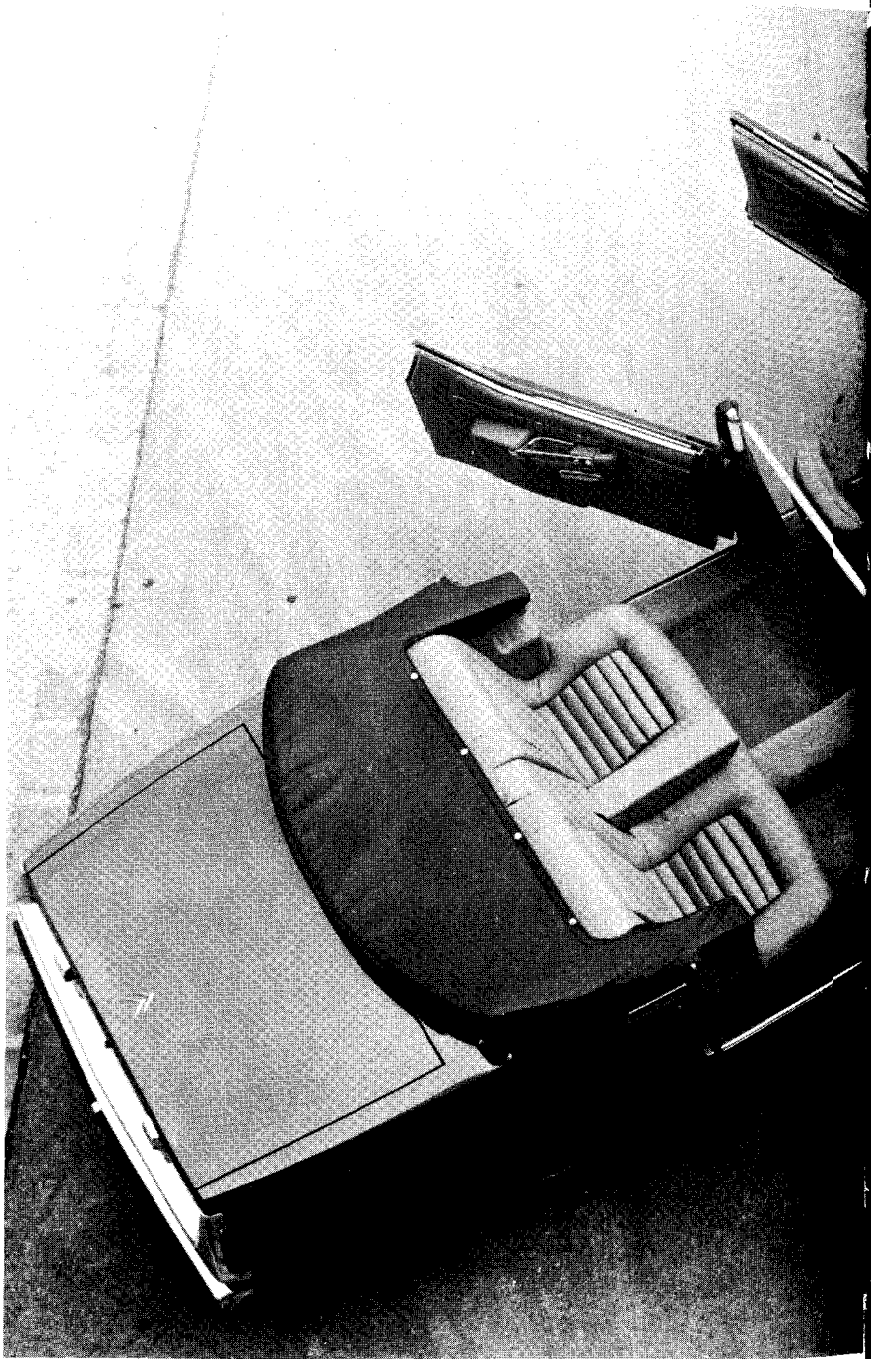


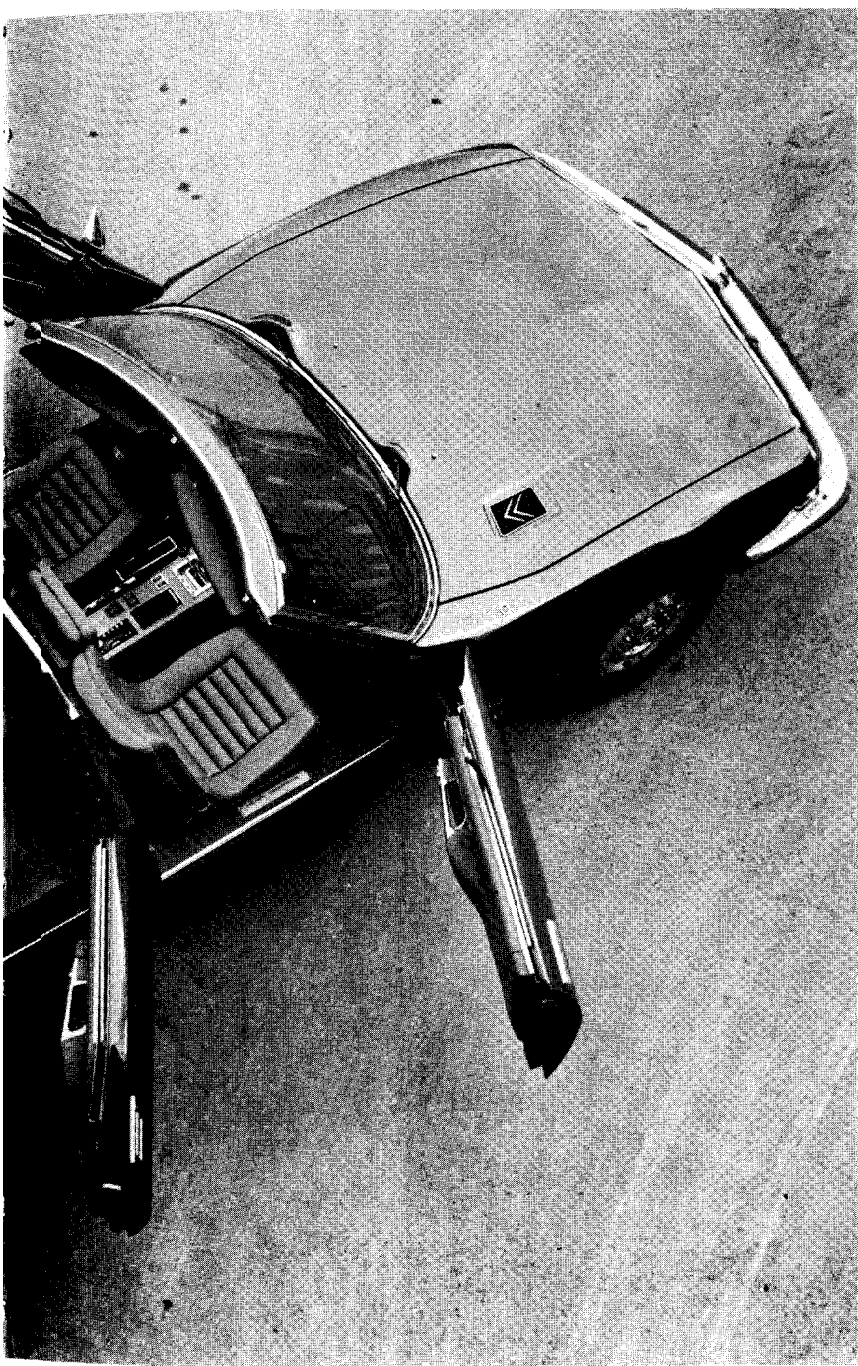
spéciaux, ni même un moteur spécial. Seuls les rapports de boîte avaient été raccourcis pour autoriser une faible allure sur un long trajet.

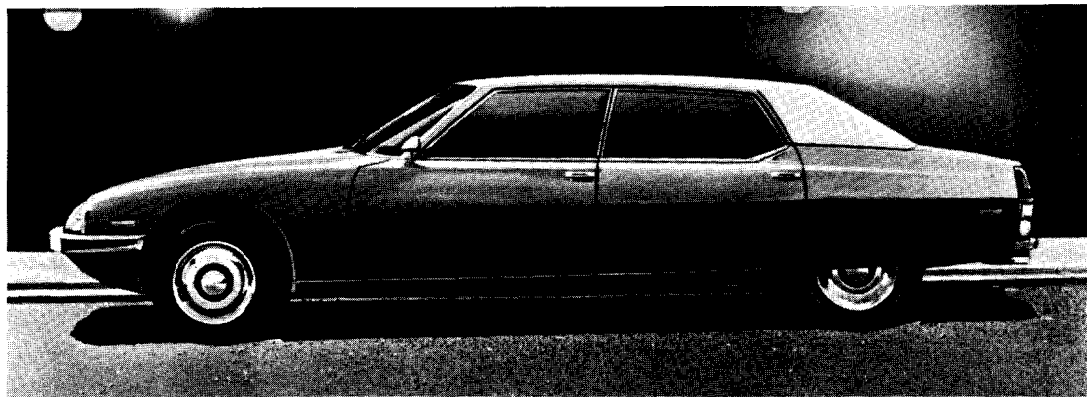
Ces exercices de style, pour prestigieux qu'ils fussent, ne conduisirent pas à un développement logique et commercial de la SM. Celle-ci à vrai dire souffrait déjà de la concurrence des programmes GS et CX. Une des rares améliorations connues et réservées à la SM fut celle des roues moulées en fibre de verre et résine. Dessinées et fabriquées par Michelin, ces jantes ne pesaient que 4,600 kg, contre 10 kg pour les jantes de tôle emboutie. Elles furent montées avec succès sur les voitures de compétition et proposées en option au public. Bien que

*Les SM présidentielles ont été inaugurées le 15 mai 1972, à l'occasion de la visite officielle de la reine Elisabeth II d'Angleterre au président Georges Pompidou. (Photo de M. Peyrinet, responsable des services photographiques de la Société Citroën.)*

*La voiture du  
Président de la République :  
L'empattement de la SM  
est passé de 2,95 à 3,47 m,  
la longueur, de 4,90 à  
5,60 m et le poids, de  
1 450 à 1 780 kg.*







remarquablement légères et robustes, elles eurent peu de succès; elles étaient moins flatteuses d'aspect que des roues en aluminium poli. Pour être complet, il faut cependant mentionner que le moteur et la boîte de vitesses eurent droit à quelques égards.

Pour apporter au moteur plus de nervosité et de puissance — ce que lui réclamaient les conducteurs les plus pressés — et aussi pour améliorer la souplesse tout en diminuant la consommation, enfin pour éviter les fastidieux et fréquents réglages réclamés par les carburateurs Weber, Citroën adopta le système d'injection Bosch. Bien que ce ne fût pas vraiment là une nouveauté, ce système ayant déjà donné toute satisfaction sur la DS « Electronique », les objectifs visés ne furent pas tous atteints! Course, alésage, taux de compression étaient inchangés sur ce moteur baptisé C114 03. La puissance était accrue de 8 ch et la vitesse de pointe était de 225 km/h avec des valeurs d'accélération inchangées. Cette apparente contradiction était due à la nouvelle dimension des pneus qui étaient maintenant des 205 x 15. La souplesse n'était guère améliorée mais la conduite en ville fut rendue moins cahoteuse, et les normes anti-pollution étaient mieux respectées. Au débit de ces avantages, il faut porter une aggravation de l'inaccessibilité mécanique. Le peu de place qui restait disponible sous le capot était fermement occupé par un inextricable et horrible entrelacs de tubes, de durites, tiges et autres fils de toute sorte. Changer les bougies était un travail de Titan et roder les soupapes relevait des travaux d'Hercule... Heureusement le ralenti se réglait par une vis!

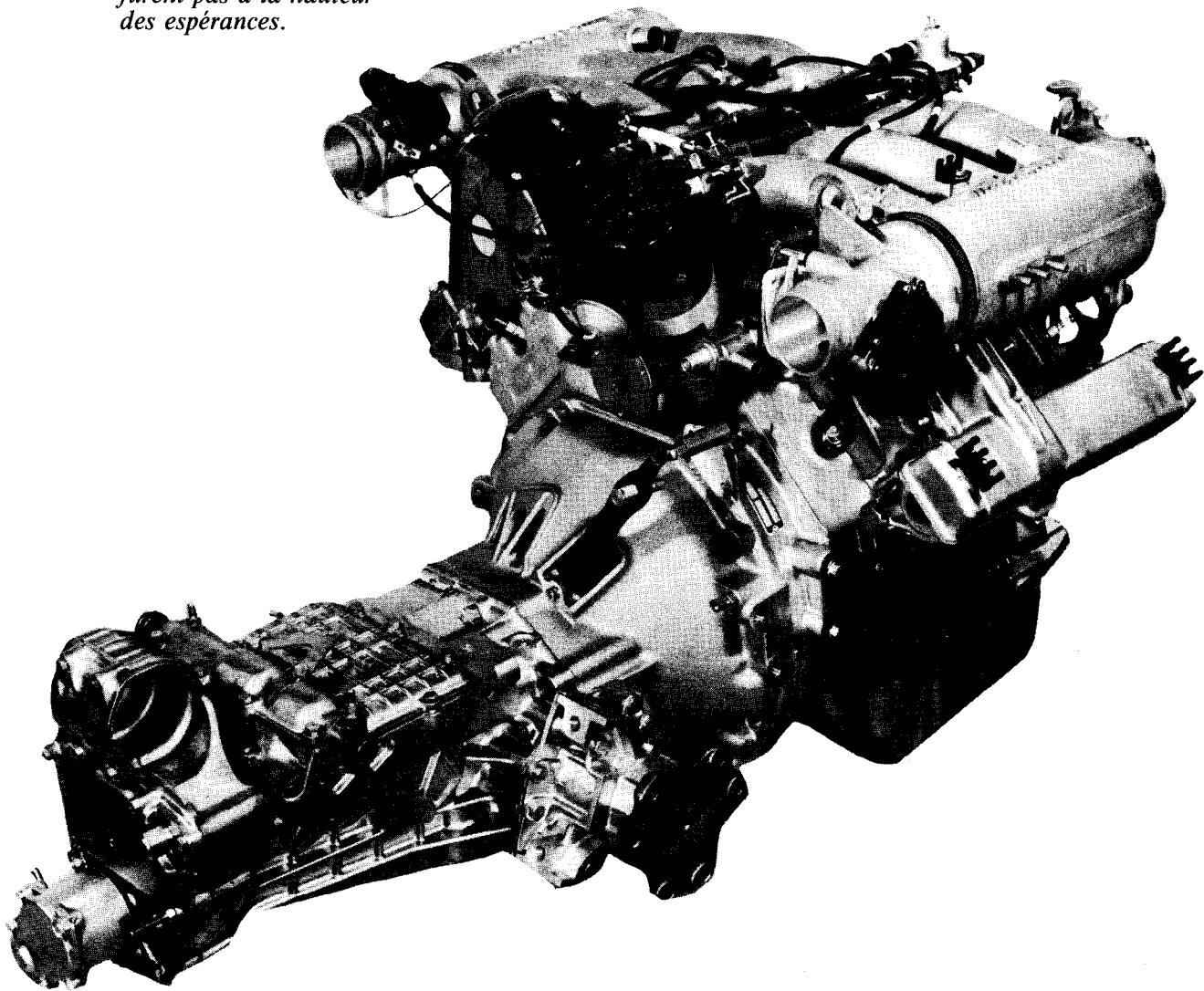
La SM avait été bien accueillie aux États-Unis, mais les Américains étant ce que nous savons, pour exploiter

