

citroën



DAS CITROEN-MODELL SM

Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon hat ein zweitüriges, viersitziges Coupé: das Citroen Modell SM. Dieses Modell vereint in sich in vollkommener Harmonie eine Vielzahl von Lösungen, die all den Problemen entsprechen die heute an einen Wagen der Spitzenklasse gestellt werden. Dieser Wagen ist ein Meilenstein in der Geschichte des Automobilbaues:

Frontantrieb, aerodynamische Karosserie, hydropneumatische Federung mit konstanter Bodenfreiheit, Servo-Scheibenbremsen an allen vier Rädern mit Zweikreis-Bremssystem und Bremskraftverteiler, welcher die Bremskraft der jeweiligen Belastung anpasst, eine Lenkung völlig neuer Konzeption, mit einer Servo-Unterstützung abhängig von der jeweils gefahrenen Geschwindigkeit, alle sechs Scheinwerfer mit automatischem Niveaueausgleich durch hydraulische Vorrichtung betätigt, 6-Zylinder Maserati-Motor in V-Form, Citroen 5-Gang Getriebe, aussergewöhnliche Strassenlage, luxuriöse Innenausstattung etc.. Alle diese Faktoren stempeln das Modell SM unter den "Grand-Tourisme"-Fahrzeugen ebenso zum Avantgardisten wie seinerzeit im Jahre 1955 der DS 19 es unter den Tourenwagen darstellte.

Dem DS war es gelungen, zwei bis dahin im Widerspruch stehende Forderungen auf sich zu vereinen: optimale Strassenlage und höchsten Komfort. In gleicher Weise gelingt heute dem Modell SM die Synthese zwischen bisher unvereinbaren Eigenschaften eines "Grand-Tourisme"-Wagens: eine bei Wagen dieser Klasse bisher unbekannte Sicherheit mit aussergewöhnlichem Komfort, verbunden mit der hohen Leistung eines Sportwagens.

Das Modell SM setzt auf dem Gebiet der "Grand-Tourisme"-Fahrzeuge neue aerodynamische Massstäbe. Die Sicherheit und der Komfort seiner hydropneumatischen Federung und die Servo-Lenkung mit automatischer Rückstellung, die Ausgewogenheit seiner Konstruktion sowie die optimale Führung seiner Achsen verleihen ihm aussergewöhnliche Sicherheitseigenschaften. Seine raffiniert durchdachte Ausrüstung, verbunden mit hohem Komfort, fand man selten in der Klasse mit gleich hohen Fahrleistungen.

Der Citroen SM möchte weder ein Sportwagen noch eine Limousine der Luxus-Extraklasse noch ein Prototyp sein. Vielmehr vereint er bereits heute die Wünsche seiner künftigen Fahrer, die bisher ein unerreichbarer Traum vieler Autokenner waren: Sicherheit, Komfort und Fahrleistung.

DIE FORM

Die Karosserie des Modells SM ist das Ergebnis zahlloser Versuche im Windkanal. Seine Linie aus Glas und Stahl hat keine scharfen Kanten und Winkel, die die Geschwindigkeit hemmen könnten. In die absolute Stromlinienform sind Luftkanäle zur Kühlung des Motors und der Scheibenbremsen einbezogen. Die sechs Scheinwerfer und das Kennzeichen liegen unter einem in die Karosserie eingelassenen Glasband, welches mit der Karosserieform verläuft. Die Seitenscheiben sind gewölbt wie auch der übrige Teil der Türen, und geben dem Fahrzeug bei Seitenwind eine bessere Strassenlage. Die Windschutzscheibe ist aufgeklebt. Die bisher verwendeten Gummiwülste können deshalb bei hohen Geschwindigkeiten keine Turbulenzen verursachen. Selbst der äussere Rückblickspiegel wurde den aerodynamischen Forderungen angepasst.

Die Form des Modells SM macht keine Konzessionen an die Mode. Bei der Konzeption gaben funktionelle Gegebenheiten, rationale Ästhetik sowie logische und wohl durchdachte Gesichtspunkte den Ausschlag. Das Modell SM besitzt bessere aerodynamische Werte als der DS, der bereits zu Recht Spitzen-Cw-Werte erbrachte. Durch seine reinen Formen, seine Stromlinie, seine Windschlüpfigkeit und seine um 20 Zentimeter schmalere hintere Spur erbringt der SM einen um 30 % besseren Cw-Wert als das Modell DS.

