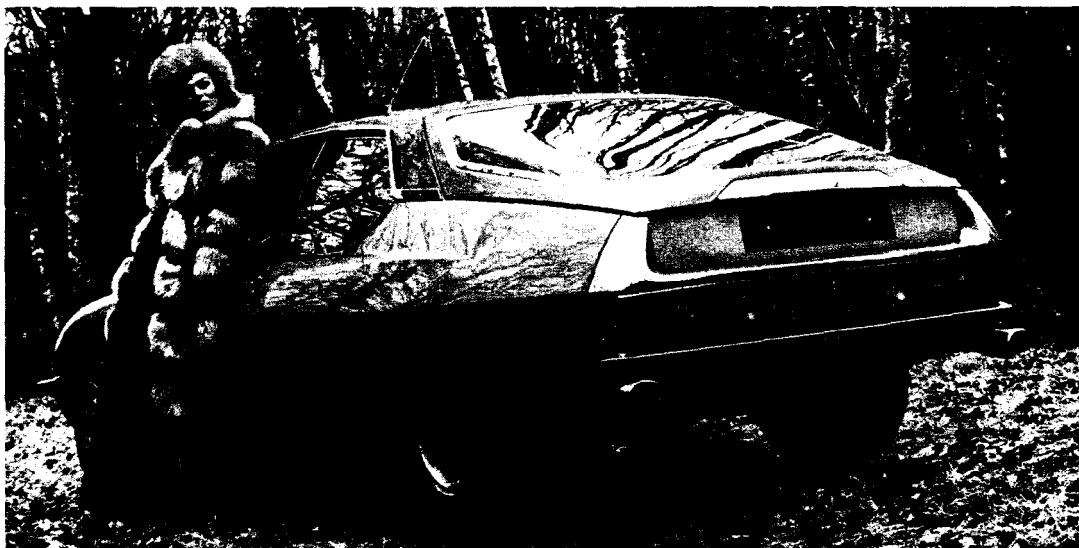




Top-Star

nicht nur der Firma Citroen, sondern der gesamten französischen Automobilindustrie soll der neue Citroen SM werden, der auf dem Genfer Salon vorgestellt wird: Er ist der erste Prestigewagen Frankreichs seit langer Zeit und der einzige mit einem Sechszylindermotor. Dieser Motor — ein 2,7 Liter V 6 mit vier obenliegenden Nockenwellen — wurde von Citroens italienischem Partner Maserati entwickelt. Seine 170 DIN-PS sollen das aerodynamisch günstige Luxus-Coupé auf 220 km/h beschleunigen und es somit zum schnellsten Frontantriebswagen der Welt machen. Zu den technischen Besonderheiten des überaus reichhaltig ausgestatteten Wagens, der sportwagenmäßige Fahrleistungen mit einem Höchstmaß an Komfort verbinden soll, gehören eine völlig neue Lenkung, deren Servounterstützung von Geschwindigkeit und Radeinschlag abhängig ist, und eine verbesserte Version der hydropneumatischen Federung. Einen ausführlichen Bericht über den neuen Citroen, der in Frankreich rund 40 000 Francs kosten soll, bringt auto motor und spott im nächsten Heft.

FOTOS: SEIDLER



Citroen SM

Schnellster Fronttriebler der Welt

Viele sagten, es wäre unmöglich, diesen Wagen zu bauen — und das war für Citroen Grund genug, ihn zu verwirklichen. Nun ist er da, und wahrscheinlich ist er einer der faszinierendsten Gran Turismo-Wagen der modernen Zeit, ein 220 km/h schneller Komfort-Sportwagen und der schnellste Frontantriebswagen der Welt.

Sie nennen ihn „SM“. M für Maserati und S für was immer man möchte, für Sport oder Special beispielsweise. Ein spezielles Ding ist er in der Tat, aber um die Wahrheit zu sagen, S war der Code-Buchstabe für das Projekt während der Entwicklungszeit, und die Citroen-Leute haben es nun dabei belassen.

Die Manager und Ingenieure von Citroen sind eigenwillige Leute. Sie sind stolz und sie geben sogar zu, eingebildet zu sein. In den letzten Jahren hatten sie eine Menge Sorgen, weil ihre Autos auf dem Markt nicht besonders gut ankamen. Seit Jahren erzählen sie ihren Kritikern, daß sie besser wüßten, was die Leute brauchten, als diese selbst. Nur was die Leute wollen, das scheinen sie darüber zu vergessen.



Nun, den Citroen SM wird das Publikum sicherlich wollen, obwohl es fraglich ist, ob Monsieur Dupont, Mister Smith und Herr Schulze wirklich ein 30 000 Mark-Auto brauchen und ob sie es sich leisten können. Citroen bereitet das aber keinen Kummer. Zur Zeit wäre die Firma froh, wenn sie, wie geplant, zwanzig Wagen pro Tag fertigstellen könnte. Die Produktion erfolgt im alten Citroen-Werk am Pariser Seine-Ufer, wobei die Motoren vom italienischen Partner Maserati angeliefert werden.

Daß sie jeden Wagen, den sie bauen, auch verkaufen können, daran zweifeln sie nicht. Noch sind die letzten Fahrversuche und Produktionsvorbereitungen nicht abgeschlossen. Deshalb soll der SM erst im September auf den Markt gebracht werden, dann aber gleichzeitig auf alle wichtigen Märkte der Welt. Er soll dort als Flaggschiff dienen für tausende „häßlicher Entlein“ und andere Citroen-Typen, die die Firma verkaufen muß, wenn sie weiterbestehen will — mit maximal 15prozentiger Aktienbeteiligung von Fiat.

Das ist jedoch nur ein Grund, warum Citroen den SM gebaut hat. Ein anderer lag in dem Ehrgeiz, Frankreichs ersten Prestigewagen seit Jahrzehnten zu bauen. Denn obwohl der SM-Motor nicht in Paris entwickelt wurde, wird er demnächst Frankreichs einziger käuflicher Sechszylinder sein. Man erinnert sich hier an die alte Tradition der Bugatti, Delage und Delahaye, die Citroen wieder lebendig machen will.

„Immer wenn wir einen neuen Wagen planen, stecken wir uns die höchsten Ziele“, sagte Claude-Alain Sarre, der neu inthronisierte Präsident der Firma. „Wir versuchen, das Unmögliche möglich zu machen. Als wir den 2 CV, unser „häßliches Entlein“ herausbrachten, hieß das Problem, ein möglichst billiges Auto mit dem größtmöglichen Komfort auszustatten. Das taten wir. Und als wir den DS auf den Reißbrettern hatten, galt es, perfekte Fahreigenschaften mit höchstem Komfort zu vereinen. Auch das schafften wir. Diesmal hieß die Aufgabe, einen völlig neuartigen Sport-



Sprite

SCHUTZMARKE

**eisklar herb
und glitzernd frisch**

SPRITE will Eis.
Klirrendes Eis.
Glitzerndes Eis.
Das weckt das Beste
in SPRITE.
Das Besondere.
Überraschend frischer
Geschmack. SPRITE —
prickelnd kühl.
Servieren Sie SPRITE
auf Eis.