*Heuliez travailla également en 1971 sur le concept d'une SM à quatre portes. Son interprétation était élégante et les dessins de Yves Dubernard, mieux équilibrés que la réalisation de Chapron. On peut regretter que ces projets n'aient pas connu de suite.*

*Au salon de Genève 1972, le carrossier italien Pietro Frua proposait sa SM S, une berlinette 2 + 2 dérivée de la SM. Tous les organes mécaniques et de suspension sont rigoureusement de série mais l'empattement a été réduit de 32 cm, la longueur hors-tout de 41,5 cm, la largeur de 4,5 cm et la hauteur, de 12,5 cm. Enfin, pour augmenter l'espace réservé aux bagages, la voie arrière a été élargie de 12,5 cm.*



*Le moteur à injection électronique devait apporter un gain de puissance tout en diminuant la pollution, mais les résultats ne furent pas à la hauteur des espérances.*



et faire durer cet intérêt, il apparut rapidement qu'il faudrait remplacer la boîte manuelle par une boîte automatique. Citroën a toujours été, et est encore, peu familier des transmissions entièrement automatiques. Dès le début, avec la DS, ses ingénieurs développèrent leurs propres idées mais, quand il devint nécessaire pour certains marchés de commercialiser une boîte de vitesses automatique, ils se tournèrent vers Borg et Warner. D'après les bureaux d'étude des deux firmes, bien que chacun s'y appliquât, il y eut de nombreux problèmes en raison surtout de la position du différentiel de la DS. Quoi qu'il en soit, l'affaire était au point lorsque la SM parut en scène, et ce fut une chance que la boîte type 35, qui servait de base à la transmission des DS, fût assez robuste pour en accepter le surcroît de couple et de puissance. La SM automatique se vendit bien aux États-Unis, mais moins bien que ne l'avaient espéré les gens de Citroën. Aussi, lorsque les normes de sécurité et d'anti-pollution se firent encore plus pointilleuses qu'au début des années 70, Citroën jugea que le jeu n'en valait plus la chandelle et l'on ne tarda pas à abandonner un marché où, indiscutablement, la voiture aurait pu avoir une belle carrière, mais où il aurait fallu employer d'autres moyens et d'autres méthodes...

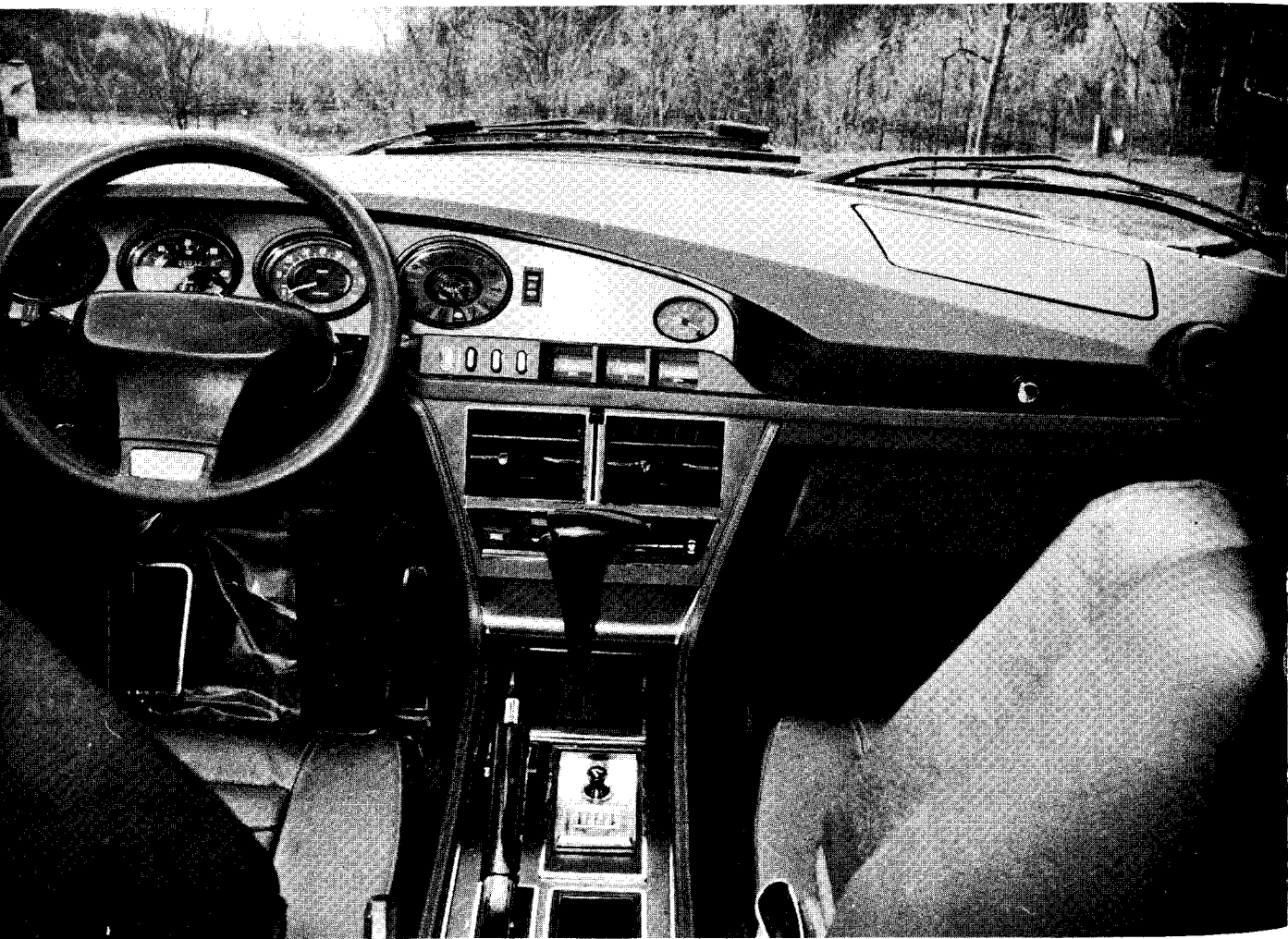
La boîte automatique fut alors proposée sur les versions européennes pour essayer de gagner sur ce marché les clients réfractaires au maniement d'un levier de vitesses et d'une pédale d'embrayage.

*Chez Citroën, l'évolution de la SM était concentrée sur la technique pure. Les roues en fibre de verre, beaucoup plus légères et éprouvées en compétition, en sont un exemple.*

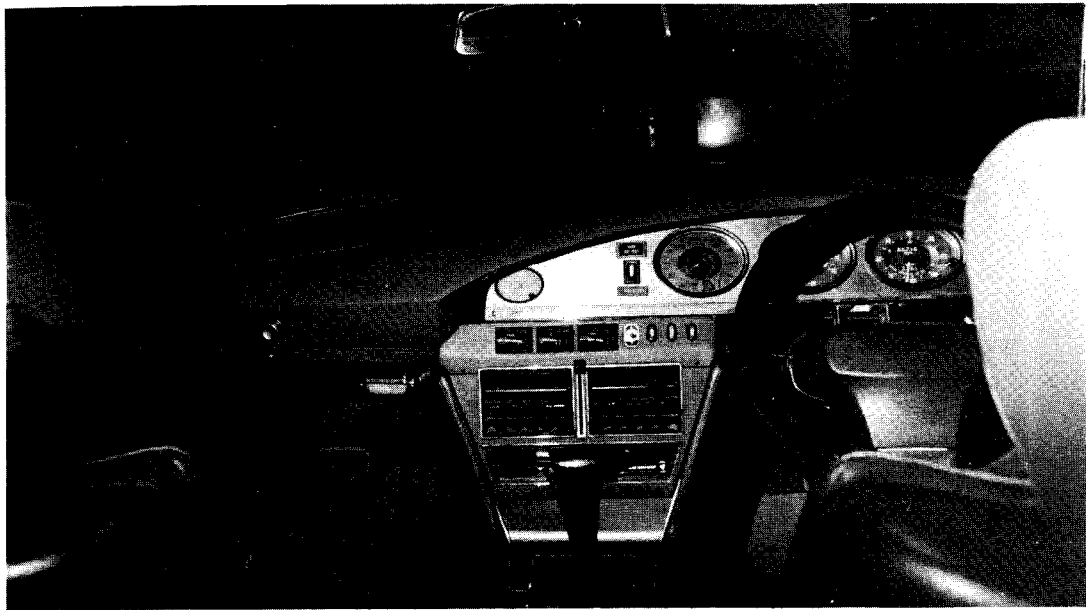


*A la commande des vitesses près, l'intérieur de la SM Automatique est exactement identique à celui de la version mécanique.*

Citroën pensait que ces clients seraient contents de trouver sur leur voiture préférée un peu plus de puissance, mais surtout un peu plus de couple moteur. C'est pourquoi l'alésage fut augmenté, chose facile puisqu'on se souvient que celui du moteur Maserati avait été diminué pour garder la voiture dans la limite des 15 cv fiscaux. L'alésage revenant de nouveau à 91,6 mm, la cylindrée passait à 2 965 cm<sup>3</sup> et à 17 cv fiscaux. Mais des problèmes imprévus se firent jour pour marier harmonieusement le plus gros moteur, la boîte automatique et l'injection électronique. C'est pourquoi les voitures à







boîte automatique avaient des moteurs de trois litres alimentés par les trois carburateurs Weber. Le moteur s'appelait alors C114 1130. Sa puissance était de 180 ch à 5 750 tours, soit seulement 2 ch de plus que le « petit moteur » à injection, mais le couple à 4 000 tours était nettement supérieur, ce qui était le but poursuivi.

Les SM « automatiques » étaient cependant, moins nerveuses, nettement moins rapides et un peu plus gourmandes que leurs sœurs à boîte manuelle. Le confort — ou la paresse — se payait cher! A tel point que l'usine Citroën refusa d'offrir ces voitures aux critiques des journalistes!

On avait avancé l'hypothèse d'une SM équipée d'un moteur rotatif du type Wankel. A l'époque, Citroën, qui s'était associé avec NSU au sein d'une société commune, la Comotor, avait consacré de gros investissements à l'amélioration de ce moteur en vue d'une future commercialisation. Deux types de voitures furent effectivement construits. D'une part, un affreux petit coupé, extrapolé de l'Ami 8 et qui, équipé d'un moteur à simple rotor fut baptisé M35. Ces voitures, au nombre de quelques centaines, furent confiées à des clients sélectionnés, avec un contrat de prêt-vente-entretien très particulier. D'autre part, une série de GS (baptisée GZ birotor) fut, elle, équipée d'un moteur à deux rotors. Le succès ne fut pas

*A Sydney, en 1972, une firme australienne convertit quelques SM en conduite à droite, pour la bagatelle de 18 000 dollars.*



*La Ligier JS2 fut lancée en 1971. Elle reprenait le moteur de la SM mais le moteur seulement. Une centaine d'exemplaires en furent livrés.*

foudroyant. La SM en réalité ne reçut jamais de moteur rotatif, fût-il à trois ou quatre rotors. Pourtant, Mercedes avec sa C111, présentée en même temps que la SM, au Salon de Genève, avait montré que la solution était techniquement intéressante.

Le marché anglo-saxon fut assez long à s'ouvrir à la SM. Les clients britanniques attendaient manifestement que Citroën leur propose une version à conduite à droite. Il n'en fut rien et l'usine ne la fabriqua pas, pour d'évidentes raisons de rentabilité! Toutefois, en Australie, une firme de Melbourne transforma quelques voitures en conduite à droite. D'après le Président du Club Citroën australien, huit voitures auraient été modifiées par la société Chapel Engineering, pour le prix unitaire de 18 000 dollars, en 1972. Et c'est une de ces voitures à conduite à droite que la revue **Wheels** de Sydney présente à ses lecteurs dans son numéro de juin 1972.

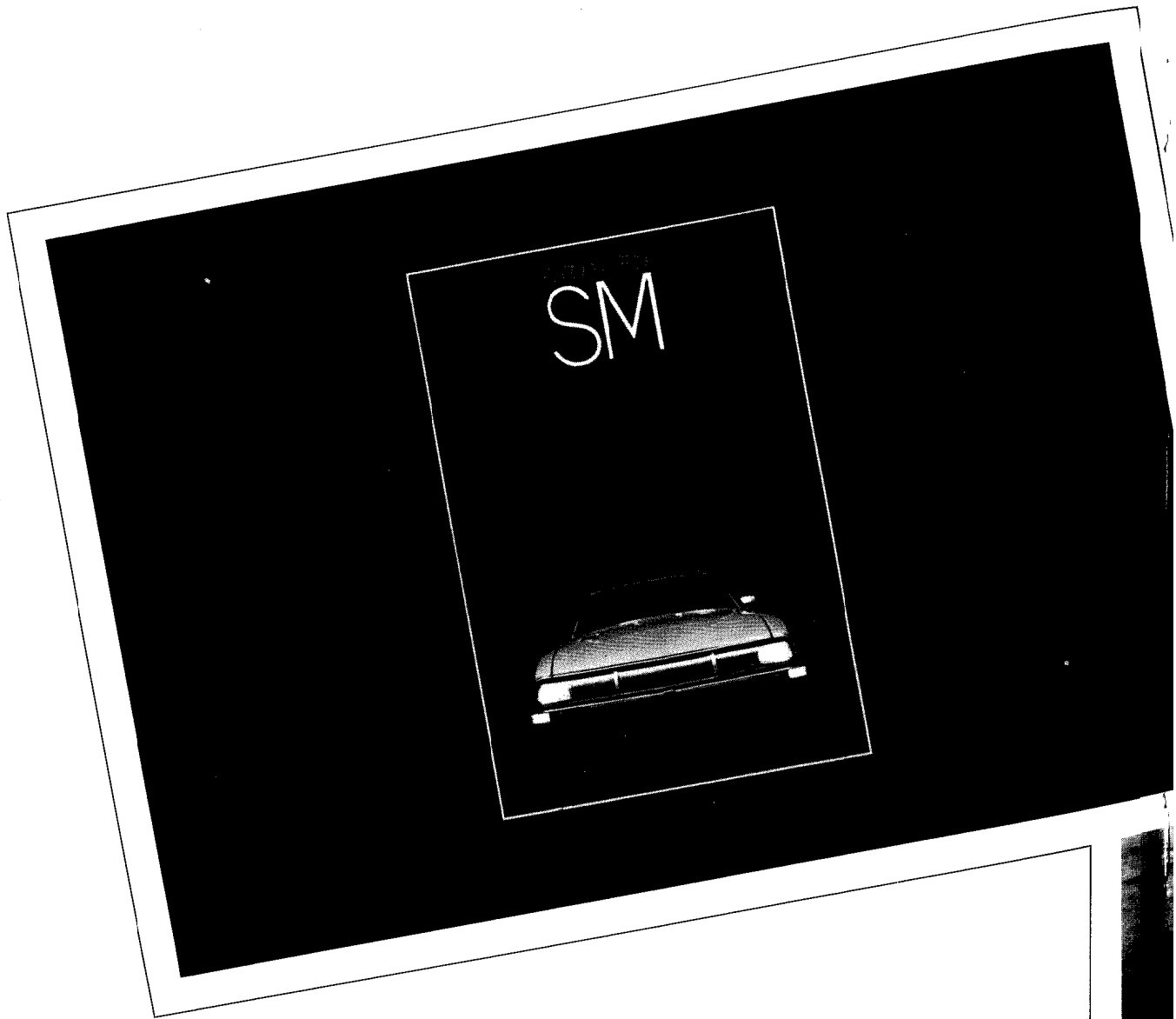
Il ne semble pas contestable que moteur Wankel ou conduite à droite n'auraient pas sauvé du désastre cette magnifique SM.