DIE GESTALTUNG

Bei der Planung und Gestaltung des Innenraumes des Modells SM wurden zwei grundlegende Faktoren berücksichtigt: Sicherheit und Komfort. Der Faktor Sicherheit spielt hier sowohl eine aktive, als auch passive Rolle. Das Ergebnis ist eine Karosseriestruktur mit differenziertem Widerstand: ein aussergewöhnlich stabiles Fahrgestell mit einem Höchstmass an Schutz für die Insassen durch verformbare Karosseriezonen (Knautschzonen) vorn und hinten, die im Falle eines Aufpralls die kinetischen Kräfte vernichten. Kraftstoffbehälter aus verformbarem Kunststoffmaterial zwischen den Hinterrädern, Lenksäule mit mehreren Soll-Knickstellen, Schutzwülste an den Stellen, wo sie hingehören etc.

Jede wirkliche Sicherheit ist zunächst vorbeugender Art. Deshalb wurde das Cockpit des Modells SM mit grösster Sorgfalt konzipiert um jede Ermüdung des Fahrers zu vermeiden.

INNENRAUM

- Ausrüstung: Das komplett ausgerüstete Armaturenbrett gestattet dem Fahrer zu jeder Zeit einen exakten Überblick und ermöglicht ein Reagieren ohne jeden Zeitverlust. Alle Warnleuchten und Kontrollgeräte liegen im Blickfeld des Fahrers. Alle Hebel und Betätigungsknöpfe liegen in unmittelbarer Reichweite entweder am Lenkrad, am Armaturenbrett oder an der mittleren Konsole des Schalthebels. Neben dem Tachometer und dem Drehzahlmesser sind in einem Zentralgehäuse alle Warnleuchten zusammengefasst: für Öldruck, Bremsdruck, Anzeige für Bremsbelagabnutzung, Kontrolleuchte für betätigte Feststellbremse, Ladekontrolle, Standlicht, Hauptscheinwerfer, Fahrtrichtungsanzeiger, Anzeige der Kraftstoffmindestmenge, Heckscheibenbeheizung.

Die Frischluftzufuhr am Armaturenbrett ist in Menge und Richtung verstellbar. Der Handschuhkasten ist beleuchtet. Eine Leselampe gestattet dem Beifahrer das Lesen einer Karte, ohne den Fahrer zu blenden. Ausserdem befinden sich am Armaturenbrett Bedienungsknöpfe für: Parklicht Innenleuchte, Heckscheibenbeheizung. Ebenfalls Kontrollinstrumente für: Wassertemperatur, Öltemperatur und Benzinstand.

- Das Cockpit: Es wurde so gestaltet, dass sich alle Fahrer sogleich schnell und bequem zurechtfinden, ohne Unterschied auf Körpermasse und Fahrgewohnheiten. Die Sitze sind als Schalensitze ausgebildet und anatomisch geformt. Sie sind in Höhe, Neigung und Tiefe verstellbar. Auch die Kopfstütze ist in Höhe und Tiefe einstellbar.

Das Lenkrad ist oval mit sportlichem Durchmesser. Es ist ermüdungsfrei, gepolstert und lässt sich optimal handhaben. Die Lenkradspeiche ist breit und gepolstert. Dem Fahrer entsprechend ist das Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar. Die Lenkradsäule hat drei Soll-Knickstellen.

Wichtige Bedienungselemente sind in unmittelbarer Griffnähe angeordnet: Scheinwerfer, Fahrtrichtungsanzeiger, Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage.

Die elektrische Betätigung der Türscheiben verhindert jede falsche Bewegung des Fahrers, ihre Bedienungsvorrichtungen sitzen auf einer Mittelkonsole, wo sich in Reichweite ebenfalls Schalthebel, die Bedienung für das Radio sowie Aschenbecher und Zigarrenanzünder befinden, die beleuchtet sind.

SICHT:

Die Sicht im Modell SM ist ausgezeichnet. Die Windschutzscheibe, hoch und breit, wird auf grosser Fläche von sehr wirksamen, mit zwei Geschwindigkeiten funktionierenden Scheibenwischern saubergehalten. Sie ist seitlich begrenzt durch Streben von sehr geringer Stärke, die jedoch voll und ganz die Stabilität des Ganzen und den Schutz der Wageninsassen gewährleisten.