Eis weckt das Beste in Sprite



Citroën SM

FORTSETZUNG

Die Eigenwilligkeit der Citroën-Stilisten kommt beim neuen Großtyp SM besonders stark zum Ausdruck, so daß sich für Freunde avantgardistischen Automobilbaus ein erwägenswertes Angebot auftut.

Bei der Innenausstattung herrscht Funktionalität vor; man blickt auf übersichtliche Rundinstrumente, Schalthebel und Handbremse liegen gut zur Hand.



wagen zu bauen. Bisher muß man sich in Hochleistungsautos mit spärlichem Komfort begnügen. Wir aber wollten hohe Leistung und außergewöhnlichen Komfort verbinden. Weiter galt es, einen Sportwagen zu bauen, mit dem jedermann leicht fahren kann. Wer würde schon seinen Kaufmann an der Ecke einen Ferrari oder Lamborghini fahren lassen? Den Citroen SM aber könnte er fahren: Wir haben ihn nämlich so gebaut, daß er sicher sein muß, unabhängig von den Fähigkeiten des Fahrers. Und schließlich hat niemand gedacht, daß man überhaupt einen extrem schnellen und ebenso sicheren Frontantriebswagen bauen könnte. Wir haben es getan."

Im Sommer sollen bereits einige Testwagen zur Verfügung gestellt werden, um zu beweisen, daß Citroen diese hochgesteckten Ziele wirklich erreicht hat. Die Citroen-Leute mögen eingebilddet sein, aber bisher wurden sie nie der grundlosen Prahlerei überführt, wie so viele andere ihrer Branche. Nicht von ungefähr hat Fiat vor zwei Jahren enorm viel Geld in diese Firma investiert; vielmehr dürfte die gute Reputation von Citroen auf dem technischen Sektor ein entscheidender Grund dafür gewesen sein.

Man sollte sich daran erinnern, daß Citroen 1955 im Typ DS das erste hydropneumatische Aufhängungssystem und die erste servounterstützte Scheibenbremse angeboten hat. Heute behaupten die Ingenieure der Firma, daß ihre im SM verwirklichte, neue Lenkung ebenso revolutionär sei wie die anderen technischen Erstleistungen vor 15 Jahren.

Tatsächlich bedarf es wohl eines Tricks, um in einem 220 km/h schnellen Fronttriebler stets sicher auf der Straße zu bleiben. Der Trick von Citroen ist die neue Lenkung. Ihr Geheimnis ist ein kleines Stück Metall, 12 cm hoch und 8 cm dick: Dieser Regulator für die „Servolenkung mit unterstützter Rückstellung“ sorgt dafür, daß die auf das Lenkrad ausgeübte Kraft mit der Geschwindigkeit des Wagens variiert. Ein Fliehkraftregler,

am Getriebe angeschlossen, wirkt auf einen hydraulischen Schieber, welcher den Druck im Kreislauf der Servolenkung entsprechend regelt. Je nach Fahrgeschwindigkeit muß der Fahrer also verschiedene hohe Lenkkräfte aufwenden.

Die unterstützte Rückstellung bringt die Vorderräder in jeder Situation in die Geradeausstellung zurück, und zwar beim Fahren wie auch bei Parkmanövern im Stand. Da das Lenkrad immer ohne Anstrengung gedreht werden kann, konnte die Lenkung doppelt so direkt übersetzt werden wie beim Citroen DS: Man benötigt nur eine Lenkradumdrehung von Anschlag zu Anschlag. Nach Aussage von Citroen soll das neuartige Lenksystem dem SM eine bisher nicht bekannte Richtungsstabilität verleihen; auf der Geraden fährt der Wagen angeblich wie auf Schienen. Und je schneller man fährt, um so stärker wird der Führungseffekt der Lenkung.

„Ich glaube nicht, daß Sie irgendwo ein ähnlich mühelos und perfekt zu handhabendes Auto finden werden“, sagte Citroens Chefkonstrukteur stolz. „Unser Wagen ist wahrscheinlich der sicherste und komfortabelste GT, den man sich heute als Techniker erhoffen kann. Es ist eine vollkommen neue Art zu fahren. Als vor 15 Jahren der DS eingeführt wurde, mußten unsere Kunden lernen, eine Bremse zu benutzen. Nun werden sie eine neue Lenkweise erlernen müssen, aber wenn sie sie erst einmal gewöhnt sind, werden sie keine andere mehr wollen.“

Zunächst einmal spielt der Citroen SM die Rolle eines Stars auf dem Genfer Salon, wo ihn zahlreiche Juroren sicherlich schon für die Auszeichnung „Auto des Jahres“ vorgemerkt haben. Denn welche Revolution in bezug auf die Fahrtechnik er auch bringen mag oder nicht, er hat auch noch andere bemerkenswerte Merkmale.

Seine Form entstammt der hauseigenen Stylingabteilung, vermeidet aber erfreulicherweise jene freiwillige Häßlichkeit, die anderen Citroen-Produkten eigen ist. Auch der SM wirkt avantgardistisch, doch

Tränen retten keinen Führerschein. Wir schon.

Wir – die ARAG. Und auf uns ist Verlaß.

Täglich verlieren viele Autofahrer ihren Führerschein. Oft zu Unrecht. Aber nicht wenige haben es schon geschafft, ihn wieder zurückzuholen. Mit uns. Und auf unsere Kosten. Denn wer recht hat, soll auch recht bekommen. Ganz gleich, gegen wen.

Diese Sicherheit können Sie auch haben. Morgen schon. Und nicht nur, wenn's um Ihren Führerschein geht. Denn es gibt ARAG-Spezial-Rechtsschutz für jeden Lebensbereich. Fragen Sie uns, welcher für Sie richtig ist.



für alle

weil jeder Rechtsschutz braucht.

Wollen Sie spielen eine Europa-Rolle gewinnen? Oder eine nach Kopenhagen Oder London Oder Paris. Und erfahren, was ARAG-Rechtsschutz ist?

Dann fordern Sie unser Spiel „Die ARAG in Europa“ an. Coupon ausfüllen und in frankiertem Briefumschlag einwerfen. An: ARAG Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG, 4 Düsseldorf, Bechstraße 110.