Il est décidément vain d'épiloguer sur ce qu'aurait pu être la SM, sur ce qu'il aurait fallu faire ou ne pas faire. Qu'il suffise simplement de savoir que la SM, telle qu'en elle-même, appartient désormais à l'Histoire de l'Automobile.

# PRODUCTION ET COMMERCIALISATION

A la fin des années 60, époque de la conception de la voiture, l'avenir des voitures puissantes et rapides ne semblait pas menacé. L'Automobile se portait bien. Citroën pour sa part dépassait pour la première fois de son histoire le chiffre de 600 000 voitures et, en 1971, il battait son propre record avec 700 000 voitures. Inutile de préciser que, dans ces chiffres, la part de la SM était négligeable. Comme on peut le voir dans le tableau récapitulatif, la meilleure année pour elle fut 1971, l'année de sa mise en production. Et puis, insensiblement, mais inexorablement, les chiffres allaient décliner... En 1975 tout sera consommé.

A y regarder de plus près, on constate que cette évolution des chiffres de vente procédait d'un schéma tout à fait classique. Au début, toute voiture intéressante trouve une clientèle, et puis, si aucun élément ne vient relancer l'élan initial, la machine s'essouffle puis meurt. La SM, voiture spectaculaire sur le plan esthétique et séduisante sur le plan technique, attirait un certain nombre de clients : il y avait ceux qui étaient véritablement attirés par le modernisme et l'astuce des solutions employées, il y avait ceux qui indifféremment achètent la dernière nouveauté, la voiture dont on parle, la voiture qu'il faut posséder. Il y avait enfin un certain nombre de clients, que l'on pourrait appeler les inconditionnels de la marque. Dans le cas de Citroën, on pouvait penser que le client qui avait acheté une 7 cv traction avant en 1935, puis une 15-Six en 1950, une DS en 1955, était un acheteur potentiel de SM en 1971. Ces gens, plus un certain nombre d'autres qui firent évidemment un choix plus objectif, furent 2 526 en France, 922 en Italie, en raison du prestige du nom de Maserati, et enfin 513 en Allemagne. Ces chiffres constituèrent des records qui ne furent plus jamais atteints. En 1972, le marché français achetait 1 425 SM, soit la moitié de l'année précédente. A ce rythme, il était évident que les jours de la belle voiture du quai de Javel étaient comptés.



*Réalisés par l'Agence  
Delpire avec des photos  
d'André Martin, les  
catalogues de la Citroën  
SM ont marqué leur  
époque; on avait  
rarement fait mieux en  
matière de publicité  
automobile.*



Au lieu de concentrer tous ses efforts et ses ressources sur le marché européen, le plus facile pour lui, Citroën s'attaqua au marché américain et y déploya une offensive tous azimuts, mais désordonnée. Il y vendit à grand peine, 1 128 voitures, et 237 au Canada. Ces chiffres étaient bien loin des prévisions des spécialistes du marketing. Cependant, la SM fut bien accueillie et le réputé **Motor Trend** lui décerna le titre flatteur de « Voiture de l'Année », avec ce commentaire de Bill Milliken : « Cette voiture résout la plupart des problèmes fondamentaux de l'Automobile, freinage, tenue de route, confort, de la façon la plus élégante que l'on puisse imaginer ».

Ce beau compliment n'empêcha pas la SM de connaître sur ce difficile marché les mêmes revers qu'en Europe. La situation aux États-Unis était encore plus difficile en raison des lois sur la pollution et la sécurité, lois qui avaient déjà coûté à la SM le dessin de son système d'éclairage, et surtout par la nécessité de constituer un irréprochable service d'entretien et d'après-vente. Ce problème ne fut jamais résolu. En raison de sa complexité et de son originalité, la Citroën-Maserati présentait de grosses difficultés aux mécaniciens américains habitués à la simplicité et à l'orthodoxie des gros V8 made in U.S. Le retrait de Citroën fut donc brutal, total et sans appel en 1973. Bref épisode dans une trop brève histoire.

L'introduction sur le marché européen de la version à injection donna un petit coup de fouet aux ventes mais n'empêcha pas le marché français de perdre encore en 1973 la moitié de son potentiel par rapport à l'année précédente. Les marchés italiens et suisses résistaient mieux mais le marché allemand s'effondra (100 voitures vendues). Assez curieusement, cette année fut la meilleure pour le marché britannique. Est-ce parce que nos amis Anglais tiennent par dessus tout à leur originalité ou bien est-ce que, convaincus enfin qu'il n'y aurait jamais de SM à conduite à droite ils se résolurent à acheter une voiture à conduite à gauche? On peut spéculer sur le nombre de SM qui auraient été vendues en Angleterre si cette voiture avait dès le début été offerte en conduite à droite, mais on ne peut douter que cela n'aurait pu la sauver du naufrage. Sur les 750 000 Citroën construites en 1973, la SM ne comptait que pour 3 000 unités!

Pour aggraver une situation — qui n'en avait nul besoin —, la guerre au Moyen Orient déclencha en octobre le fameux choc pétrolier avec sa cohorte de conséquences désastreuses pour l'industrie automobile.



La SM était aux avant-postes pour recevoir la mitraille. Augmentation du prix de l'essence pour une voiture qui consommait 16 litres aux 100 km, limitation 130 km/h de la vitesse pour une voiture dont le destin était de relier Amsterdam à Naples à 190 km/h de moyenne, n'étaient évidemment pas des arguments propres à arranger son affaire.

Cette même année, Fiat quitta la Pardevi et laissa Citroën seul face aux dramatiques problèmes financiers de son associé Maserati. Il faut ajouter que la position de Citroën n'était pas des plus brillantes, au point que les prudents Michelin cédèrent en 1974 la firme qu'ils avaient sauvée en 1935 à d'autres redoutables comptables, c'est-à-dire à Peugeot. Tout ceci ne laissait rien présager de bon pour la voiture de prestige française, une voiture que le monde entier admirait... mais n'achetait pas. Et de cela il y avait trois responsables : la conjoncture, nous l'avons vu, mais également les gens de chez Citroën et la voiture elle-même. Le service commercial de la firme de Javel n'était ni habitué ni préparé à vendre cette voiture à une clientèle nouvelle pour lui. Le réseau des agents et concessionnaires avait peur de vendre la SM, peur de son prix, peur de reprendre une Porsche, une Ferrari ou une Jaguar qu'il allait devoir revendre à son tour. Il ne s'agissait plus de 2 cv d'occasion.

*Une photo symbolisant la vocation internationale de la Citroën de prestige : cette SM, comme 2 036 autres, est embarquée pour les États-Unis.*

Le service commercial se coupa rapidement l'herbe sous le pied en vendant d'abord la SM à ses anciens clients de DS. Mais avec son prix et ses deux portes, elle ne pouvait évidemment pas la remplacer. Il mordit ensuite dans la clientèle des voitures américaines, puis dans celle de Mercedes et de BMW, mais sans conviction. Il eût été assurément plus sage de s'attaquer d'abord au marché de ces voitures étrangères, et, ensuite, à celui naturellement plus facile des conducteurs de DS.

A dire vrai, la SM ne fut pas assez aimée, ni assez soutenue par ceux-là même qui avaient en charge son destin commercial. Les agents, pour qui les problèmes d'asservissement et d'hydraulique étaient familiers, acceptaient mal en revanche le moteur Maserati. Le bon vieux DS, descendant lointain du C4 : d'accord, mais halte aux doubles arbres à cames en tête, au V6, aux triples carburateurs ! Ce moteur, il faut bien le dire, n'avait pas que des qualités, et sa longévité ne dépassait guère 80 000 km. Le complexe et fragile système de chaînes de distribution, les pistons, les coussinets de bielle, endossaient la responsabilité de pannes sérieuses et... coûteuses.

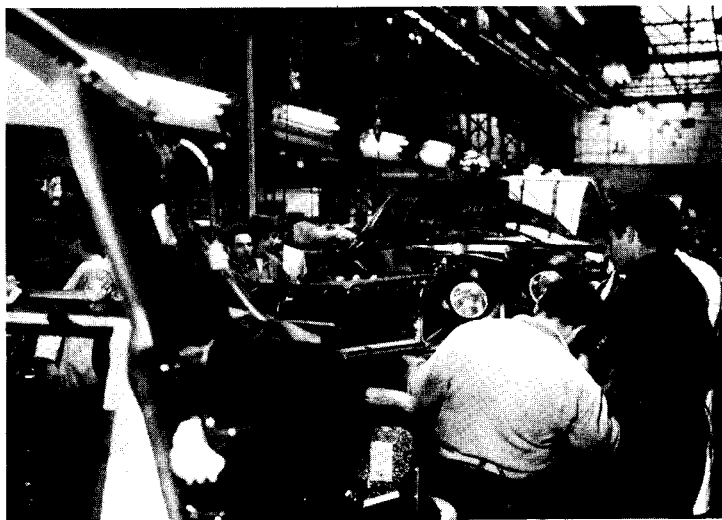
Enfin, la voiture elle-même eut sa part dans ce faisceau convergent de responsabilités qui allait précipiter sa perte. En effet, trop lourde et trop encombrante pour prétendre être une véritable voiture de sport, trop exiguë et trop « typée » pour être une véritable voiture de luxe, elle cherchait sa clientèle. Pour apprécier vraiment une SM, il fallait la considérer comme « Autre Chose ». Il fallait oublier la nervosité de la Porsche, le couple de la Ferrari, mais également l'onctuosité de la Jaguar et le silence de la Mercedes. Cette voiture s'adressait en fait à de véritables Automobilistes, à des puristes. Il faut croire qu'il n'y en avait pas plus de 12 854 de par le vaste monde. On peut le regretter, mais non s'en étonner.

Il n'échappait à personne que l'arrêt de la fabrication de la SM serait ressenti comme un échec, aussi bien à l'usine que dans le public. Cette voiture qui, il y avait quatre ans à peine, avait été saluée comme un chef d'œuvre par la presse unanime, ne pouvait être abandonnée comme une casserole trouée ou un jouet cassé. On chercha une solution élégante, qui puisse concilier l'honneur de la marque et la nécessaire rentabilité. Or, Ligier utilisait le même moteur Maserati sur son coupé JS2 fabriqué en très petit nombre pour les clients friands de voitures originales. Un accord fut pris avec ce sportif devenu constructeur. On lui livrerait le matériel existant, l'outillage, les stocks, à charge pour lui d'assembler la

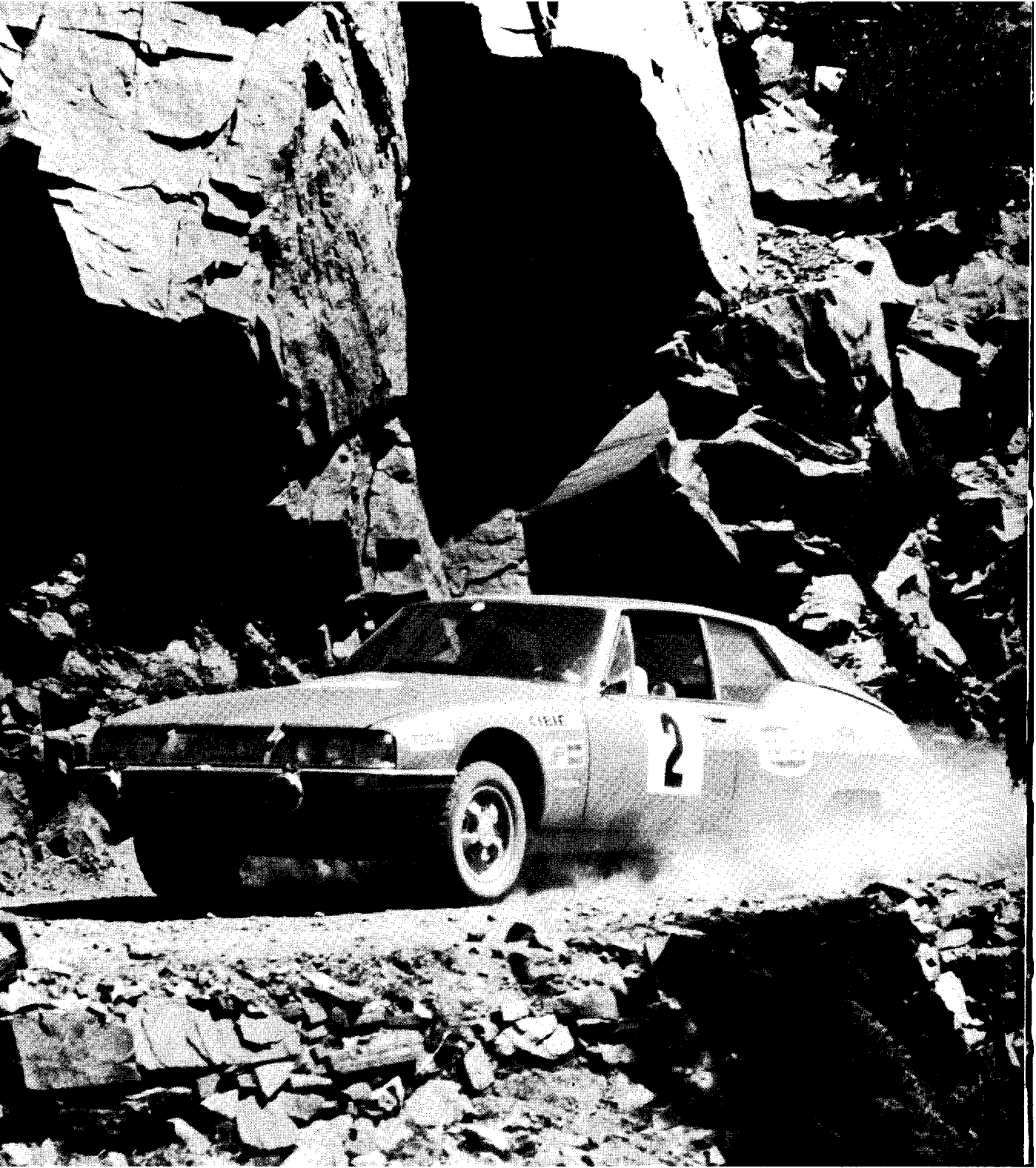


voiture. Ses moindres prix de revient — en raison de la taille de son entreprise — devaient permettre à la SM de survivre. En échange, le réseau Citroën vendrait la JS2. On comprendra aisément qu'un tel arrangement et un tel déménagement demandaient du temps, et c'est pourquoi en 1974 il n'y eut que 294 voitures fabriquées : les 273 dernières de Paris et les 21 premières d'Abrest, près de Vichy, où se trouvait l'usine Ligier. 159 de celles-ci furent vendues en France; ce seront les dernières. En effet, les comptables de Peugeot, dans leur chasse « aux canards boiteux », allèrent au fond des choses et décidèrent que les SM construites par Ligier seraient réservées à l'exportation; c'est pourquoi les 114 voitures construites en 1975 quittèrent la France. Ils décidèrent également de se séparer du poids mort que représentait dans leurs bilans l'usine Maserati. Le 22 mai 1975, la vieille et glorieuse firme de Modène fut cédée à De Tomaso. Et, alors que l'accord Citroën-Ligier avait été conçu et conclu à travers Maserati, la disparition de ce dernier laissait les uns et les autres sans... moteur. Les gens de Citroën insistèrent alors pour qu'au moins les dernières carrosseries soient montées et vendues, mais Peugeot fut inflexible. Les coques furent envoyées à la ferraille... : on a dit qu'il y en eut plusieurs centaines! La boucle était bouclée, la SM était morte.