Die gewölbten Seitenscheiben geben freie Sicht nach allen Seiten und die grossdimensionierte Heckscheibe wird elektrisch beheizt.

Grosser Rückblickspiegel für Tag- und Nachtstellung sowie äusserer Rückblickspiegel auf der linken Seite.

BELEUCHTUNG:

Die Beleuchtung bei Nacht des Modells SM zeigt neue und spektakuläre Lösungen. Ein Lichtband vorn über die Wagenbreite umfasst sechs Scheinwerfer, alle mit Jodlampen und alle mit automatischem Niveauausgleich, d. h. : zwei Scheinwerfer für Abblendlicht, zwei Scheinwerfer für Fernlicht mit breitstreuendem Lichtbündel und zwei Scheinwerfer für Fernlicht mit weittragendem Lichtbündel, die lenkungsabhängig schwenkbar sind: sie leuchten je nach der Drehung des Lenkrades durch den Fahrer die Kurven aus.

Diese Lichtanlage gestattet es, den selbst vielfach gewundenen Verlauf einer Strasse aufs genaueste zu verfolgen und ebenso wie bei Tage alle Möglichkeiten des Wagens auszunutzen.

Der Fahrer verfügt während der Nacht über ein intensives, breites, weittragendes und dichtes Lichtbündel, welches alle vorkommenden Hindernisse in genügendem Abstand anleuchtet, um das Fahrzeug unter gleich welchen Bedingungen zum Stehen zu bringen.

Das Abblendlicht, wurde so entwickelt, dass es die Sichtweite beim Übergang von Fernlicht auf Abblendlicht nicht beeinträchtigt und gleichwohl den offiziellen Vorschriften entspricht (Europäisches Abblendlicht). Die Lichtintensität des Abblendlichtes im gesamten Lichtbündel ist sehr viel stärker als die von den üblichen Abblendscheinwerfern erbrachte, weil beim Modell SM Halogenscheinwerfer verwendet werden.

Die Beleuchtung, ob beim Abblend- oder beim Fernlicht, wird dank einem hydraulischen Korrektorkorrekter auf gleichem Niveau gehalten, ganz gleich wie sich der Wagen hebt oder senkt: jedes der Gehäuse enthält drei Scheinwerfer, das Ganze dreht sich um eine horizontale Achse, welche durch einen praktisch unverstellbaren hydraulischen Kreislauf betätigt wird und welche sofort auf jede Lageveränderung der Karosserie zum Boden reagiert. Dieser automatische Korrektorkorrekter sichert den Niveauausgleich der Lichtbündel, ganz gleich welches die dynamischen Veränderungen des Wagens, die Brems- oder Beschleunigungsbedingungen oder die herrschende Temperatur sein mögen und unabhängig vom Höhenkorrekter der Federung. Ein Verzögerer neutralisiert zu rasche oder zu schwache Bewegungen, welche die Sicht durch ein Auf- oder Abspringen des Lichtbündels stören könnten.

Die automatische Betätigung der Scheinwerfer mit weittragendem Lichtbündel erfolgt durch einen unabhängigen hydraulischen Kreislauf, welcher durch die Lenkung betätigt wird. Die Drehung der Scheinwerfer geht dem Radeinschlag voraus.

In einer sehr engen Kurve liefern die feststehenden Scheinwerfer für Fernlicht ein gutes Licht zum Ausleuchten des Kurvenbeginns, der äussere Scheinwerfer mit breitstreuendem Lichtbündel leuchtet die Mitte der Kurve aus und der innere

Scheinwerfer mit weittragendem Lichtbündel den Kurvenausgang. Wenn es beim Entgegenkommen eines Fahrzeuges aus entgegengesetzter Richtung notwendig wird, zum Abblendlicht überzugehen, so bleibt die Beleuchtung hell genug, und der Fahrer wird zu keiner Sichtanstrengung gezwungen.

Die hinteren Leuchteinheiten weisen die üblichen vorschriftsmässigen Anordnungen auf, die durch Rückfahrcheinwerfer ergänzt sind.

KOMFORT

Wenn es auch die vorrangige Sorge der Ingenieure des Citroen-Planungsbüros war, das Modell SM mit Sicherheitsvorrichtungen auszustatten, die die volle Ausnutzung der Möglichkeiten des Wagens in jeder Lage gestatten, so haben sie keineswegs den Komfort vergessen. Ganz im Gegenteil (und wohl auch logischerweise, denn da der Komfort die Ermüdung fern hält, ist er ein nicht zu übersehender Faktor der vorbeugenden Sicherheit).