Vor- und Zuname: _____
 Beruf: _____
 Ort: _____
 Straße: _____

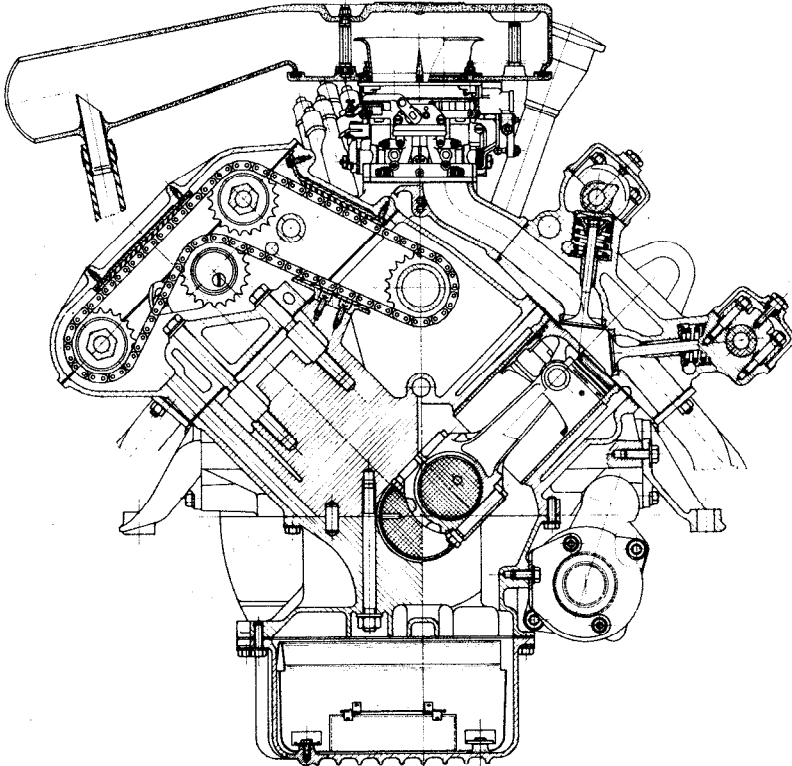
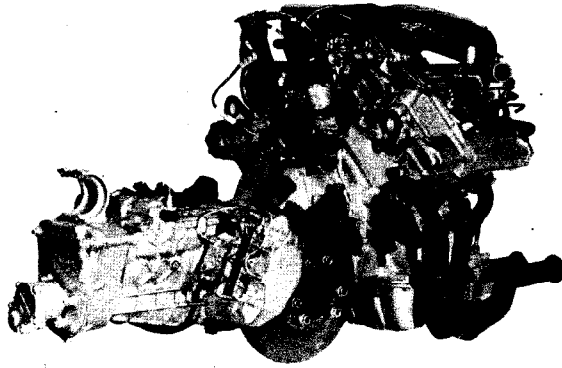
AMS 11

STELLA

Citroen SM

FORTSETZUNG

Der Sechszylinder V-Motor stammt von Maserati. Mit vier obenliegenden Nockenwellen und 170 PS Leistung bei 2,7 Liter Hubraum zählt er zu den derzeit fortschrittlichsten Kolbenmotoren.



hat er nicht die Absicht, irgend jemanden zu schockieren. Mit einer langen und breitflächigen Motorhaube sowie einem großen, flachen Heckfenster über dem schroff abgeschnittenen Heck sieht der SM aggressiv aus. Die Karosserie ist zweitürig und bietet innen vier Einzelsitze. Charakteristisch für die Front ist ein Lichtband mit sechs Scheinwerfern: Je zwei sind Abblendlampen, Breitstrahler und Weitstrahler. Alle verfügen über Halogenlampen und regulieren sich automatisch auf die Stellung des Wagens (beladener Kofferraum) ein. Die Weitstrahler schlagen zusätzlich, wie beim DS, mit den Vorderrädern seitlich ein.

Für europäische Verhältnisse ist der SM ein großes Auto: 2950 mm Radstand und 4890 mm Gesamtlänge sind üppige Maße, zumal für einen Sportwagen. Die Radaufhängung mit hydropneumatischer Federung garantiert wie beim DS eine konstante Bodenfreiheit bei unterschiedlichen Belastungszuständen. Vier verschiedene Höhenstellungen können vom Fahrer mit einem Hebel vorgewählt werden. Die fortgeschrittene Technik in Form der neuartigen Lenkung, der servounterstützten Vierrad-Scheibenbremsen und der hydropneumatischen Federung dient nach dem Willen der Citroen-Techniker nicht so sehr dazu, den Fahrkomfort zu

erhöhen und faule Fahrer zu verwöhnen: Für sie sind diese Prinzipien vor allem Bausteine für eine überdurchschnittliche Fahrsicherheit. Der Grund, warum sich Citroen die Majorität der italienischen Maserati-Werke kaufte, schon Monate bevor Fiat mit dem Kauf von 15 Prozent der Citroen-Anteile Revanche übte, ist der Motor des SM. Speziell für diesen Wagen entwickelte Maserati einen neuen Sechszylinder mit 90° V-Winkel und vier obenliegenden und über Ketten angetriebenen Nockenwellen. Mit 2670 ccm Hubraum blieb man im europäischen Rahmen. Gespeist durch drei Weber-Doppelvergaser verfügt die Ma-

schine über 170 DIN-PS bei 5500 U/min sowie ein maximales Drehmoment von 23,5 mkg (DIN) bei 4000 U/min. Über ein mechanisches Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung gelangt die Leistung an die Vorderräder. Sie soll dem SM eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h ermöglichen sowie Beschleunigungswerte von 8,9 s für 0 bis 100 km/h und 30 s für den stehenden Kilometer. Für rund 40 000 FF wird Citroens Spitzenmodell eine außerordentlich komplette Ausstattung bieten, zu der man lediglich noch eine Klimaanlage, ein Radio, getönte Scheiben und Lederpolster hinzukaufen kann.

Edouard Seidler

DATEN UND MESSWERTE

Citroen SM

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, vorn querliegend, Bohrung \times Hub 87 \times 75 mm, Hubraum 2670 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 170 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 63,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 23,5 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5500 U/min) 13,7 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, 4 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, 3 Weber Doppelvergaser 42 DC NF, Batterie 12 V 70 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 780 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontantrieb, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 0,342 (2,924), II. 0,515 (1,942), III. 0,756 (1,323), IV. 1,031 (0,670), V. 1,321 (0,757), Achsantrieb 4,375.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten an Schwingarmen, hydropneumatische Verbundfederung, Zahnstangen-Servolenkung mit unterstützter Rückstellung, Servowirkung geschwindigkeitsabhängig, Zweikreisbremsanlage mit automatischer Bremskraftverteilung, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Vorderräder wirkend, Felgen 6" \times 14, Gürtelreifen Michelin X 195/70 VR 15.

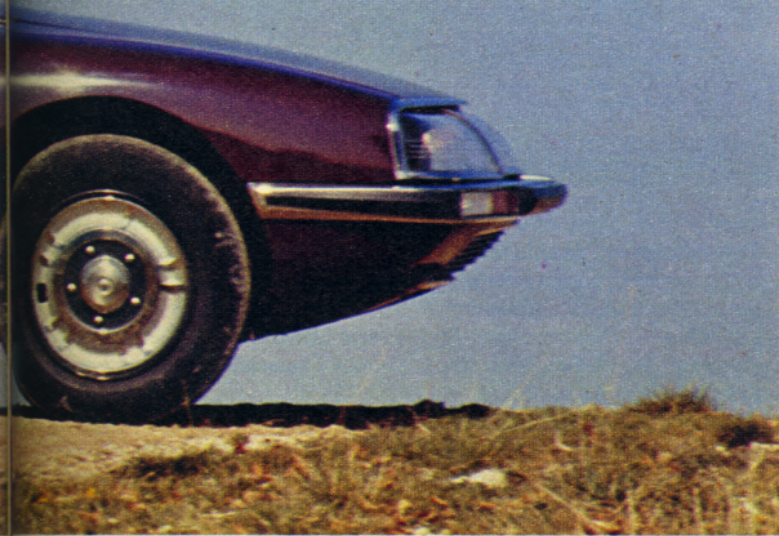
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2950 mm, Spur 1526/1326 mm, Außenmaße 4893 \times 1836 \times 1324 mm, Wendekreis 10,50 m. Leergewicht (Werksangabe) 1450 kg (davon Vorderachse 900 kg, Hinterachse 550 kg, Gewichtsverteilung 62,1 : 37,9), zulässiges Gesamtgewicht 1840 kg, Leistungsgewicht 8,5 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 10,5 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (Werksangabe):
 0 bis 100 km/h 8,9 s
 400 m mit stehendem Start 16,2 s
 1 km mit stehendem Start 30,0 s
 Höchstgeschwindigkeit 220 km/h