Le Destin lui fut cruel, mais l'Histoire lui rendra justice. Dans la panoplie des innombrables Occasions Manquées, la SM a droit à une place particulière : nous verrons que la SM en réalité n'est pas morte...



*C'est dans le grand hall de l'usine du Quai André Citroën qu'étaient assemblées les SM. Ici une version US.*



# LA S.M. ET LA COMPETITION

Tous les essayeurs professionnels l'ont bien remarqué : la SM n'avait pas vocation de voiture de course. Mais « bon sang ne saurait mentir », et ses qualités se devaient de s'exprimer dans les plus dures conditions, donc en compétition. La voiture était rapide, robuste, freinait bien et tenait remarquablement la route; elle était construite en nombre suffisant pour être homologuée en « Tourisme de série » et le service-compétition de l'usine, bien structuré, était fort peu occupé. Autant de bonnes raisons pour se faire quelque publicité par la compétition. Marlène Cotton — qui avait repris la charge du service course à la suite de son regretté mari René Cotton — connaissait les atouts, mais aussi les limites de la voiture. Elle choisit donc d'une part les rallyes et d'autre part les courses d'endurance sur piste. Disons immédiatement qu'il ne s'agissait nullement d'une véritable campagne de course avec Titre de Champion du Monde en point de mire; il s'agissait plutôt d'impacts publicitaires programmés au « coup par coup », peu de chose en vérité quand on sait ce qu'avait entrepris et réussi Cotton au temps des ID et des DS. Pour les courses routières, Marlène Cotton choisit judicieusement les épreuves longues, sur mauvaises routes, mais de préférence ni trop étroites ni trop tortueuses, pour permettre à la SM de tirer avantage de sa vélocité, de son empattement long et de sa suspension, sans être trop pénalisée par son encombrement.

C'est ainsi qu'en avril 1971, deux SM (et 4 DS) furent engagées au rallye du Maroc. Les SM sont homologuées en groupe 4 car elles ont reçu un échappement plus direct, les fameuses roues en matière plastique, un réservoir de 120 litres et elles ont été allégées d'une vingtaine de kilos. Elles sont pilotées par Deschaseaux/Plassard, des amateurs français vivant au Maroc, et par Vinatier/Thimonnier, des professionnels fidèles de Citroën. Le rallye fut rendu extrêmement difficile par les conditions

*Première sortie, première victoire. C'est au Rallye du Maroc, en 1971, que conduite par Deschaseaux, la SM fit sa première sortie et remporta sa première et... unique victoire.*

atmosphériques, qui transformèrent certains oueds en infranchissables torrents. Nicolas, sur sa berlinette Alpine, en tête depuis le début du rallye, dut abandonner sur sortie de route et laisser le commandement puis la victoire, à la SM de Deschaseaux. 9 équipages sur 59 touchèrent au but, ce que ne réussit pas à faire la seconde SM, qui cassa sa transmission. « Première sortie. Première victoire », fut le titre d'un excellent court-métrage réalisé par le service Promotion de l'usine pour célébrer ce premier succès.

En 1972, le service course fabriqua une SM très particulière pour participer au rallye TAP au Portugal, rallye comptant pour le championnat du monde. La voiture fut raccourcie, abaissée, allégée (jusqu'à perdre 220 kilos), équipée de jantes larges et d'un moteur de 240 ch. Il est juste de dire que ce que la belle SM gagnait en muscle, elle le perdait en esthétique : elle était très proche de la voiture spéciale qui avait été faite peu de temps auparavant et dont nous avons déjà parlé. Pour mettre tous les atouts dans son jeu, Citroën engagea pour la conduire l'un des pilotes les plus rapides du moment, le Suédois Waldegaard, futur champion du monde des rallyes. Il terminera troisième, au terme d'une course très difficile et où la victoire ne lui échappa que de très peu. Tous les journalistes s'accordèrent à juger la performance excellente. Aujourd'hui, cette voiture se trouve au Musée de Citroën.

Cette même année, le pilote local Lablanche (« Monsieur Avis » pour le Sénégal) remporta les 6 heures de Dakar, succès qu'il renouvela l'année suivante. Mais les SM bleue camargue, la couleur traditionnelle de l'écurie Citroën, furent engagées sur d'autres fronts avec moins de succès. Au rallye de Monte Carlo, René Trautman et Hanrioud pilotaient une SM en groupe 1 : avant que les choses sérieuses ne commencent vraiment, les deux montagnards quittèrent la course tout près de chez eux, dans la Chartreuse. Bob Wolleck ne connut pas plus de réussite à la Ronde de Chamonix. Enfin, un gros effort fut fait pour le rallye du Maroc dans l'espoir d'y renouveler le succès de l'année précédente. Trois SM confiées à des équipages-vedettes, Waldegaard (groupe 2); Aaltonen (groupe 2) et Deschaseaux (groupe 1) étaient soutenues par 3 DS. Des 53 partants, il n'en rentra que 9 au bercail; des 6 Citroën, il n'en revint qu'une : la DS de Neyret. Tant qu'elles restèrent en course, les voitures des deux nordiques se classaient régulièrement dans les 6 premières...mais les années se suivent et ne se ressemblent pas.

En 1973, Citroën ne participa qu'au rallye de Bandama, épreuve africaine exténuante pour les pilotes et... fracassante pour les voitures. Ils arrivèrent 9, ils étaient partis 69. Les SM de Verrier/Umbritch et Neyret/Terramorsi prirent les 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> places après une multitude d'ennuis, particulièrement d'ennuis électriques. Elles étaient devancées par la DS23 du Hongrois Bochnicek..., mais les pénalisations routières se comptaient en heures! Les SM étaient engagées en groupe 5. Il s'agissait de la « camionnette » que Waldegaard conduisait l'année précédente au Portugal et d'une seconde voiture exactement semblable.

Sur piste, comme on pouvait le penser, les résultats furent moins brillants. En 1971, le Racing Team Lucien Bianchi engagea une SM strictement de série dans les 24 heures de Spa. La voiture se qualifia en avant dernière ligne et abandonna au bout de 7 heures de course sur « surchauffe moteur », comme le dirent pudiquement

*La SM victorieuse, fort civile mais crottée, démontre que plus longue est la route et plus dures sont les conditions, mieux s'expriment les qualités de la voiture.*



*Waldegaard manqua de très peu une retentissante victoire au Rallye du Portugal 1972. On le voit ici dans une épreuve spéciale; l'envol de la lourde et encombrante SM semble inquiéter les spectateurs.*



les communiqués... En fait, la voiture, dont la vitesse de pointe était satisfaisante sur ce circuit rapide et dont la tenue de route était excellente dans les grandes courbes, souffrit de sa voracité en pneumatiques et de son manque de puissance qui se solda par le bris du moteur trop sollicité. Elle était pilotée par les Belges Bagrit et Damseaux. Aux 24 heures du Mans 1972, Guy Verrier — Citroëniste de toujours — engagea une SM, avec Foucaut comme équipier. Tournant en 5' 11", la voiture ne



fut pas qualifiée. On peut noter que dans le même groupe, les Ferrari Daytona tournaient en 4' 21" et que la Ligier JS2 de Piot/Ligier équipée du même moteur 3 litres que la SM se qualifia en 21<sup>e</sup> position en 4' 24".

En 1974, Guy Ligier prépara une SM en groupe 1 (strictement de série) pour les 24 heures de Spa Francorchamps. Équipée de pneus racing Michelin TB5, la voiture, fort bien conduite par les rapides Chasseuil/Migault, oscilla toujours entre les 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> places, ce qui

*Loin d'être là sur son terrain préféré, la SM s'essaya aussi en course de côte. Aux mains de « S.M. » Trente, un amateur talentueux, elle remporta sa catégorie à la course de côte du Pin en 1971.*



*Bien servie par la « position haute » de sa suspension hydropneumatique, la SM montre son aptitude aux évolutions aquatiques (Rallye du Maroc 1972).*





était plus que flatteur au vu de la qualité des participants. Malheureusement, une légère sortie de route écourta la démonstration à la 6<sup>e</sup> heure, alors que la voiture faisait figure d'outsider valable.

Peu de pilotes privés choisirent de conduire la SM. On peut citer cependant Bugnot de la succursale Citroën d'Épinal, qui, au volant de sa SM de 250 ch, obtint de très bons résultats en course de côte. Et aussi Dagoreau, qui s'engagea au Tour de France 1974. Avant d'abandonner sur ennuis de transmission, l'équipage avait réalisé des performances flatteuses sur un tracé qui n'était pas particulièrement favorable à l'encombrante SM.

En Angleterre, le pilote Howden Ganley réussit quelques belles performances, particulièrement au Tour de Grande-Bretagne, même s'il fut déçu des résultats obtenus. « La voiture s'est montrée moins compétitive que je ne le pensais et plus difficile à conduire que je ne le croyais », expliqua-t-il à un journaliste, et il ajouta : « ce que j'ai surtout compris, c'est pourquoi les gens ne courent pas avec les SM! ». « Élémentaire mon cher Watson », aurait dit le bon Sherlock Holmes!

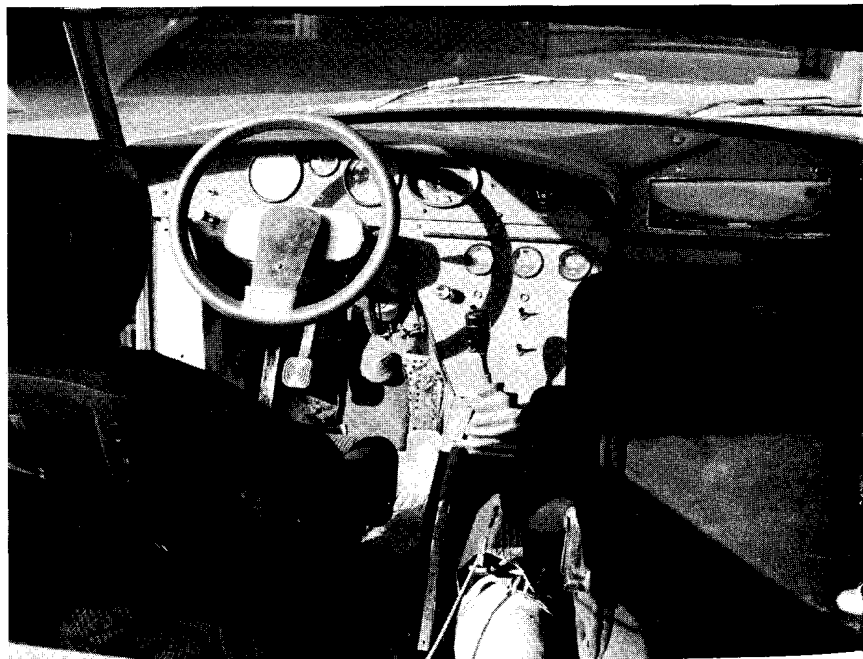
*Tous phares  
d'atterrissage allumés,  
Guy Verrier aux  
commandes. YW 75 va  
se poser en douceur sur  
la piste... du rallye de  
Côte d'Ivoire 1973.*

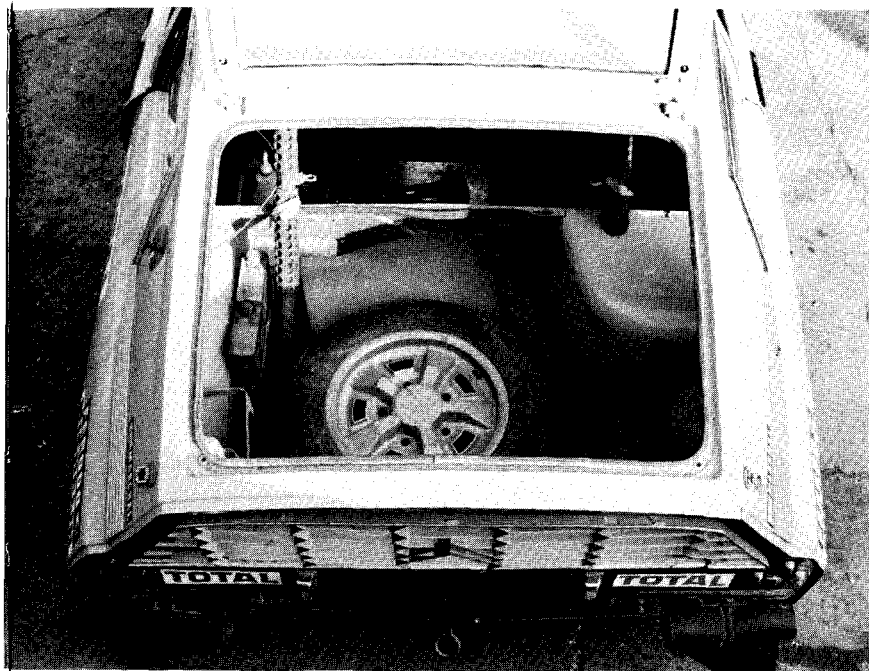


*La SM que Verrier et Umbritch pilotèrent au Bandama 1973 a été conservée dans la collection de Citroën. L'arrière coupé verticalement a valu à ces SM-groupe 5 le surnom de « camionnettes ». La grille arrière reprend le motif de la calandre des GS.*



*De l'intérieur d'origine subsistent le cadran ovale de droite et le levier de changement de vitesse. Le volant n'a conservé qu'une apparence de volant-Citroën : en compétition, légèreté et efficacité font loi.*





*Une trappe vitrée, découpée dans le pavillon, donne accès au coffre. On remarque la roue en résine, le robuste crochet de remorquage et les bavettes de caoutchouc qui, dépliées, protègent — théoriquement — les poursuivants des projections de pierres et de poussière.*



*Le confort des occupants est assuré par des sièges baquets très enveloppants et habillés de velours (le velours est isotherme et ne glisse pas). La sécurité est renforcée par le robuste arceau capitonné de mousse. La bouteille blanche dans laquelle plonge un tuyau de plastique contient un liquide rafraîchissant et vitaminé qui n'est pas destiné au moteur mais au pilote.*