Wer immer sich in einen Citroen SM setzt, empfindet sofort ein gewisses Wohlbehagen durch den raffinierten Komfort, er geniesst das perfekte Finish und die praktischen Anordnungen (z. B. : Ablagefächer in den Armstützen der Türen an den Vordersitzen). Beim Fahren lernt er die ungewöhnliche Geräuschdämpfung in einem so rassigen und leistungsstarken Wagen schätzen, die weiche und perfekte Federung, die souverän jede Unebenheit der Fahrbahn ignoriert, die von der Fahrgeschwindigkeit unabhängige Belüftung (die Leistung der Belüfter ist unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit, denn sie wird durch einen leistungsfähigen, rheostatbetätigten Ventilator gesteuert), oder die wirksame Heizung (Temperatur durch Thermostaten geregelt). Der Innenraum ist grosszügig dimensioniert, auch hinten, wo die in Schalenform ausgebildete Sitzbank zwei komfortable Sitze bietet, die durch eine hochklappbare Armstütze getrennt sind. Dieser Eindruck an Komfort wird noch erhöht durch ein auf Wunsch eingebautes Radio mit Stereo-Anlage (drei Lautsprecher).

DAS FAHREN

Keine Worte können die Fahreigenschaften des Modells SM, die Sicherheit und das Wohlbefinden beschreiben, die der Fahrer empfindet. Vielleicht kann ein Vergleich dies erklären: die Strassenlage des Modells SM ist der des DS überlegen. Viele glaubten schon, dass dies überhaupt nicht mehr möglich sei. Jedoch es ist eine Tatsache: die Spurtreue dieses neuen Citroen-Frontantrieblers, sowohl bei Geradeausfahrt als auch in der Kurve ist erstaunlich und zweifelsohne einzigartig in der Welt. Dieser Wagen ist die Antwort der Citroen-Konstrukteure an diejenigen, die an den Möglichkeiten des Frontantriebs bei relativ hoher Geschwindigkeit zweifelten.

Frontantrieb, die in hohem Masse entwickelte Bodenhaftung, die Gestaltung der Achsen, eine Lenkung neuer Konzeption, die hydropneumatische Federung, das niedrig gelagerte Schwerpunktzentrum, die leistungsstarken Reifen, hinzukommend zu den Vorzügen der aerodynamischen Karosserie, die das Fahrzeug unempfindlich gegen Windböen machen, verleihen dem Modell SM eine bemerkenswerte Strassenlage bei jeder Fahrgeschwindigkeit, bei gleichwelcher Bodenbeschaffenheit, bei gleichwelchem Wetter und in gleichwelcher Spur. In jeder Situation kann der Fahrer mit Ruhe und dem Gefühl einer hohen Sicherheit alle Möglichkeiten ausnutzen, die ein so grosser und aussergewöhnlicher Reisewagen bietet.

Die Untersuchungen, die seit den beim DS angewendeten Lösungen angestellt wurden, haben die Konstrukteure dazu geführt, einige Dinge zu perfektionieren (Bodenhaftung: Achshälften mit wesentlicher Verstärkung der Befestigung, hydro-pneumatische Federung und Stabilisatoren). Neue Lösungen sind hinzugekommen: Lenkung mit unterstützter Rückstellung.