Wunder- waffe

Noch jetzt, über ein Jahr nach seinem Erscheinen, ist der Citroen SM auf den deutschen Straßen weitgehend unbekannt. Der hohe Preis, aber auch eine gewisse Zurückhaltung der (wenigen) in Frage kommenden Käufer haben dafür gesorgt, daß erst einige Einzelstücke den Weg in deutsche Hände fanden. auto motor und sport hatte im Herbst 1970 einen ersten kurzen Testbericht gebracht und fuhr nun ein SM-Exemplar mehrere Wochen lang, um praktische Erfahrungen mit diesem bemerkenswerten Auto zu sammeln.

Das „M“ in der Typenbezeichnung deutet auf Maserati — die italienische Sportwagenfirma, die vor einigen Jahren in Citroen-Besitz übergang und mit der Konstruktion des Motors für das neue Flaggschiff beauftragt wurde. Der Motor wird auch bei Maserati gebaut, das Fahrwerk des SM entspricht im Prinzip den Limousinen der D-Baureihe von Citroen mit einigen Verbesserungen an der Hydraulikfederung und an der Servolenkung. Die Größe und das beträchtliche Gewicht von über anderthalb Tonnen stufen den SM trotz seines sportlichen Motors mehr unter die Luxuscoupés ein als unter die echten Sportwagen.

Längen-Luxus

Mit 2,95 Metern zwischen den Achsen zählt der SM zu den Radstandsriesen — begnügen sich doch selbst ausgewachsene Mercedes SEL-Limousinen mit 2,87 Metern. Das bedeutet aber nicht, daß im Innern des SM besonders viel Platz ist, denn der Radstand wird zum großen Teil vom Motorraum in Anspruch genommen. Man muß, wenn man die

gewichtige Haube hochgestemmt hat, den Motor zunächst suchen — er sitzt ziemlich bescheiden vor der Spritzwand und streckt nach vorn eine lange Welle heraus, mit der Lichtmaschine, Hydraulikpumpe und Kältekompressor angetrieben werden. Diese Aggregate füllen mit ihrem Beiwerk den gesamten vorderen Teil des Motorraums und erwecken den Eindruck einer höchst komplexen und komplizierten Technik. Die Mechaniken für automatische Scheinwerfer-Korrektur und Kurven-Fernscheinwerfer, ein Ölkühler und die im rechten vorderen Radkasten versteckte Batterie sorgen dafür, daß jedes Plätzchen ausgenutzt ist.

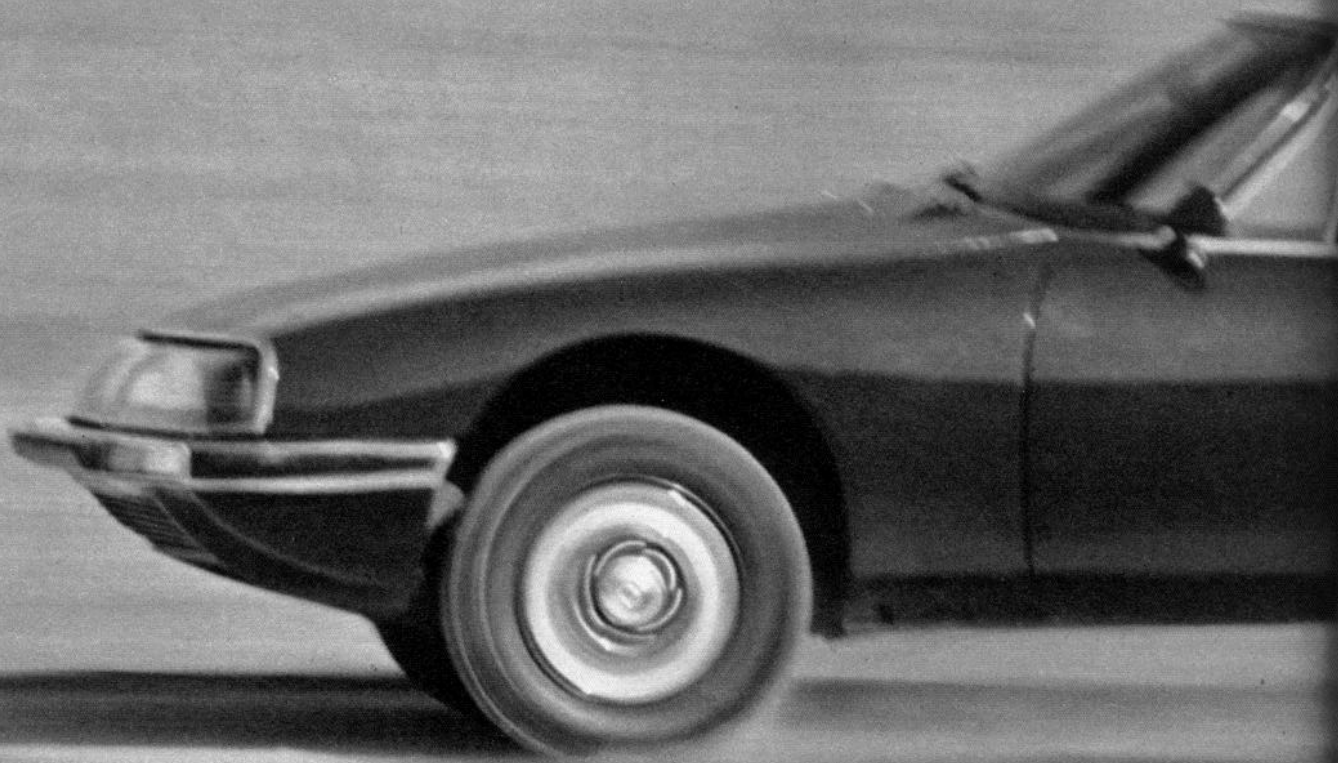
Vorzüge

- Sehr gute Richtungsstabilität bei allen Fahrbedingungen
- Sicheres, wenig untersteuerndes Kurvenverhalten
- Sehr guter Federungskomfort
- Hohe Fahrleistungen und relativ niedriger Verbrauch durch strömungsgünstige Form

Nachteile

- Lenkung wegen übertrieben direkter Übersetzung und geschwindigkeitsabhängiger Servowirkung gewöhnungsbedürftig, empfindlich gegen Verreißen
- Lauter, unkultivierter Motor
- Im Verhältnis zur Karosseriengröße wenig Innen- und Kofferraum
- Schalter und Instrumente unübersichtlich
- Unbequeme Sitze mit schlechter Seitenführung

Diese Ansammlung technischer Leckerbissen nimmt viel Fläche, aber wenig Höhe in Anspruch. Wer die flache SM-Haube von außen sieht, kann kaum darauf kommen, daß hier ein V-Motor mit obenliegenden



auto motor sport **Test**

Citroen SM

Nockenwellen untergebracht ist. Des Rätsels Lösung liegt in der tiefen Anordnung des Motors hinter der Vorderachse, die zudem noch für eine ausgeglichene Gewichtsverteilung und für einen niedrigen Schwerpunkt sorgt. Dadurch wird viel Länge verbraucht, und das ist auch der Grund dafür, daß diese früher sehr gebräuchliche Bauweise heute kaum noch zu finden ist.