*Le rallye, la course de côte et la piste... Quel éclectisme! A Brands Hatch, Mike Beckwith exige beaucoup de ses pneus avant. Cette photo exagère cependant la réputation de la voiture à être gourmande en pneumatiques.*

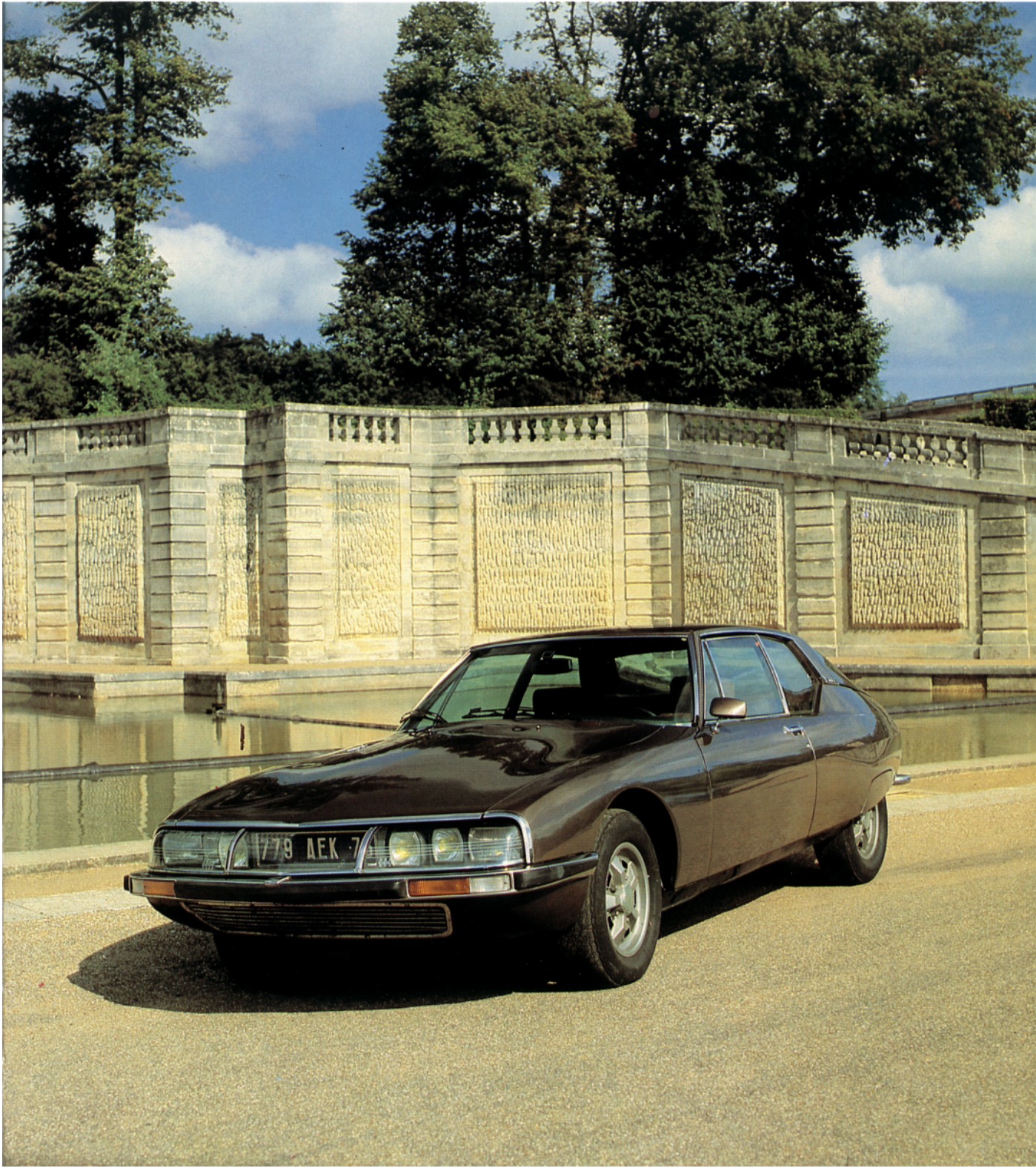






*Ligne effilée ne rime pas  
toujours avec  
aérodynamisme étudié.  
Pour la Citroën SM c'est  
cependant bien le cas :  
l'esthétique a été  
entièrement soumise aux  
lois de l'aérodynamisme.*







*Tout en conservant un style très Citroën, la planche de bord et la console centrale comportent tous les instruments qu'un conducteur sportif peut souhaiter.*







*Le blanc neige, est avec le noir — très peu demandé — le seul coloris qui ait été maintenu pendant les quatre années de production de la SM.*





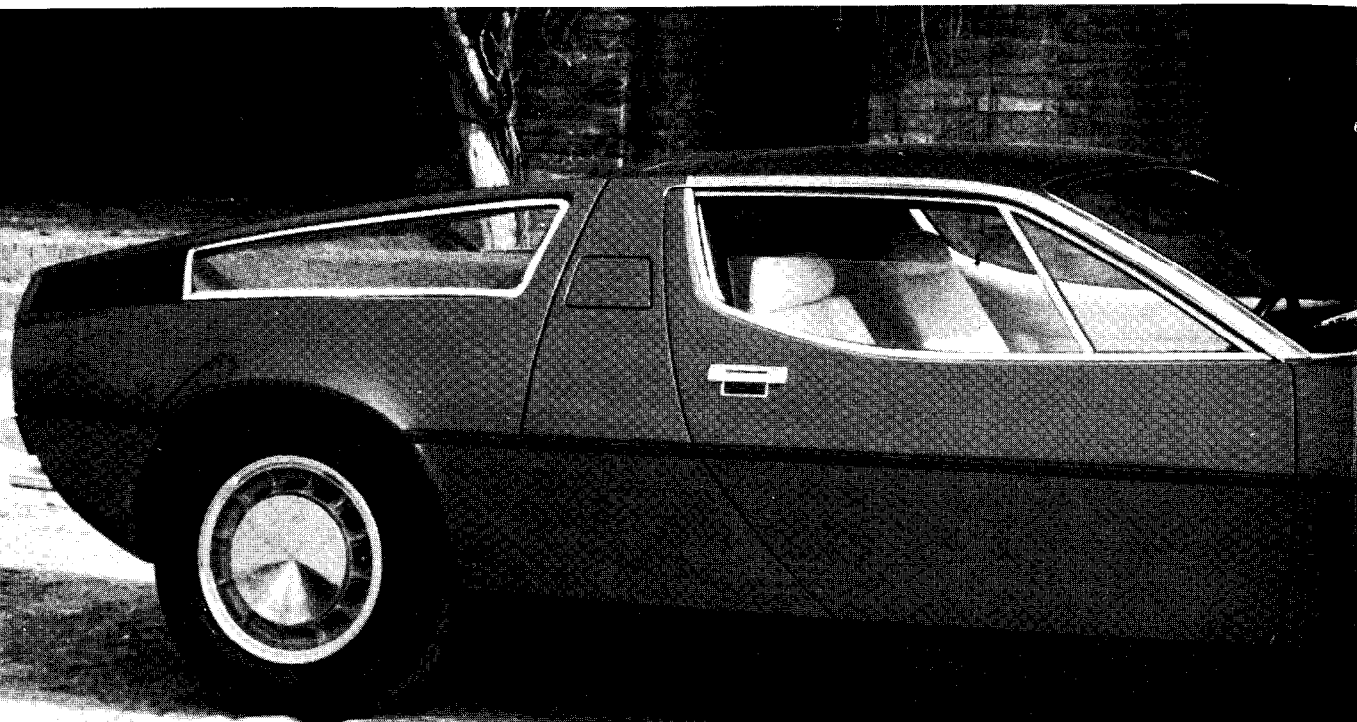
*Des rallyes africains à la cour du Palais de l'Élysée, la SM n'a pas manqué d'éclectisme.*

# LES MASERATI ET CITROËN

Si l'apport de Maserati à Citroën, selon le contrat de 1968, était évident aux yeux de tous, il ne doit pas masquer la dot que la firme française mettait dans la corbeille de mariage. En effet, lorsque Citroën avait racheté Maserati, la firme modénaise était techniquement au bas de la pente, et financièrement au bord du gouffre. Incapable de concurrencer son vieux rival de toujours, la firme Ferrari solidement étayée par la toute puissante Fiat, elle se heurtait à un nouveau venu ambitieux et tapageur : Lamborghini. De plus, De Tomaso et Iso Rivolta entraient à leur tour sur l'étroit marché de la voiture de sport et de luxe, qui décidément était bien encombré.

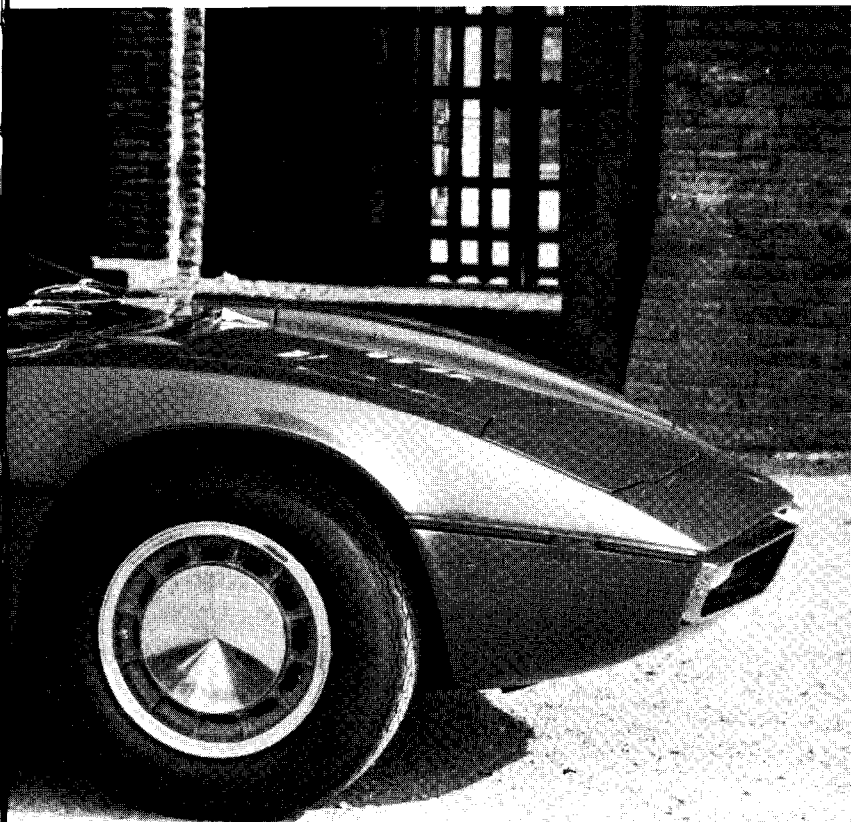
Alors, pour sauver ce qui pouvait l'être encore, Maserati décida d'abandonner son vieux moteur 6 cylindres en ligne pour équiper la Mexico, l'Indy et la banale Quattroporte, avec un moteur 8 cylindres en V. Malheureusement, ce nouveau moteur n'avait pas le parfum d'exotisme des V12 de Maranello ou de Bologne et il était beaucoup plus cher que les V8 musclés et rustiques importés de Detroit pour la De Tomaso et l'Iso. La question était de savoir si, grâce à la réussite esthétique de la Gibli et à l'apport technique de son nouvel associé français, l'avenir serait moins sombre que prévu ?

Pour l'immédiat — c'est-à-dire les années 1968/72 — le problème restait entier et la situation précaire. En effet, la direction, la suspension, les freins de Citroën ne pouvaient que difficilement être adaptés à un châssis existant, tandis que le V6 étudié pour la SM — que naturellement Maserati pouvait utiliser dans ses propres constructions — n'était guère adapté aux lourdes voitures à moteur avant et propulsion arrière de la gamme existante. Courageusement et résolument, il fut décidé d'abandonner les fabrications en cours et de créer une nouvelle gamme de voitures Maserati. Cette nouvelle série utiliserait autant que possible les ressources techni-



ques de Citroën et se matérialiserait par une voiture sportive à moteur central, une voiture de Grand Tourisme à moteur avant et enfin une berline de prestige à quatre portes.

La voiture sportive naquit la première : ce fut la Bora. Apparemment, elle ne devait rien aux gens de Citroën. En réalité, son étude aérodynamique bénéficiait de l'expérience des Français et c'est grâce à eux que la voiture dépassait les 280 km/h avec les 310 ch de son moteur V8 de 4 litres 700, en ne consommant que 16 litres aux 100 km. A sa suite, fut produite la Merak, une voiture qui, elle, reprenait bon nombre des éléments employés sur la SM. En premier lieu le moteur, qui en version 3 litres et un peu amélioré par Alfieri, donnait 190 ch à 6 000 tr (contre 180 ch à 5 790 pour la SM); ensuite, la boîte de vitesses, qui fut utilisée sans aucun changement (seul le pont revint à la formule hypoïde); enfin, le système de freinage, qui fut intégralement transposé sur

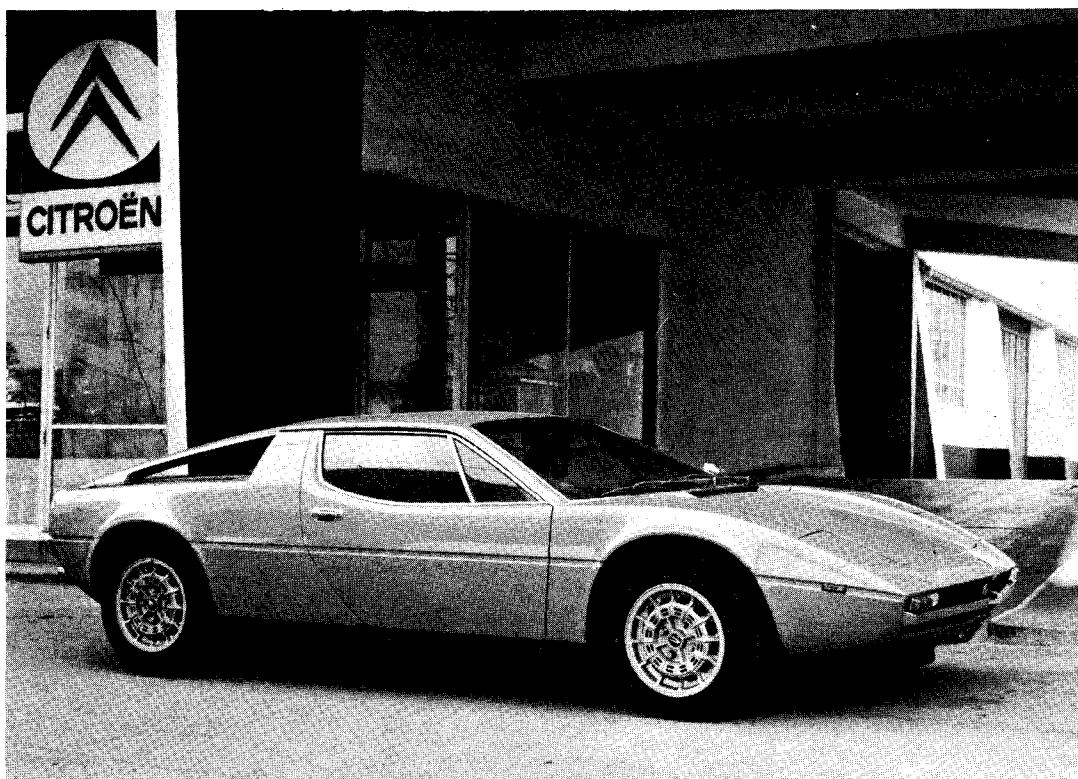


*La Bora : conçue à l'époque où Maserati était contrôlé par Citroën, elle doit aux ingénieurs de chez Citroën un aérodynamisme qui lui valut une exceptionnelle sobriété à haute vitesse.*

ce coupé à moteur central. Alors que la Bora était une stricte deux places, la plus faible longueur du moteur SM permit, avec quelque mauvaise foi, de prétendre faire de la Merak une 2 + 2!... les deux minuscules places arrière étant d'un inconfort absolu. Bien que la Bora eût 120 ch de plus que sa petite sœur, celle-ci, en raison de son plus faible poids, avait des accélérations presque semblables jusqu'à 120 km/h.