DIE HYDROPNEUMATISCHE FEDERUNG

Selbstverständlich hat das Modell SM eine hydropneumatische Federung, welche ihm eine Strassenlage und einen Komfort verleiht, der Gleichwertiges sucht. Das von Citroen hervorgebrachte und seit 16 Jahren stetig so vervollkommnete Prinzip der hydropneumatischen Federung, dass es nunmehr auf einem unvergleichlich hohen Stand von Qualität und Zuverlässigkeit steht, ist bekannt. Jedes der unabhängig voneinander aufgehängten Räder ist durch einen Schwingarm mit der Karosserie verbunden. Dieser Schwingarm wiederum ist mit einem Kolben verbunden, der in einem Zylinder auf eine hydraulische Flüssigkeit einwirkt, welche mehr oder weniger, je nach der Bewegung des Kolbens, eine konstante Menge an Gas komprimiert, die sich in einem an der Karosserie befestigten Federelement befindet. Eine vollkommen dichte Gummimembrane trennt das Gas von der hydraulischen Flüssigkeit. Jede Senkbewegung des Rades betätigt den Kolben, welcher die Flüssigkeit im Zylinder und im unteren Teil der Kugel gegen das Gasvolumen drückt. Die Kompression oder die Entspannung des Gases, je nach Ein- und Ausfedern des Rades, verhindert, dass die durch den Stoss hervorgerufene Energie an die Karosserie weitergegeben wird. Das Gas reagiert daraufhin genau entsprechend den Merkmalen, die allen hydropneumatischen Federungen eigen sind, d. h., mit aussergewöhnlicher Geschmeidigkeit. Eine wirksame Stossdämpfung wird durch das Abbremsen der Flüssigkeit bei ihrem Durchfluss zur Federungskugel und umgekehrt erreicht. Jede Veränderung der Bodenfreiheit (Gewichtsveränderung) lässt einen automatischen Höhenkorrektor wirksam werden, welcher durch Zufuhr oder Abzug von Flüssigkeit zwischen Kolben und Gas die normale Bodenfreiheit des Fahrzeuges wiederherstellt: 15,5 cm ganz gleich bei welcher Belastung.

HOCHLEISTUNGSREIFEN (VR)

Die Möglichkeiten, die dieses Fahrzeug bietet, machten Reifen erforderlich, die in der Lage sind, die von ihnen geforderten Leistungen zu erbringen und insbesondere alle Qualitäten des Wagens in der Kurve aufzuzeigen. Andererseits führte der Wunsch, eine einwandfreie Stabilität bei Geradeausfahrt zu garantieren, zur Wahl eines sehr starren Reifens.

Die Reifen des Modells SM sind Michelin-Reifen, schlauchlos mit Radialkarkasse: 195/70 VR 15 X, auf breiten Felgen montiert: 6 Zoll. Ihr Aufbau ist der von Rennwagenreifen. Es sind die gleichen mit fast den gleichen Abmessungen wie die Reifen Ferrari/Daytona 375 GTB 4. Sie stellen das Beste dar, was es auf dem Gebiet der Reifen mit Radialkarkasse gibt (eine Reifenformel, deren Lob zu singen, was ihre Sicherheit durch Haltbarkeit oder auch ihre Leistung betrifft, nur noch müssig ist). Sie sind den Beschleunigungsmöglichkeiten des Modells SM vollkommen angepasst (weniger als 30 Sekunden für die Strecke von 1 km bei stehendem Start) und widerstehen den höchsten Anforderungen. Dank ihrem sorgfältig gewählten Profil und der Qualität ihres Materials behalten sie auch auf aufgeweichtem Boden ihre bemerkenswerten Eigenschaften von Strassenlage und Bodenhaftung.

LENKUNG MIT UNTERSTÜTZTER RÜCKSTELLUNG

Um dem Fahrer zu gestatten, einen Wagen mit einem derart ungewöhnlich guten Fahrverhalten und einem so leistungsstarken Motor problemlos zu nutzen, bedurfte es einer Lenkung, die es gestattet, genau und schnell auch den geringfügigsten Lenkbewegungen Folge zu leisten und dabei schwache und unwillkürliche Bewegungen des Fahrers zu ignorieren. Die Prüfung der verschiedenen in betracht zu ziehenden Faktoren hat ergeben, dass die beste Lösung darin bestand, eine so direkt wie möglich wirkende Lenkung zu wählen, mit einer Lenkunterstützung, die im Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit variiert. Die Vorteile einer direkt wirkenden Lenkung wurden durch zahlreiche Versuche und Fahrttests bewiesen. Eine gering übersetzte Lenkung ergibt ein Maximum an Möglichkeiten auf kurvenreicher Fahrbahn oder in

allen Fällen, wo es notwendig wird, schnell einem Hindernis auszuweichen, oder jedesmal, wo die Spur des Fahrzeuges in Folge einer von aussen wirkenden Kraft schnell und wirksam korrigiert werden muss: Windböen, Kreuzen eines grossräumigen Fahrzeuges, abschüssige Fahrbahn oder Rutschgefahr. Es ist dies für ein Fahrzeug ein Sicherheitsclement erster Ordnung (wieviele Unfälle haben sich aus der Tatsache ergeben, dass Fahrer nicht genug Kraft auf ihr Lenkrad ausüben konnten oder wegen der zu grossen Lenkübersetzung nicht schnell genug lenken konnten.)