Statt durch einen Kühlergrill wird die Front des SM durch gewölbte Scheiben geziert, unter denen außer sechs Scheinwerfern auch das Nummernschild untergebracht wurde, was — wie der Kraftfahrzeugbrief ausdrücklich vermerkt — in Deutschland eigentlich nicht zulässig ist. Der Kühlluft einlaß befindet sich unter der Stoßstange. Die Verglasung dient nicht nur dem Aussehen, sondern auch der Aerodynamik, die für die Karosserieform dieses Autos bestimmend war. Citroen gehört zu den letzten Verfechtern der aerodynamischen Karosserie — eine Überzeugung, die in günstigen Verbrauchswerten und ho-

hen Spitzengeschwindigkeiten praktische Resultate zeitigt. Details wie die hinteren Radabdeckungen und die sorgfältig geglätteten Scheibeneinfassungen zeigen, daß man sich die Sache etwas kosten ließ. Laut Citroen soll der cw-Wert noch um 25 Prozent günstiger liegen als bei den D-Limousinen.

Auch das hochgezogene Heck dient der Aerodynamik. Der Orientierung des Fahrers nach hinten dient es weniger, während man nach vorn und zur Seite gute Sicht hat. Die Heckscheibe und die darunter liegende Abdeckung lassen sich nach oben klappen und geben den Kofferraum frei, der mit 288 Litern nutzbarem Raum (nach auto motor und sport-Norm) von ausreichender Größe, aber durch das in den Boden hineinragende Reserverad recht zerklüftet ist.

Das Besteigen der Rücksitzbank wäre schwierig, wenn sich nicht die Vordersitze durch eine sinnvolle Mechanik nach Umklappen der Lehnen leicht nach vorn schieben ließen, ohne daß ihre Einstellung dadurch verändert wird. Dieser Kunstgriff ermöglicht einen relativ bequemen Einstieg, so daß sich der SM als Viersitzer verwenden läßt — wenn auch mit der Einschränkung, daß die Rücksitze zwar viel Breite,

aber wenig Knieraum bieten. Den vorderen Sitzen fehlt es nicht an Einstellmöglichkeiten, dafür aber an Seitenführung — sie fühlen sich hart, glatt und rutschig an. Das Bestreben, die superweichen Sitze der Limousinen durch mehr sportliche Ausführungen zu ersetzen, hat also nicht zu einem befriedigenden Resultat geführt.

Fragwürdig ist auch die Gestaltung der Instrumente, die durchweg zu klein und zu unübersichtlich ausgefallen sind. Die gutgemeinte Bremsweganzeige im Tachometer kann nur mit Mühe entziffert werden, und auch das (vom Lenkrad halbverdeckte) Kontrollinstrument mit seinen diversen Anzeigen informiert den Fahrer nicht so klar, wie es wünschenswert wäre.

Heizung, Lüftung und Klimaanlage leisten Erfreuliches, nur ist leider die Kaltluft so konzentriert geführt, daß sie bestimmte Körperteile stark und andere überhaupt nicht berührt — was lästig und auch gesundheitlich nicht ganz unbedenklich ist. Jegliche Perfektion fehlt dem auf Wunsch in der Mittelkonsole eingebauten Radio. Im Testwagen funktionierte die Sendereinstellung nicht, außerdem ist die Bedienung unerreicht umständlich: Ein Knopf dient zum Ein- und

Ausschalten des Gerätes, ein weiterer zum Ausfahren der Antenne, ein dritter zum Einfahren der Antenne, ein vierter zum Regeln der Lautstärke usw. Citroen kann kein anderes Radio liefern, weil mit dem Hersteller dieses Gerätes ein Vertrag geschlossen wurde. Die Klangqualität war dank der eingebauten drei Stereo-Lautsprecher gut.

Auftragsarbeit

Warum Citroen den Motor bei Maserati in Auftrag gab, ist nicht leicht zu ergründen. Wollte man das Image aufbessern? Scheute man den Bau eines Kleinserien-Motors im eigenen Hause? Traute man den Maserati-Konstrukteuren mehr zu als den eigenen? Wie dem auch sei — wer den SM kauft, muß sich mit dem Motor abfinden. Abfinden insofern, als in vergleichbaren Autos — dem BMW 3 Liter-Coupé, dem Jaguar E, dem Mercedes 350 SLC, von USA-Coupés ganz zu schweigen — weit kultiviertere Triebwerke zu haben sind, die das gleiche oder mehr leisten.

Das bedeutet nicht, daß dieser Maserati-Motor schlecht ist. Er ist nur nicht ganz zeitgemäß mit seinem rauhen, lärmenden Laufgeräusch und seinen Vi-



brationen. In Italien sagt man schon seit jeher von den Maserati-Motoren, sie seien „Bauernmotoren“, und das trifft auf den SM-Motor ganz bestimmt zu. Es steckt auch Positives hinter dieser Bezeichnung, nämlich die Begriffe der Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit. Aber in einem Luxuscoupé erwartet man eigentlich nicht nur das, sondern auch leisen und kultivierten Lauf.

Die Geräuschpalette des Motors ist derart umfangreich, daß man nur mit Mühe die Vorstellung überwinden kann, es werde in Kürze einen großen Schlag tun und alles sei dahin. Der Schlag bleibt aus — Kilometer für Kilometer und Tag für Tag, und langsam wächst das Zutrauen zu dem rauhen Gesellen, der da vorn sein Wesen treibt und respektable Leistungen bringt. Auf freier Strecke stellt sich denn auch Zufriedenheit ein, im Stadt- und Kurzstreckenverkehr dagegen, wo man nur den Lärm hat und die Leistung nicht benutzen kann, überwiegen die störenden, komfortmindernden Eindrücke.

Mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderkopf, im ganzen also vier, leistet der 2,7 Liter V 6 170 PS, und zwar schon bei 5500 U/min. Das bedeutet, daß er für

seinen relativ kleinen Hubraum gute Durchzugskraft bietet — die Leistung kommt nicht nur aus der Drehzahl. Was er mit dem schweren Auto an Elastizität schaffen kann, das schafft er, man kann bei mittlerem Tempo in den oberen Gängen dahinrollen und braucht das

dem stets reichlicher Leistungsüberschuß verfügbar ist, hängt einmal mit dem guten, leicht und exakt schaltbaren Fünfganggetriebe und zweitens mit der guten Beschleunigung im mittleren und oberen Geschwindigkeitsbereich zusammen, die ein Resultat des

sem Wert hinaufgedient hat, aber es ist ja auch weniger die effektive Spitze wichtig als das Beschleunigungsverhalten im oberen Geschwindigkeitsbereich. Dieser Punkt gehört zu den starken Seiten des SM: Er marschiert jederzeit zügig auf die 200 km/h-Marke los.