La Merak, bien réussie sur le plan esthétique, entra en concurrence directe avec la Dino 308 GT4 de Ferrari et l'Urracco de Lamborghini; elle soutenait avantageusement la comparaison avec cette dernière dans tous les domaines et si la Ferrari la dominait en performances et en confort, elle se montrait plus économique et plus originale qu'elle.

Les freins de la SM ne furent pas très appréciés sur la Merak car sa suspension étant nettement plus ferme, sur mauvaise route le pied du conducteur avait du mal à



*La Merak  
photographiée devant un  
panonceau Citroën : un  
symbole. Elle avait en  
commun avec la SM le  
moteur, les freins et...  
les poignées de portes!*

contrôler le très sensible bouton de frein; de plus, il rendait particulièrement malaisé la manœuvre « talon-pointe » si chère aux conducteurs sportifs.

Pour sa voiture à moteur avant, qui reçut le nom de Khamsin, Maserati utilisa les freins de nouveau, mais aussi la direction de la SM. Contrairement à ce que les apparences pouvaient laisser croire, cette voiture était plus légère et avait un empattement plus court que la Bora. Son architecture conventionnelle lui donnait tout naturellement une meilleure habitabilité et un coffre à bagages plus confortable que sa sœur à moteur central. En réalité, cette Khamsin s'adressait à une clientèle différente : celle pour laquelle la SM avait été conçue; moins « sport » mais plus « Grand Tourisme ».

Le troisième enfant de la nouvelle génération des Maserati, celui qui devait utiliser le moteur, la direction, les freins et la suspension de la SM, la traction avant et même les blocs optiques, la Quattroporte II ne fut pas commercialisé : ses parents divorcèrent avant sa naissance! Nul ne doutait cependant que cette voiture aurait



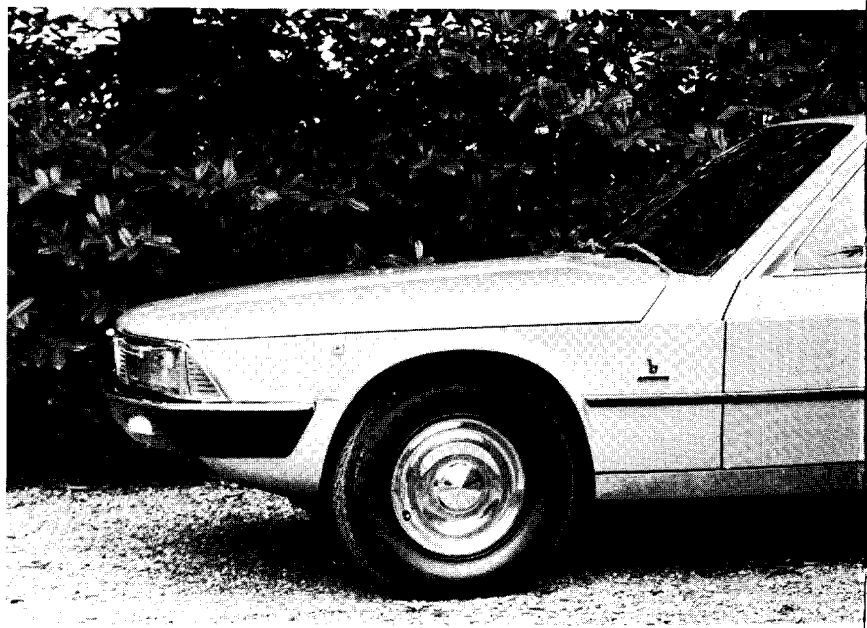
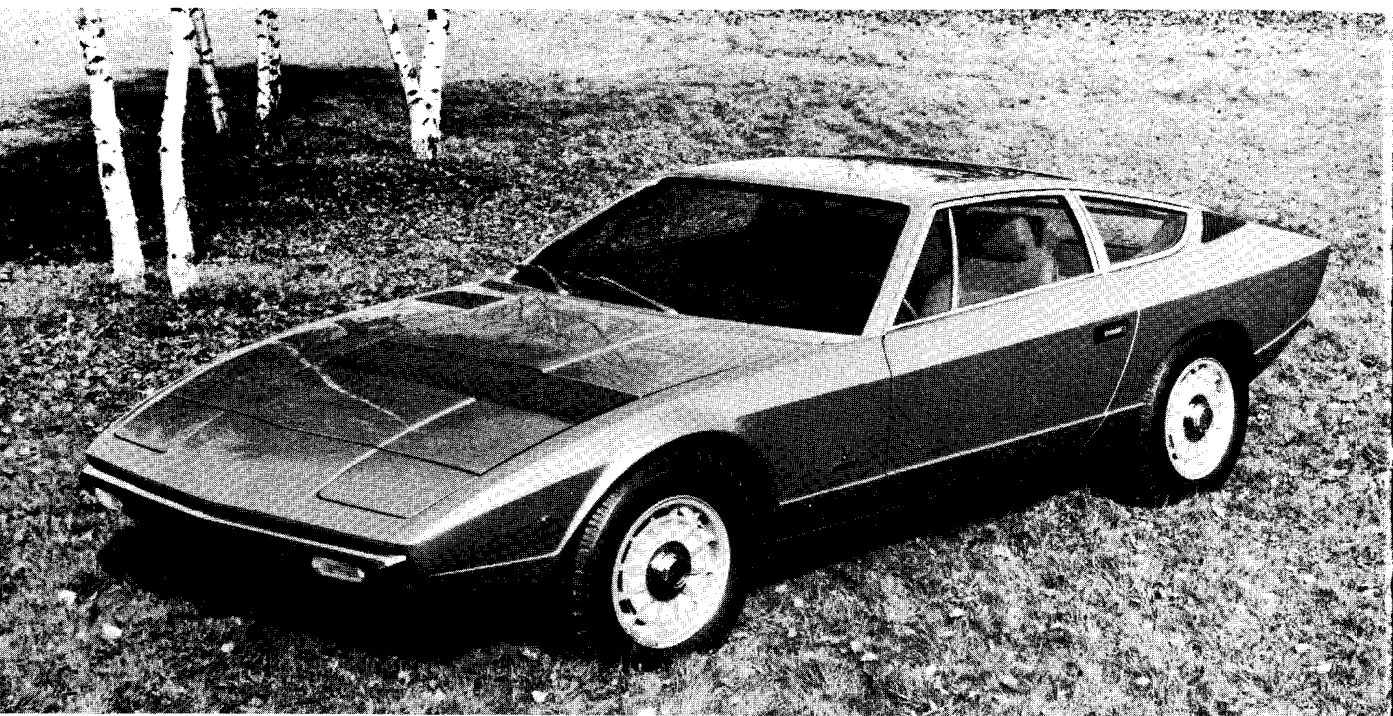
eu du succès. L'élégance et l'habitabilité de la carrosserie italienne jointes aux qualités routières et au confort de la voiture française auraient fort bien illustré enfin cette SM à quatre portes que toute une clientèle attendait et que... déjà la presse automobile présentait.

Maserati ne fut pas seul à être touché par l'abandon du programme SM. Au terme d'un an de coopération, Guy Ligier dut lui aussi trouver une activité de remplacement. Heureusement, il lui restait un fer au feu avec sa JS2 à moteur SM. La JS (toutes les voitures construites par Ligier ont pour dénomination les initiales de son grand ami Jo Schesser, mort à Rouen au volant d'une Honda de F1) fut dessinée en 1960 par Michel Tetu et propulsée par un moteur Ford FWA. Puis, en 1971, le 2 litres 700 Maserati remplaça le moteur anglais et, lorsqu'enfin le moteur italien passera à 3 litres (cf. la Merak), la voiture s'appellera JS2. Cette JS2 était destinée aussi bien à la route qu'à la compétition et une centaine d'exemplaires furent commercialisés. Ses principaux succès sportifs furent une victoire au Tour de France Auto et aux 4 heures du Mans. Mais en 1976 Ligier changera son fusil d'épaule et il se lancera hardiment dans la compétition au niveau ultime : la F 1.

La condamnation à mort de la SM fut bien plus profondément ressentie par les gens de chez Citroën qu'on ne l'imagine généralement. Cette voiture était la fierté de toute une société. Beaucoup plus qu'un porte-

*Ce tableau de bord, contrairement à ce que l'on pourrait croire à première vue, n'est pas celui de la Citroën-Maserati mais celui de la Maserati Merak.*





drapeau, elle était pour les ingénieurs leur carte de visite. Le bureau d'étude, réputé pour son originalité et sa hardiesse, avait été au bout de son art en créant une voiture de route qui avait toutes les caractéristiques d'une voiture de salon. Bien sûr, les ventes avaient été juste suffisantes avant la crise pétrolière, et désastreuses ensuite; bien sûr, le marché américain avait été gâché; bien sûr, l'accord avec Ligier n'avait été qu'un pis-aller; il n'en demeurait pas moins que l'échec était rude et Peugeot, le nouveau comptable, préférait faire imprimer des cartes de visite que de construire des SM!

Mais la SM n'avait pas été un fruit stérile. C'est dans la CX que l'on retrouvait ses caractéristiques les plus typées. La fameuse direction Vari Power, qui avait amplement démontré son intérêt et sa fiabilité, lui fut immédiatement offerte, ainsi bien sûr que les freins et la suspension hydraulique. Même sa ligne lui doit un « je ne sais quoi » d'indéfinissable. Dans sa version GTI, la CX satisfait le client sportif, et dans sa version Prestige, le client sybarite, mais en aucun cas elle n'a ce charme et ce « sex appeal » qui faisaient se retourner les gens sur le passage de la SM.

Mais comme ces artistes méconnus de leurs contemporains ou ces œuvres d'art aux qualités révélées par le Temps, la SM ne meurt pas, n'est pas morte...

*La Khamsin, d'architecture conventionnelle — moteur avant (5 litres), roues arrière motrices —, elle utilise avec succès les freins et la direction Citroën.*



*Reprenant la base de la SM et carrossée par Bertone, la Quattroporte II est l'illustration parfaite de ce qu'aurait pu être la SM 4 portes si des circonstances adverses n'en avaient décidé autrement : une sérieuse rivale pour les Mercedes et les Jaguar.*



# AUJOURD'HUI

Peu d'automobilistes sont aussi fidèles à leur marque que le sont les propriétaires de Citroën. Leur attachement à la marque du quai de Javel leur a gagné le qualificatif de « Citroëniste » ! Les Citroënistes sont non seulement fidèles à la Marque mais encore à certains modèles de leur marque. Quand, après trente ans de bons et loyaux services, la « Traction », vraiment démodée, céda la place à la moderne DS, ce fut au milieu des larmes de ses inconditionnels désespérés; « ... jamais on ne ferait mieux... ». Et puis, quand la DS à son tour quitta la scène automobile, la CX fut accueillie par les mêmes moues dubitatives et la rengaine : « ... ça ne vaudra pas la DS ... ». Alors, quand mourut la SM il n'est pas difficile d'imaginer quels regrets elle traîna derrière elle.

Cette belle SM étant morte sans descendance, ses conducteurs, certains de ne pas trouver voiture plus agréable, plus sûre, plus confortable, décidèrent de la conserver le plus longtemps possible. Pour cela, ils avaient le choix entre trois solutions.

Certains, les moins nombreux, achetèrent et stockèrent, pendant qu'il en était encore temps, les pièces détachées les plus courantes. D'autres économisèrent leur chère voiture et ne l'employèrent que là où elle excellait, c'est-à-dire pour effectuer de longs déplacements. C'est pourquoi on rencontre aujourd'hui sur les autoroutes des SM parfaitement entretenues. Elles roulent bon train et sont généralement conduites par des quinquagénaires que l'on imagine volontiers dirigeants d'entreprise ou exerçant une profession libérale. Enfin, la troisième solution consistait, lorsque l'irréparable se produisait, à remplacer le coûteux moteur Maserati par une unité moins onéreuse et moins gourmande d'essence.

On peut ici ouvrir une parenthèse et dire tout haut aujourd'hui ce qui se chuchotait tout bas à l'époque. Le moteur Maserati souffrait d'un mal congénital qui affec-

*C'est dans ce garage de Crèches-sur-Saône que M. Regembeau a transformé plusieurs centaines de SM en version Diesel.*

tait son système de distribution. En effet, avec l'usure, les chaînes se détendaient et les tendeurs, ou bien rattrapaient insuffisamment le jeu, ou bien — plus grave et plus fréquent — se dévissaient et tombaient dans le carter. On imagine sans peine les désastreux effets que les soupapes affolées avaient sur les têtes de piston. Un simple et banal tendeur hydraulique aurait facilement remédié à cette malformation.

Ce moteur souffrait aussi de la chaleur. Les entrées d'air frais avaient largement été calculées, ce qui n'avait pas été le cas des sorties d'air chaud. Lors des longues chevauchées à 200 km/h, cet air chaud « bourrait » sous le vaste capot et les joints de culasse résistaient mal à des heures d'utilisation à trop haute température. La limitation de vitesse vint à point pour apporter un remède efficace, et imprévu, à ce problème. Certains moteurs périrent également de la maladresse de leurs conducteurs qui se trompaient dans le passage des vitesses : ils enclenchaient la troisième au lieu de la cinquième, celle-ci étant parfois assez difficile à passer. Le surrégime qui s'en suivait n'était évidemment pas du goût des pistons et des bielles. Enfin, trop souvent, les coussinets de bielle manquaient de constance dans l'effort ! Et, puisque cette parenthèse est consacrée aux lacunes de la SM, il faut mentionner celles concernant le soin apporté à la finition et celles concernant la qualité des équipements. C'est ainsi que le système de climatisation exaspéra ses utilisateurs par sa consternante faculté à tomber en panne... de préférence l'été, que la jauge à essence mentait effrontément, que les serrures étaient d'une coupable fragilité, que le complexe système de réglage des sièges devenait paresseux avec l'âge et enfin que le tissu des sièges vieillissait fort mal. En ayant fini avec l'énumération de ces défauts dont aucun n'était irrémédiable mais auxquels il ne fut pas remédié, revenons à nos Citroënistes.