Diese Sicherheit hat sich durch die Position des Raddrehpunktes in der Mitte des Rades selbst beträchtlich erhöht, aus diesem Grund wird die gesamte Kraft, die ein von einem Rad überfahrenes Hindernis hervorruft, nicht in die Lenkung übertragen, selbst wenn eine Bremse einseitig wirken würde, oder eine Reifenpanne entstände.

Die Lenkung des SM arbeitet ausserdem mit unterstützter Rückstellung: die Rückstellung variiert je nach der Fahrgeschwindigkeit. Beim Halt ist sie so vollständig dass die Vorderräder sich von selbst in Geradeausfahrt stellen, wenn man das Lenkrad loslässt. Der erforderliche Kraftaufwand zum Einschlagen der Lenkung wächst mit der Geschwindigkeit des Fahrzeuges und mit dem Radeinschlag, wobei beim Beginn des Radeinschlages der Kraftaufwand grösser ist als am Ende. Bei hoher Geschwindigkeit hält die nunmehr fester gewordene Lenkung das Fahrzeug überraschungsfrei auf der gewünschten Spur und dies mit absoluter Genauigkeit. Dieses Ergebnis wird erzielt mit Hilfe eines Fliehkraftreglers, der am Getriebeausgang angeschlossen ist; seine Drehzahl richtet sich nach der Geschwindigkeit des Wagens. Der Fliehkraftregler, mit Fliehgewichten, wirkt über einen Hebelarm auf einen hydraulischen Schieber, welcher den Druck im Kreislauf der Servolenkung so regelt, dass der auf das Lenkrad auszuübende Kraftaufwand je nach der Fahrgeschwindigkeit variiert: die sehr geringe Kraftanstrengung bei Geschwindigkeit Null wächst, je mehr die Fahrgeschwindigkeit zunimmt.

Diese Vorrichtung ist ein hervorragendes Sicherheitselement in jeder Lage und bei jeder Fahrgeschwindigkeit. Sie garantiert eine Stabilität des Fahrzeuges bei Geradeausfahrt und in der Kurve, die bis heute unbekannt war. Sie steigert die Bequemlichkeit und die Freude am Steuer, sowohl auf der Landstrasse als auch im Stadtverkehr.

Sie gestattet gleichzeitig:

- eine sehr wirksame Lenkunterstützung, die jede Anstrengung beim Parken vermissen lässt.
- eine ständig wirksame Rückstellung in Geradeausfahrt (einschliesslich beim Halt) was dem Wagen auch auf abschüssiger Bahn, bei Seitenwind, auf nasser Strasse, bei Schnee oder Glatteis eine bemerkenswerte Spurtreue verleiht.
- eine Progressivität in der Kraftanstrengung beim Radeinschlag in vollkommener Harmonie mit der Fahrzeuggeschwindigkeit.
- eine erstaunliche Stabilität bei jeder Geschwindigkeit: bei Geradeausfahrt gewinnt man den Eindruck als ob der Wagen auf Schienen liefe, und dies umsomehr, je schneller er fährt. Er bleibt stets in der Spur, ohne irgendeine Reaktion bei gleichwelcher Bodenbeschaffenheit.
- eine konstante Sicherheitsgarantie in der Kurve; bei jeder Lenkradstellung sind die Räder verriegelt und der Lenkradeinschlag kann weder durch eine Bremsdifferenz zwischen den Rädern, eine Reifenpanne, das Auftreffen eines Rades auf ein grösseres Hindernis noch durch das Fahren auf weichem Untergrund oder das Durchfahren einer tiefen Wasserpfütze beeinflusst werden.
- die Möglichkeit für den Fahrer, schnell und wirksam im Falle eines unvorhergesehenen Zwischenfalles im Strassenverkehr zu reagieren.

Die Lenkung mit unterstützter Rückstellung des Modells Citroen SM ist einzigartig auf der Welt und von neuer Konzeption. Sie ist gleichzeitig die am meisten vollkommene und sicherste, die augenblicklich in einem Automobil eingebaut ist. Sie stellt einen Fortschritt dar, der zumindest dem gleichzusetzen ist, was seinerzeit die hydropneumatische Federung bedeutete. Wie alle Neuheiten wird sie von den Fahrern eine kurze Anpassungszeit an eine neue Fahrweise verlangen (besonders im Stadtverkehr oder beim Parken), etwa ähnlich, wie es im Falle der Bremsung beim DS war, dessen Servovorrichtung, welche in der Lage ist, im Druck rasch anzusteigen, eine gewisse Gewöhnung erfordert, um kleinere Bremsstöße richtig zu dosieren, die aber als Gegenleistung eine beträchtlich höhere Sicherheit im Vergleich zu einer von der Konstruktion oder von Natur her zwangsläufig progressiven Bremse bietet.