ZUM VERGLEICH		Citroen SM	BMW 3.0 CS	Ford Capri RS	Mercedes 350 SL	Porsche 911 S
Hubraum	ccm	2675	2985	2637	3499	2341
Leistung	PS/U/min	170/5500	180/6000	150/5800	200/5800	190/6500
Preis	DM	33 855.—	27 840.—	16 195.—	29 970.—	30 680.—
Beschleunigung in sec						
0 bis 60 km/h		5,0	4,0	3,7	3,7	3,5
0 bis 80 km/h		7,4	5,9	5,6	5,7	5,6
0 bis 100 km/h		10,5	8,5	7,7	8,4	7,4
0 bis 120 km/h		15,4	12,1	10,8	11,9	10,2
0 bis 140 km/h		20,4	16,6	14,4	16,1	13,2
0 bis 160 km/h		28,2	22,9	19,7	21,5	17,8
0 bis 180 km/h		38,6	32,0	27,6	29,9	23,0
1 km mit stehendem Start		31,6	29,5	28,1	29,2	27,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	217,5	213,0	202,5	215,6	231,4

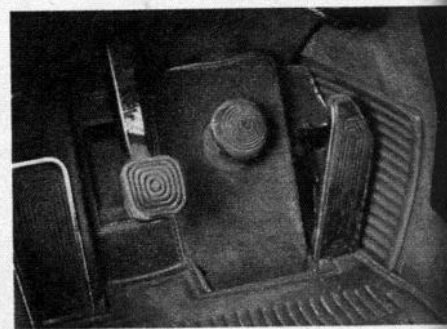
beachtliche Drehvermögen — bis 6500 U/min — nicht unbedingt auszunutzen. Beim vollen Beschleunigen vermag er im unteren Geschwindigkeitsbereich echte Sportwagenwerte nicht ganz zu realisieren, er bleibt von 0 auf 100 km/h über 10 Sekunden. Daß trotz-

geringen Luftwiderstandes ist. Dem geringen Luftwiderstand verdankt der SM auch seine hohe Spitzengeschwindigkeit von ca. 220 km/h — ein Tempo, das andere Autos mit 170 PS bei weitem nicht erreichen. Zwar braucht er im V. Gang einige Zeit, bis er sich zu die-

Da bis 180 km/h der IV. Gang als zusätzlicher Beschleunigungsgang verfügbar ist, präsentiert sich der SM als souveränes Autobahnfahrzeug, dem nur im Porsche 911 S und im Mercedes 6,3 gleichwertige Partner erwachsen können — wenn man von seltenen Super-



Von innen bietet der SM einen nicht weniger eigenwilligen Anblick als von außen. Das sehr kleine Lenkrad ist einspeichig ausgeführt, die ovalen Instrumente zeichnen sich nicht durch übermäßig gute Ablesbarkeit aus. Die bei umgeklappter Lehne leicht verschiebbaren Vordersitze verbessern den Einstieg nach hinten.

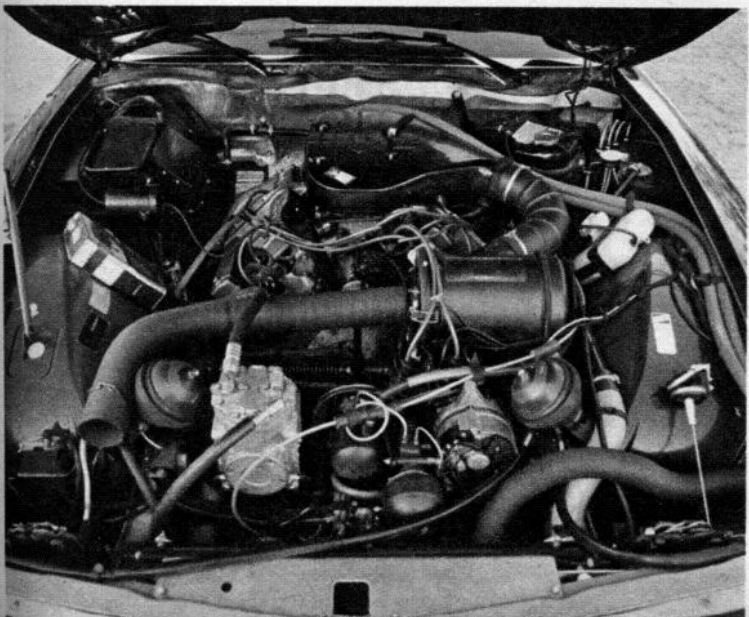
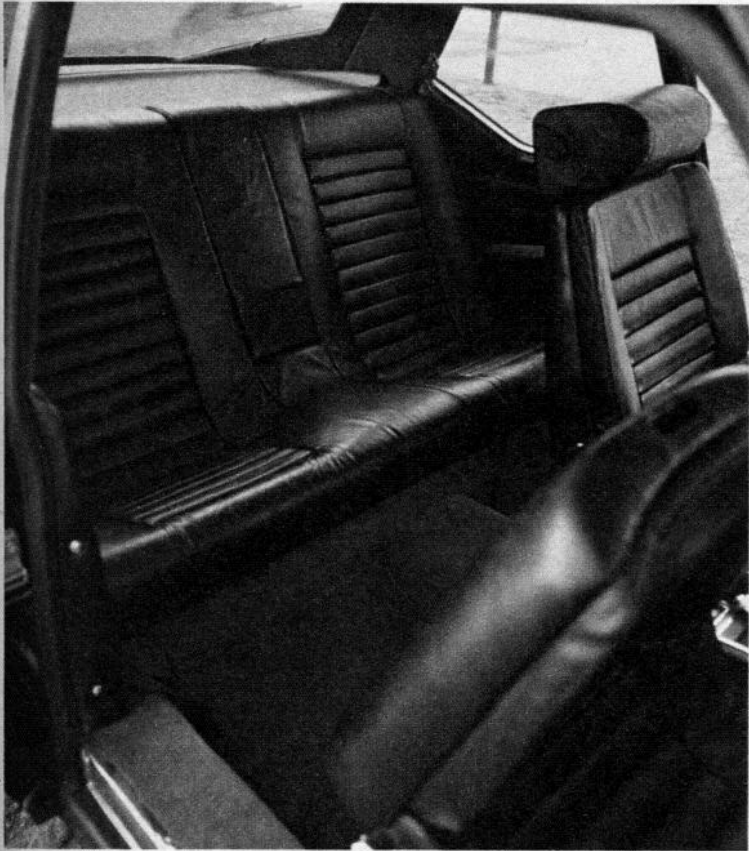


Wie die D-Limousinen von Citroen hat auch der SM einen Bremsknopf. Die Dosierung der Bremskraft erfolgt ohne den sonst üblichen Pedalweg lediglich durch unterschiedlichen Fußdruck. Unter der großflächigen Motorhaube erweist sich die Suche nach dem Motor als schwierig. Man findet ihn vor der Spritzwand. Die vorn montierten Aggregate treibt er über eine Hilfswelle an.





Citroën SM



sportwagen höchster Preisklassen einmal absieht. Auf der Autobahn ist auch das Motorgeräusch weniger störend, da es nicht wesentlich zunimmt, sondern mehr und mehr in den Wind- und Rollgeräuschen untergeht.