La coque de la SM était très robuste, sa carrosserie résistait bien aux attaques de sa traditionnelle ennemie, la rouille, l'hydraulique demeurait sans problèmes et fonctionnait d'autant mieux que la voiture roulait régulièrement, bref il n'y avait pas de raison pour que la « cellule », comme disent les aviateurs, ne dure pas... éternellement ! C'est pourquoi l'idée de remplacer le moteur Maserati par une unité, certes moins performante, mais plus facile à réparer et meilleur marché à entretenir, vint tout naturellement à l'esprit de certains. Quelques-uns équipèrent leur SM de moteur de DS23 ; d'autres, de moteur de CX (au prix de quelques acroba-

ties mécaniques), mais un artisan de Crèches sur Saône employa les grands moyens : il n'hésita pas à équiper la SM d'un moteur Diesel!

M. Regembeau, puisque c'est de lui qu'il s'agit, est un mécanicien au sens véritable du mot : il a du savoir-faire, de l'ingéniosité et il aime les Citroën. Il commença la série de ses transformations en ajoutant un quatrième rapport à la boîte de vitesses de l'insubmersible fourgon « Tub ». Il étudia aussi un système d'injection pour la 15/Six. Mais, ce qui le fit connaître surtout fut la transformation de la boîte de vitesse de la DS. En effet, il étudia pour le service compétition de Citroën une boîte à 5 vitesses dont furent équipées les voitures qui participèrent au célèbre rallye Londres-Mexico. Cette boîte fut ensuite adoptée par l'usine pratiquement sans changement et fut montée en série sur les « D super 5 » et enfin sur la SM. M. Regembeau avait aussi travaillé sur le Diesel et construit un moteur destiné à la DS. C'est donc tout naturellement qu'il trouva place sous le capot des SM. Ce moteur entièrement conçu par lui et réalisé par des sous-traitants lyonnais et stéphanois n'est pas, comme il a été dit souvent, un moteur de CX Diesel. Bien que d'une cylindrée très voisine, ses cotes sont différentes. Il développe 92 ch. Plusieurs de ces moteurs ont parcouru plus de 300 000 kilomètres. Pour compenser la différence de puissance entre son moteur Diesel et le moteur d'origine, notre homme a été amené, dans un premier temps, à offrir à la SM une boîte à 6 vitesses, puis, en 1979, un turbo compresseur. Ainsi équipée, la voiture roule à 200 km/h avec 135 ch. Signalons que, pour améliorer le rendement du turbo, il n'a pas hésité à l'équiper d'un système de réfrigération des gaz selon une technique qu'expérimentent actuellement les écuries de Formule 1. La carrosserie et l'habitacle n'étant pas modifiés, seuls le bruit et le monogramme fixé sur la jupe arrière permettent de différencier une Citroën-Maserati d'une Citroën-Regembeau. Ce qui ne manque pas d'être surprenant, c'est le nombre de voitures ainsi transformées. Selon M. Regembeau lui-même, il s'élève à 400 (quatre cents). La maladie l'empêche actuellement d'honorer une centaine de demandes, mais, avec l'aide de son épouse, il termine une série de 20 voitures. Nous avons pu voir une dizaine de voitures en cours de transformation et 2 voitures terminées prêtes à partir en Allemagne où elles en rejoindront 2 déjà livrées. Pour mémoire, signalons que 4 voitures roulent en Angleterre, 1 au Portugal et 1 au Venezuela! Certes, la transformation de l'exotique SM en machine à rouler n'est pas sans heurter

le puriste, mais elle prouve sans discussion quel attachement les qualités de cette voiture ont suscité et suscitent encore.

A ses débuts, la SM n'était pas la voiture des gens prétentieux et tapageurs; elle n'était pas non plus la voiture que les « frimeurs » achetaient pour se regarder passer dans les vitrines et épater la gent féminine (quand la voiture était encore un sex-symbol!). L'âge étant venu, elle a su conserver une certaine clientèle « bon chic-bon genre ». Elle échappe aux avanies qui sont souvent le lot des voitures luxueuses qui, leur splendeur fanée, tombent dans des mains sacrilèges qui les affublent de décorations malséantes et d'échappements gueulards. La nouvelle clientèle de la SM est demeurée une clientèle de connaisseurs : c'est celle des collectionneurs. Les véritables amateurs ne s'y sont pas trompés et ils ont reconnu en elle les qualités et le charme qui distinguent absolument les « voitures de rue » des « voitures de rêve ». En effet à ses qualités intrinsèques, que nous avons détaillées, elle en ajoute de plus subtiles et plus ésotériques : la rareté, l'originalité, le plaisir de conduite qui demeurera le même, le fait d'être la seule voiture française (avec l'Alpine) des années 1965/80 qui sorte de l'ordinaire, en

*Un porte-voiture de luxe  
ou la SM à dix roues  
des Établissements  
Tissier (1979).*





sont quelques-unes. Il est incontestable que son intérêt ira croissant selon le principe toujours vérifié que « le collectionneur achète, adulte, la voiture dont il a rêvé adolescent ». Les Citroën-Maserati seront plus recherchées et difficiles à trouver dans quelques années qu'aujourd'hui — où il est possible d'en acquérir un spécimen en parfait état pour le prix d'une GS neuve. Il ne faut pas perdre de vue que dans une dizaine d'années la restauration d'une voiture aussi complexe posera alors des problèmes épineux. Outre le fait que les pièces détachées seront presque introuvables, les gens capables de la mettre parfaitement au point auront perdu le « tour de main » et oublié les petites combines si nécessaires. Cela ne pourra que valoriser les voitures en bon état d'origine et d'entretien.

La satisfaction est belle de constater que cette auto traverse les générations et offre toujours les joies et le plaisir de l'Automobile. Si les circonstances ne lui ont pas été suffisamment favorables de son vivant pour lui permettre d'atteindre l'épanouissement que ses qualités méritaient, le temps qui passe lui rend sa place : l'une des premières.

# Annexes

|   |  |
|---|--|
| <b>Moteur</b>                           | Puissance fiscale : 15 cv. Cylindrée : 2 670 cm <sup>3</sup> . Six cylindres en V à 90° placés en arrière des roues avant. Alésage : 87 mm. Course : 75 mm. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Deux ventilateurs entraînés par moteur électrique à commande thermostatique. Contenance du circuit de refroidissement : 13 litres. Trois carburateurs double corps. Filtre à air sec. Réservoir en plastique, contenance : 90 litres. Alumage par distributeur à double rupteur et bobine. Batterie : 12 V 70 Ah. Alternateur : 780 W. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre et radiateur d'huile en alliage léger. Contenance du carter : 7 litres. Soupapes en tête commandées directement par quatre arbres à cames en tête entraînés par chaîne double (deux par rangée de cylindres). Culasses et bloc cylindres en alliage léger. Chemises amovibles. Vilebrequin à quatre paliers. Puissance maximale : 170 ch DIN à 5 500 tr/mn (180 ch SAE à 6 250 tr/mn). Couple maximum : 23,5 mkg DIN à 4 000 tr/mn (23,8 mkg SAE à 4 000 tr/mn). Rapport volumétrique : 9 : 1. |
| <b>Transmission</b>                     | Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme à commande hydraulique. Boîte à cinq rapports synchronisés. Levier au plancher.  |
| <b>Rapport de boîte</b>                 | 1 <sup>re</sup> : 2,92 : 1. 2 <sup>e</sup> : 1,94 : 1. 3 <sup>e</sup> : 1,32 : 1. 4 <sup>e</sup> : 0,97 : 1. 5 <sup>e</sup> : 0,75 : 1. M. AR. : 3.15 : 1. Couple conique à denture hélicoïdale : 4,375 : 1. (8 × 35).   |
| <b>Direction</b>                        | à crémaillère avec assistance hydraulique et rappel en ligne droite asservi à la vitesse du véhicule et à l'angle de braquage des roues. Démultiplication 1 : 9,4. Nombre de tours de volant de butée à butée : deux. Rayon de braquage : 5,25 m.  |
| <b>Châssis suspension</b>               | Carrosserie autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes avec parallélogramme et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes à bras tirés avec barre stabilisatrice. Dispositif de suspension hydropneumatique avec correcteur d'assiette automatique sur les quatre roues. Réglage de la hauteur de la voiture.  |
| <b>Freins</b>                           | à disque sur les quatre roues avec double circuit pour l'avant et l'arrière. Dispositif d'assistance fourni par réserve d'énergie en provenance de la pompe haute pression et d'un accumulateur de pression. Répartiteur de freinage entre les essieux et limitation sur l'essieu arrière en fonction de la charge. Frein à main mécanique sur les roues avant agissant par l'intermédiaire de deux patins spéciaux.   |
| <b>Pneumatiques</b>                     | 195-70 VR-15.  |
| <b>Carrosserie</b>                      | En tôle d'acier. Poids : 1 460 kg (900 kg à l'AV, 560 kg à l'AR).  |
| <b>Caractéristiques de performances</b> | Puissance au litre : 63,6 ch DIN (67,3 ch SAE). Puissance à la tonne : 116,6 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 1 827 cm <sup>3</sup> . Rapport poids puissance : 8,5 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 500 km.   |

## Équipement de la voiture de l'essai

Phares Cibié. Alternateur Paris-Rhône. Batterie Fulmen. Bobine Ducellier. Allumeur Marchal. Démarreur Paris-Rhône. Bougies Bosch W 200 T 30. Carburateurs Weber 42 DC LF. Pneumatiques Michelin X VR Tubeless.

## Performances et consommation

Conditions météorologiques : pression barométrique : 753,5 mmHg. Vent : W 3 ms. Température : 9°. Hygrométrie : 88 %.

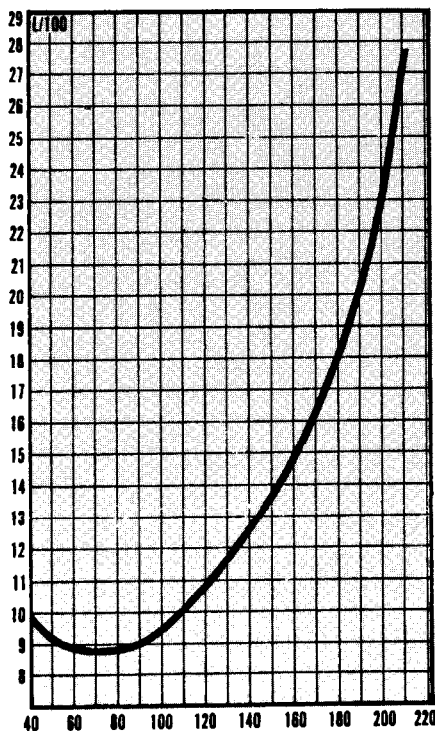
### I. ESSAIS DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTOROUTE DE LINAS-MONTLHÉRY (anneau de 2 548,24 m) :

a) avec une personne à bord : 1<sup>er</sup> tour : 45 s, soit 203,859 km/h; 2<sup>e</sup> tour : 44 s, soit 208,492 km/h; 3<sup>e</sup> tour : 43 s 2/5, soit 211,3 km/h; 4<sup>e</sup> tour : 43 s 2/5, soit 211,3 km/h.

### II. ESSAIS DE CONSOMMATION MAXIMALE ET DE CROISIÈRE :

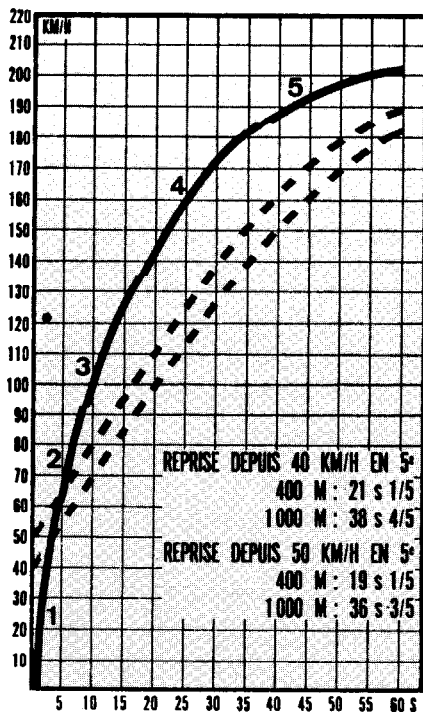
a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 20,3 l aux 100 km à 150,1 km/h de moyenne;

b) Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 14,5 l aux 100 km à 90 km/h de moyenne.



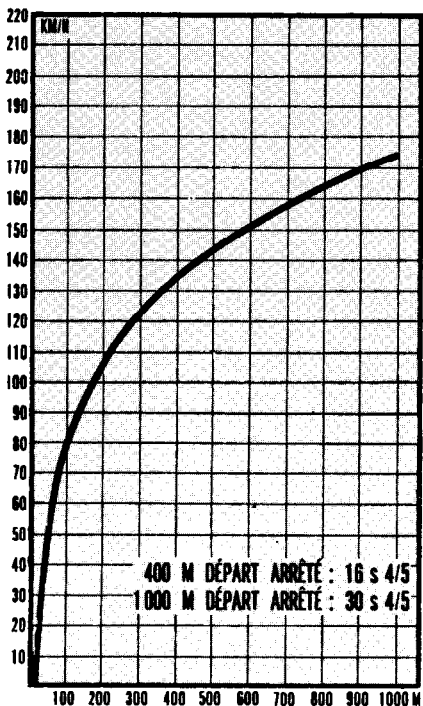
### Consommation

Roulant à vitesse constante, en cinquième, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de 9,9 l à 40 km/h; 9,25 l à 50 km/h; 8,85 l à 60 km/h; 8,75 l à 70 km/h; 8,8 l à 80 km/h; 9 l à 90 km/h; 9,5 l à 100 km/h; 10,1 l à 110 km/h; 10,8 l à 120 km/h; 11,7 l à 130 km/h; 12,6 l à 140 km/h; 13,7 l à 150 km/h; 14,9 l à 160 km/h; 16,4 l à 170 km/h; 18,2 l à 180 km/h; 20,3 l à 190 km/h; 23,2 l à 200 km/h; 27,7 l à 211 km/h.



### Accélération/vit./temps

En utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 2 s 5/10; 50 km/h en 3 s; 60 km/h en 4 s; 70 km/h en 5 s 3/10; 80 km/h en 6 s 5/10; 90 km/h en 8 s; 100 km/h en 9 s 5/10; 110 km/h en 11 s 5/10; 120 km/h en 13 s 5/10; 130 km/h en 16 s; 140 km/h en 18 s 8/10; 150 km/h en 21 s 5/10; 160 km/h en 25 s; 170 km/h en 29 s; 180 km/h en 33 s 9/10; 190 km/h en 42 s; 200 km/h en 55 s 7/10. En pointillés, courbes de reprises depuis 40 km/h et 50 km/h en cinquième.



### Accélération/vit./espace

Nous avons obtenu 79 km/h aux 100 m; 122 km/h aux 300 m; 133,5 km/h aux 400 m; 142,5 km/h aux 500 m; 151 km/h aux 600 m; 157,5 km/h aux 700 m; 163,5 km/h aux 800 m; 169 km/h aux 900 m; 174 km/h aux 1000 m.