SERVO-SCHEIBENBREMSSEN

Das Modell Citroen SM ist mit vier Servo-Scheibenbremsen ausgerüstet, die durch ein Pedal vom Typ DS betätigt werden. Die Bremse ist eine Zweikreisbremse, die über eine enorme Bremskraftreserve verfügt. Der vordere Bremskreislauf wird gespeist durch einen Bremsdruckspeicher, der mit dem Hauptreservekreislauf verbunden ist. Der hintere Bremskreislauf ist direkt an die hintere Federung angeschlossen. Ein durch die unter Druck stehende Flüssigkeit der hinteren Federung betätigter Bremskraftverteiler steuert die ausgeübte Kraft zwischen zwei Steuerschiebern je nach der Gewichtsverteilung, wodurch die Blockierung der Räder vermieden wird und wodurch ebenfalls eine optimale Bremskraft zur Wirkung kommt, ganz gleich bei welcher Belastung.

Die vier Servo-Scheibenbremsen, mit zwei voneinander unabhängigen Bremskreisläufen machen jegliches Versagen der Bremse unmöglich und geben ihr eine absolute Kraft und Betriebssicherheit.

MOTORBLOCK

Ein derartiger Wagen verlangte einen Motor ausser Serie. Es war also selbstverständlich, dass nach den Verträgen, die zu Beginn des Jahres 1968 Maserati und Citroen näher gebracht hatten, der Gedanke aufkam, an die technische Mitarbeit der berühmten Firma aus Modena zu appellieren, die ja Spezialisten in der Herstellung von Hochleistungsmotoren sind. Speziell für das Modell SM geplant und entstanden aus einer auf allen Rennplätzen der Welt erworbenen Erfahrung, auf denen Maserati seine Siege kaum noch zählen kann, ist dieser Motor ein Sechszylinder-Wunder in V-Form mit 2670 cm^3 (87 x 75) vollkommen aus Aluminium, mit 4 oben liegenden Nockenwellen, 3 Weber-Zweistufenvergaser u. halbkugelförmigem Verbrennungsraum, welcher eine Leistung von 180 SAE-PS bei 6250 U/min. entwickelt. (Steuer-PS in Frankreich: 15); das Motor-Drehmoment beträgt 23,8 mkg SAE bei 4000 U/min. .

Er besitzt die Leichtigkeit, die Widerstandsfähigkeit und die Kraft, ganz allgemein gesagt, die Perfektion der "Vollblüter" aus Modena.

Zusammen mit einem Citroen-Getriebe mit 5-Gängen, alle synchronisiert und bemerkenswert abgestuft, verleiht der Maserati-Motor dem Modell SM Leistungen, die seinen Fahrqualitäten und seiner hohen Sicherheitsstufe würdig sind: 29,9 Sek. für einen Kilometer bei stehendem Start, 16,2 Sekunden für 400 Meter; die Geschwindigkeit von 100 km/h wird erreicht, in 8,9 Sekunden; Spitze 220 km/h bei einem Kraftstoffverbrauch nach DIN, der nur 12,5 Liter beträgt. Sicherheit, Hochleistungen, Komfort, dies sind die drei Imperative, die sich die Konstrukteure des Modells Citroen SM als höchstes Ziel gesetzt hatten. Dies Ziel wurde erreicht. Dieses hervorragende Fahrzeug, geboren aus einem Gipfeltreffen der Techniker von Citroen und Maserati, stellt sich durch seine aussergewöhnlichen Sicherheitsqualitäten, seine fortgeschrittene technische Konzeption, seine Strassenlage und seine hohen Leistungen auf die Stufe der bekanntesten "Grand-Tourisme"-Fahrzeuge,

während es durch seinen in jeder Hinsicht aussergewöhnlichen Komfort, seine komplette und raffinierte Ausrüstung und die Eleganz seiner Linie mit den Grossluxus-Modellen wetteifert. Es ist würdig des Ranges, den es einnimmt, nämlich dessen eines französischen Prestigewagens, auf den viele gewartet haben.