Erfreulich ist auch, daß der SM seine hohen Autobahnfahrleistungen mit vergleichsweise niedrigem Benzinverbrauch absolviert: Die maximalen Werte lagen bei 18 Liter/100 km, bei mittelstarkem Verkehr wurden immer noch hohe Durchschnitte mit Werten zwischen 14 und 16 Liter/100 km erzielt. Im Kurzstreckenverkehr macht es der SM nicht viel billiger — hier wirkt sich die strömungsgünstige Form weniger aus, während das hohe zu beschleunigende Gewicht stark zu Buch schlägt: Man braucht zwischen 13,5 und 16 Liter/100 km. Mäßiger Ölverbrauch war festzustellen, er hielt sich im Rahmen von ca. einem Liter auf 1000 km. Was die Zuverlässigkeit des Motors angeht: Keines der mechanischen Geräusche verstärkte oder veränderte sich während der ca. 2500 Testkilometer, der Ölverbrauch ging sogar etwas zurück, die Leistung war jederzeit voll da — alles Indizien für gute Motorgesundheit. Das einzige Teil, das schlapp machte, war die Kupplung, die eine wegen schlechten Wetters notwendig werdende Wiederholung der Beschleunigungsmessungen nicht überstand. Aber man muß gerecht sein: Beschleunigungsmessungen sind das Schlimmste, was man einer Kupplung antun kann, besonders bei einem schweren Auto mit hochdrehendem Motor. Man kann also davon ausgehen, daß die Kupplung bei normaler Beanspruchung noch lange mitgemacht hätte.

An der Schnur gezogen

Die gute Note, die sich der SM auf der Autobahn durch seine

Fahrleistungen verdient, wird durch das Fahrwerk noch übertroffen. Und zwar in drei wichtigen Punkten: Geradeauslauf, Fahrkomfort und Bremsvermögen. Es ist schon ein besonderes Erlebnis, wie dieses Auto bei hohem Tempo wie an der Schnur gezogen seine Bahn zieht, unbeeindruckt durch Seitenwind oder Fahrbahnunebenheiten. Und wie es beim Bremsen wie von einer Geisterfaust festgehalten wird — ohne Schütteln, ohne Geräusche, ohne die geringste Richtungsabweichung. Das darf natürlich nicht zu dem Irrtum führen, hier sei Unmögliches möglich gemacht worden — irgendwo gibt es eine Grenze der Haftung, irgendwann blockieren die Michelin XVR-Reifen; und zwar ziemlich plötzlich. Aber die Spur verläßt der SM beim Bremsen so gut wie nie, er bleibt auch sehr gut lenkbar und verträgt weitgehend das Bremsen in Kurven. Zum Teil hängt dies mit der schon im DS bewährten Radaufhängung zusammen, besonders auch mit dem in der Radebene liegenden Drehpunkt der gelenkten Vorderräder, der Einflüsse von Bremskräften auf die Lenkung ausschließt. Aber die Spurtreue ist auch eine Folge des sehr langen Radstandes und der automatischen lastabhängigen Regelung der Bremskräfte an den Hinterrädern. Von allen Autos der Welt hat wahrscheinlich dieses eine Antiblockier-Automatik am wenigsten nötig.

Das einzige Merkmal des SM-Fahrwerks, das in Frage gestellt werden muß, ist die Lenkung. Sie arbeitet außerordentlich direkt und wurde mit einer Servoanlage versehen, deren unterstützende Wirkung bei zunehmender Geschwindigkeit abnimmt. Damit soll erreicht werden, daß für Lenkradausschläge bei hoher Geschwindigkeit, wo sie sich stärker auswirken, mehr Kraft aufgewandt werden muß. Das ist im Grunde auch richtig, nur arbeitet die Lenkung so direkt, daß das Fahrzeug auch bei

Technische Daten und Meßwerte

Citroen SM

MOTOR

Sechszylinder Viertakt V-Motor, Bohrung x Hub 87 x 75 mm, Hubraum 2675 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 170 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 63,55 PS/Liter, maximales Drehmoment 23,5 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 13,7 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 2775 U/min) 6,9 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, je zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 13 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 7 Liter, Ölkühler, 3 Weber Fallstrom-Doppelvergaser 42 DC NF, elektrische Benzinpumpe, Benzintank im Heck 70 Liter, Batterie 12 V 70 Ah, Drehstromlichtmaschine 780 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,92 (12,775), II. 1,94 (8,488), III. 1,32 (5,775), IV. 0,97 (4,244), V. 0,76 (3,325), R. 3,15 (13,781), Achsantrieb 4,375.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn und hinten Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern, hinten an Längsschwingarmen, vorn und hinten Stabilisator, hydropneumatische Federung mit hydraulischer Abstützung und Niveauregulierung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisssystem, Bremskraftverteiler, Bremskraftverstärker, mechanische Hebelhandbremse (zwischen den Vordersitzen) auf die Vorderräder wirkend, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Felgen 6 J x 15, Gürtelreifen Michelin X 195/70 VR 15, Abrollumfang 1990 mm.

ABMESSUNGEN

Radstand 2950 mm, Spur 1525/1325 mm, Außenmaße 4895 x 1835 x 1325 mm, Innenbreite vorn 1435 mm, hinten 1480 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 885 mm, hinten 845 mm, Sitztiefe vorn 460 mm, hinten 430 mm, Knieraum hinten 30—180 mm, Wendekreis links 11,7 m, rechts 11,6 m, 2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumkapazität (auto motor und sport-Norm) 288 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht 1450 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1800 kg, Zuladung 350 kg, Personen-

indexzahl 4,1, Leistungsgewicht vollgetankt 8,5 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 10,5 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 217,5 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	3,0 s
0 bis 60 km/h	5,0 s
0 bis 80 km/h	7,4 s
0 bis 100 km/h	10,5 s
0 bis 120 km/h	15,4 s
0 bis 140 km/h	21,4 s
0 bis 160 km/h	28,2 s
0 bis 180 km/h	38,6 s
1 km mit stehendem Start	31,6 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. und V. Gang ab 40 km/h)

	IV. Gang	V. Gang
40 bis 60 km/h	5,8 s	7,0 s
40 bis 80 km/h	10,6 s	14,1 s
40 bis 100 km/h	15,5 s	20,9 s
40 bis 120 km/h	20,4 s	28,7 s
40 bis 140 km/h	25,8 s	36,5 s
40 bis 160 km/h	32,2 s	45,0 s
40 bis 180 km/h	41,1 s	56,1 s
1 km ab 40 km/h	34,4 s	38,5 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 61 km/h
II. Gang	14 bis 91 km/h
III. Gang	22 bis 129 km/h
IV. Gang	33 bis 182 km/h
V. Gang	43 bis 234 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	56 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	84 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	86 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	17,7 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	12,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	15,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	13,1 L/100 km
Kurzstrecke	13,5—16,0 L/100 km
Testverbrauch	15,4 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