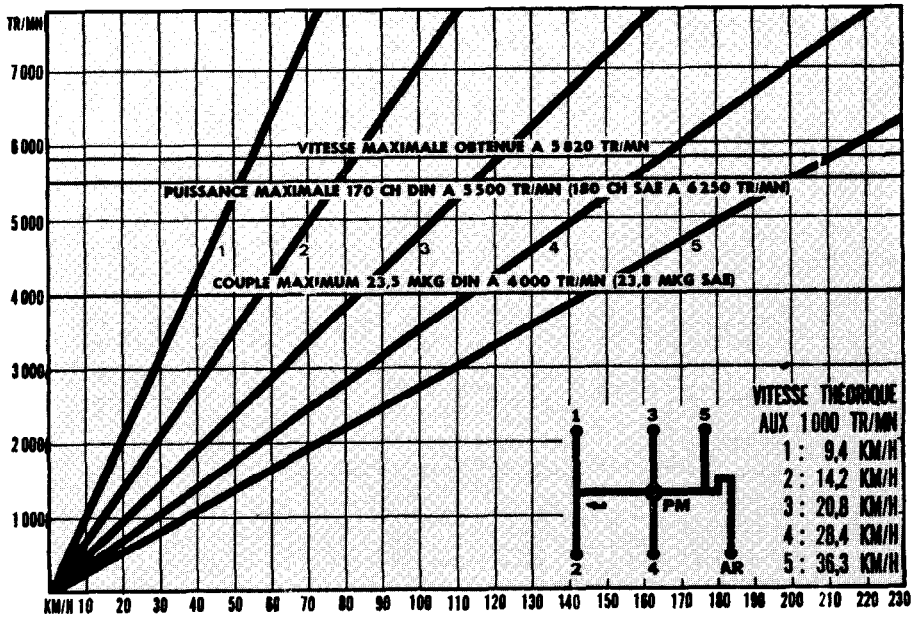
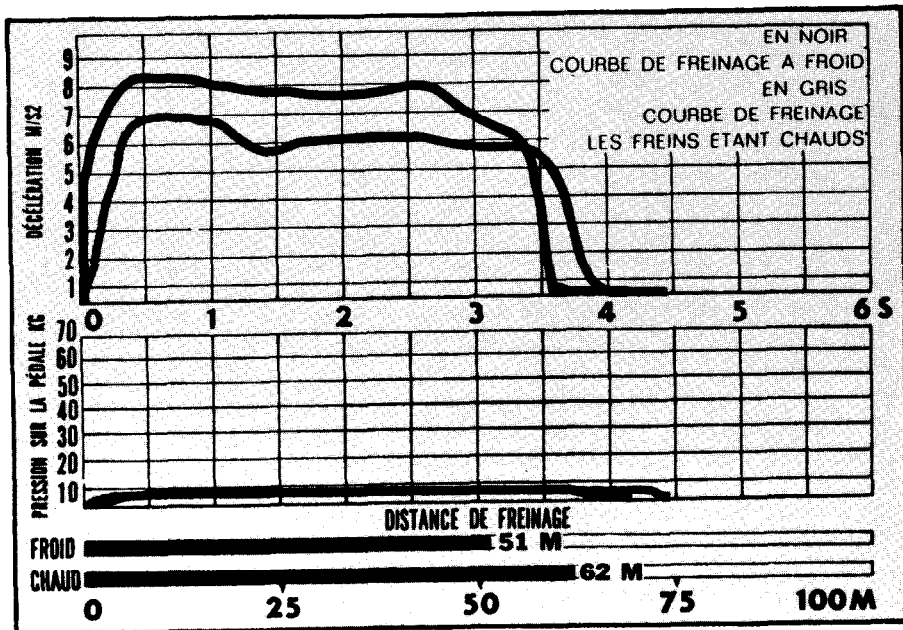


Diagramme des vitesses

Efficacité de freinage



(Source : l'Auto-Journal)

## Performances comparées

| Marque et type       | Prix (F) | Cylind. (cm <sup>3</sup> ) | Puis-sance Fisc./DIN | Dimensions |       | Accélération |         | Vit. max. | Moyenne Montl. |
|----------------------|----------|----------------------------|----------------------|------------|-------|--------------|---------|-----------|----------------|
|                      |          |                            |                      | Long.      | Larg. | 400 m        | 1 000 m |           |                |
| Citroën SM           | 46 000   | 2 670                      | 15/170               | 489        | 184   | 16,7         | 30,3    | 217       | 124,025        |
| BMW 2800 CS          | 48 500   | 2 788                      | 16/170               | 466        | 167   | 16,7         | 30,7    | 205       | 122,193        |
| Chevrolet Camaro (1) | 40 060   | 6 489                      | 31/300               | 469        | 184,5 | 15,7         | 28,6    | 226       | 122,418        |
| Fiat Dino (3)        | —        | 2 418                      | 14/180               | 451        | 170   | 16,1         | 29,0    | 210       | 125,058        |
| Maserati Ghibli (2)  | 118 000  | 4 719                      | 27/300               | 459        | 180   | 15,0         | 27,0    | 270       | 130,540        |
| Mercedes 250 CE      | 35 000   | 2 496                      | 14/150               | 469        | 179   | 17,7         | 32,4    | 189       | 117,292        |
| Mercedes 280 SE 3,5  | 51 300   | 3 499                      | 20/200               | 488        | 185   | 16,3         | 30,3    | 203       | 122,180        |
| Roover 3500 V8       | 29 990   | 3 532                      | 20/160               | 456        | 168   | 17,2         | 31,8    | 190       | 116,015        |

(1) Modèle 68 (2) Coupé 2 places (3) prix non communiqué

## Les Prix de la SM

| (Carburateurs) |          | (Injection) |          |
|----------------|----------|-------------|----------|
| 20.10.1970     | 46 000 F | 10. 6.1972  | 58 200 F |
| 11. 1.1971     | 49 500 F | 16. 4.1973  | 61 900 F |
| 11. 4.1971     | 50 500 F | 25. 1.1974  | 64 000 F |
| 31. 7.1971     | 51 800 F | 8. 4.1974   | 67 000 F |
| 3. 1.1972      | 52 320 F | 27. 8.1974  | 69 800 F |
| 25. 4.1972     | 53 600 F | 1.10.1974   | 74 000 F |
|                |          | 25.11.1974  | 76 220 F |
|                |          | 3. 2.1975   | 80 000 F |
|                |          | 19. 4.1975  | 84 000 F |

## Les coloris de la SM

### Pourcentage des ventes par couleur.

| <i>Teintes</i>       | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 |
|----------------------|------|------|------|------|
| Vert des Tropiques M | 16 % | 9 %  | —    | —    |
| Sable métallisé M    | 20 % | 18 % | —    | —    |
| Feuille dorée M      | 21 % | —    | —    | —    |
| Rouge de Rio (1)     | 4 %  | —    | —    | —    |
| Blanc meije          | 13 % | 14 % | 12 % | 7 %  |
| Bleu platine M       | 11 % | —    | —    | —    |
| Gris nacré (2)       | 14 % | 15 % | 13 % | —    |
| Noir                 | 1 %  | 1 %  | 1 %  | 1 %  |
| Brun scarabée M      | —    | 16 % | 19 % | 16 % |
| Vert argenté M       | —    | 18 % | 8 %  | 7 %  |
| Rouge de Grenade     | —    | 4 %  | —    | —    |
| Bleu d'Orient        | —    | 4 %  | 3 %  | —    |
| Bleu de Bregançon M  | —    | —    | 10 % | —    |
| Or de Simiane M      | —    | —    | 16 % | 13 % |
| Beige Tholonet M     | —    | —    | 20 % | 10 % |
| Gris Largentière M   | —    | —    | —    | 19 % |
| Bleu Delta M         | —    | —    | —    | 12 % |
| Brun Roquebrune M    | —    | —    | —    | 15 % |

1) Peut être assorti d'un pavillon « gris nacré ».

2) Peut être assorti d'un pavillon « noir ».

#### Garnissage

Tissu super rhovylene gris, beige, vert.

Simili noir à grain bison, gris, beige.

Moquette gris phoque, marron, vert.

#### Options

climatisation

radio

intérieur cuir naturel ou noir

glaces teintées

roues résine

phares anti-brouillard.

**Premiers numéros  
dans la série du type**

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| 1971                         | 00 SB 0003 |
| 1972                         | 00 SB 4301 |
| 1973 (inj.)                  | 00 SC 0001 |
| 1974 (inj.)                  | 00 SC 2301 |
| 1974 (SM carb. Borg. Warner) | 00 SD 1551 |
| 1975 (inj.)                  | 00 SC 3601 |
| 1975 (SM carb. Borg. Warner) | 00 SD 2001 |

**La cote d'occasion**

|       | 1971   |        | 1972   |        |        |        | 1973   |        |        |        | 1974   |        |        |        | 1975   |        |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|       | 1.7    | 1.10   | 1.1    | 1.4    | 1.7    | 1.10   | 1.1    | 1.4    | 1.7    | 1.10   | 1.1    | 1.4    | 1.7    | 1.10   | 1.1    | 1.4    |
| SM 71 | 45 000 | 43 000 | 40 000 | 40 000 | 37 000 | 36 000 | 35 000 | 34 000 | 30 000 | 30 000 | 29 300 | 27 600 | 27 000 | 27 000 | 25 700 | 25 300 |
| SM 72 |        |        |        |        | 45 800 | 45 600 | 43 000 | 42 700 | 40 800 | 40 800 | 38 300 | 35 900 | 34 200 | 34 200 | 32 500 | 32 000 |
| SM 73 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | 48 000 | 45 900 | 44 000 | 44 000 | 41 700 | 41 400 |
| SM 74 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | 50 000 | 49 500 |

**Production**

| Année        | Citroën-Paris | Ligier-Abrest | Total         |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| 1970         | 868           | —             | 868           |
| 1971         | 4 988         | —             | 4 988         |
| 1972         | 4 036         | —             | 4 036         |
| 1973         | 2 619         | —             | 2 619         |
| 1974         | 273           | 21            | 294           |
| 1975         | 1             | 114           | 115           |
| <b>Total</b> | <b>12 785</b> | <b>135</b>    | <b>12 920</b> |



## Vente par pays

|                        |           |                               |           |                     |          |
|------------------------|-----------|-------------------------------|-----------|---------------------|----------|
| Andorre                | 9         | Paraguay                      | 2         | Arabie Saoudite     | 12       |
| Autriche               | 67        | Surinam                       | 1         | Bahreïn             | 1        |
| Belgique et Luxembourg | 338       | U.S.A.                        | 2 037     | Chypre              | 1        |
| Danemark               | 2         | Venezuela                     | <u>1</u>  | Irak                | 1        |
| Espagne                | 83        |                               | 2 490     | Iran                | 11       |
| Finlande               | 2         |                               |           | Japon               | 134      |
| France                 | 5 509     |                               |           | Koweït              | 6        |
| Gibraltar              | 1         |                               |           | Laos                | 1        |
| Grande Bretagne        | 327       | Afrique du Sud                | 10        | Liban               | 17       |
| Grèce                  | 8         | Algérie                       | 7         | Malaisie            | 3        |
| Islande                | 2         | Angola                        | 19        | Pakistan            | 1        |
| Italie                 | 2 070     | Cameroun                      | 15        | Philippines         | 1        |
| Malte                  | 1         | Congo                         | 7         | Thaïlande           | 5        |
| Norvège                | 4         | Côte d'Ivoire                 | 22        | Yemen               | <u>1</u> |
| Pays Bas               | 97        | Dahomey                       | 4         |                     | 195      |
| Portugal               | 34        | Éthiopie                      | 1         |                     |          |
| R.F.A.                 | 971       | Gabon                         | 13        |                     |          |
| Suède                  | 24        | Ghana                         | 1         |                     |          |
| Suisse                 | 220       | Haute Volta                   | 1         | Australie           | 5        |
| Turquie                | 1         | Kenya                         | 2         | Nouvelle-Calédonie  | 24       |
| Yougoslavie            | 1         | Liberia                       | 1         | Nouvelles Hébrides  | 1        |
| Divers                 | <u>52</u> | Lybie                         | 9         | Nouvelle Zélande    | 3        |
|                        | 9 823     | Madagascar                    | 11        | Polynésie Française | <u>2</u> |
|                        |           | Mali                          | 2         |                     | 35       |
|                        |           | Maroc                         | 19        |                     |          |
| Argentine              | 4         | Ile Maurice                   | 1         |                     |          |
| Bolivie                | 1         | Mauritanie                    | 1         |                     |          |
| Brésil                 | 11        | Mozambique                    | 3         |                     |          |
| Canada                 | 396       | Niger                         | 2         |                     |          |
| Chili                  | 1         | Nigeria                       | 11        |                     |          |
| Colombie               | 2         | Ouganda                       | 1         |                     |          |
| Cuba                   | 2         | La Réunion                    | 6         |                     |          |
| Équateur               | 1         | Sahara Occidental             | 43        |                     |          |
| Guyanne Française      | 1         | Sénégal                       | 6         |                     |          |
| Guadeloupe             | 3         | Tchad                         | 4         |                     |          |
| Guatemala              | 3         | Terr. des Affars et des Issas | 1         |                     |          |
| Jamaïque               | 2         | Togo                          | 2         |                     |          |
| Martinique             | 2         | Tunisie                       | 1         |                     |          |
| Mexique                | 16        | Zaïre                         | 6         |                     |          |
| Nicaragua              | 1         | Divers                        | <u>11</u> |                     |          |
| Panama                 | 2         |                               | 243       |                     |          |

12786  
+ 134?

## Notes

Le total des voitures fabriquées s'élevant à 12 920 et celui des voitures vendues, à 12 854, qu'est-il advenu des 66 voitures manquantes? On peut penser que les voitures livrées aux administrations, à l'État, à la Gendarmerie, les voitures du service-compétition et celles détruites par le service des mines (2 exemplaires) n'ont pas été enregistrées par le service commercial de l'usine. De là à rêver qu'il reste quelques exemplaires oubliés dans le parking de la vieille usine du Quai André-Citroën... Mieux vaut ne pas y croire depuis la destruction d'une vingtaine de coques, en juin 1981.

Répondant à une interview en 1971, Monsieur Ravenel avait annoncé que Citroën comptait fabriquer vingt SM par jour. Ce chiffre était donc un peu optimiste.

A titre indicatif, on peut noter qu'entre septembre 1970 et août 1971, il s'est vendu en France :

|                |               |                        |
|----------------|---------------|------------------------|
| 2 516 SM,      | 1 166 Porsche | 100 Ford Mustang       |
| 1 786 Mercedes | 766 Jaguar,   | 52 Chevrolet<br>Camaro |
| 1 324 BMW,     | 171 Rover     | 48 Fiat Dino           |

Il a été livré à la Gendarmerie Nationale cinq SM destinées au contrôle autoroutier. Elles ont été confiées à des gendarmes spécialement entraînés à l'école de pilotage du circuit Bugatti, au Mans, et furent affectées à Auxerre, Mâcon, Orange, Amiens et Saint-Raphaël. De couleur « Bleu de Brégançon », elles étaient strictement de série, avec climatiseur et vitres teintées.

La République Française a acheté trois SM en 1970 et dix en 1971 qui furent affectées aux ambassadeurs en poste dans les pays les plus importants.



*Suprême voiture  
d'autoroute, il n'est pas  
étonnant que la SM ait  
séduit — et servi —  
ceux qui sont chargés  
d'assurer la surveillance  
de ces artères.*