PREISE

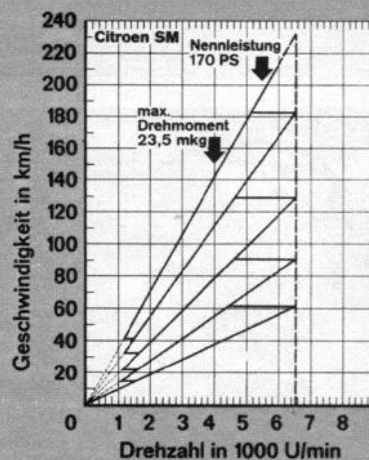
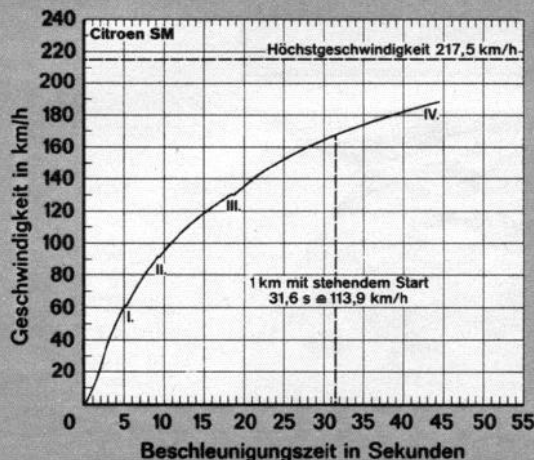
Limousine zweitürig	DM 33 855.—
Österreich:	
Limousine zweitürig	öS 290 850.—
Schweiz:	
Limousine zweitürig	sfr 43 000.—

Hersteller:

S. A. André Citroen, quai André Citroen, 133, Paris XV, Frankreich.

Importeur:

Citroen Automobil AG, 505 Porz-Westhoven, Nikolausstraße 84.



Citroen SM

hohem Tempo noch sehr leicht durch eine unbedachte Bewegung verrissen werden kann. Normalerweise wird sich der Fahrer davor hüten. Was aber passiert, wenn schnelle Ausweichreaktionen notwendig werden, ob man in solchen Fällen noch die Nerven hat, die Lenkbewegungen so vorsichtig wie nötig zu dosieren — das kann niemand mit Sicherheit sagen. Den Erfahrungen nach, die man bei langsamem Tempo macht, ist in solchen Fällen mit zu starken Reaktionen zu rechnen, die sich verhängnisvoll auswirken können. Denn niemand, der zum ersten Mal im SM sitzt, kommt auf Anhieb mit der Lenkung zurecht. Besonders, wenn gleich nach dem Anfahren eine kleine Kurve zu bewältigen ist, findet ein Schlangenlinienfahren statt, das bei Außenstehenden den Eindruck erwecken muß, der Fahrer des Wagens sei nicht ganz nüchtern.

Diese Direktheit der Lenkübersetzung ist übertrieben, etwas weniger würde der Handlichkeit keinen Abbruch tun, zumal die Lenkung dann etwas leichter gehen würde. Schon wegen des schwierigen Überganges von anderen Autos auf den SM sollte sich Citroen das überlegen — sonst sind zum Beispiel Hausfrauen zu bedauern, die gelegentlich vom harmlosen Zweitwagen auf dieses teure Geschoß umsteigen müssen.

Nach einiger Gewöhnung ist das große Auto mit dieser Lenkung natürlich sehr gut zu dirigieren, mit entsprechend sparsamen Ausschlägen läßt sich sogar sportliches Kurvenfahren praktizieren. Dabei zeigt der SM unerwartete Qualitäten: Er untersteuert kaum, sondern bleibt neutral wie ein guter Sportwagen und reagiert kaum auf Gaswegnehmen in der Kurve. Lediglich die bei heckgetriebenen starken Autos vorhandene Möglichkeit, durch Gasgeben Übersteuern zu erzielen, entfällt hier — Gasgeben erzeugt eine leichte, kontrollierbare Drift nach außen. Im ganzen ein sehr an-

Resultate

Citroen SM

Karosserie

Viersitzige Coupé-Karosserie, hinten begrenzter Knie- und Kopfraum, Fond-Einstieg durch verschiebbare Vordersitze ausreichend bequem, Vordersitze trotz vielseitiger Verstellbarkeit nicht genügend körperlöslich, zu wenig Seitenführung, rutschige Polsterung. Sicht nach vorn und zur Seite gut, nach hinten unbefriedigend. Ausreichender, durch Reserverad am Boden zerklüfteter Heck-Kofferraum. Sehr gutes Licht mit Kurvenscheinwerfern.

Ausstattung

Gute Verarbeitung. Heizung, Lüftung und — auf Wunsch lieferbare — Klimaanlage schwierig einstellbar, Luft- und Kühlkapazität gut. Auf Wunsch lieferbares Radio unpraktisch und qualitativ unbefriedigend.

Bedienung

Instrumente und Bedienungshebel unübersichtlich und gewöhnungsbedürftig, schwergängige Kupplung.

Kraftübertragung

Leicht schaltbares Fünfganggetriebe mit exakter Schalthebelführung, gute Abstufung.

Motor

Lauter, rau und unkultiviert laufender V-Sechszylinder mit gutem Drehvermögen, Elastizität durch hohes Wagengewicht begrenzt.

Fahrleistungen

Beschleunigung gemessen an der Preisklasse nur durchschnittlich, im oberen Geschwindigkeitsbereich gute Fahrleistungen durch strömungsgünstige Form, relativ hohe Spitze von 215 bis 220 km/h.

Verbrauch

Gemessen an Gewicht und Fahrleistungen relativ günstige Verbrauchswerte zwischen 13 und 18 Liter/100 km.

Fahreigenschaften

Sehr gute Richtungsstabilität bei allen Fahrbedingungen, auch bei Seitenwind, auf unebener Bahn und beim Bremsen. Sicheres, wenig untersteuerndes Kurvenverhalten. Gute Wintertüchtigkeit durch Frontantrieb.

Lenkung

Übertrieben direkt übersetzte, gegen Verreißen empfindliche Lenkung. Zusätzlich gewöhnungsbedürftig durch geschwindigkeitsabhängige Servowirkung. Relativ kleiner Wendekreis.

Bremsen

Gewöhnungsbedürftige, jedoch gute Dosierung zulassende Knopfbedienung, ausgezeichnete Bremswirkung bei allen Fahrbedingungen, gleichmäßiges Ansprechen ohne Einwirkung auf die Lenkung, automatische Belagverschleißanzeige.

genehmes und unter allen Bedingungen sicheres Fahrverhalten, dem noch die typischen Wintervorteile des Frontantriebs hinzugezählt werden müssen.

Die Federung wurde beim SM kaum härter ausgelegt als bei den D-Modellen. Daß der Wagen trotzdem sportlich-straffer wirkt, hängt mit den Sitzen zusammen, die so gut wie gar keine zusätzliche Federwirkung ausüben. Daß die Komfortqualitäten dennoch hervorragend sind, merkt man auf längeren Fahrten — es tritt niemals jener Ermüdungszustand ein, der jede Fahrbahnebenheit für Fahrer und Mitfahrer zu einem schmerzlichen Erlebnis macht. Diese Federung schluckt wirklich, und sie tut es völlig unabhängig vom Belastungszustand des Wagens, weil das Wagenniveau und damit der Federweg automatisch auf der gleichen Höhe eingestellt bleiben. Es gibt diese Federung nun seit über einem Jahrzehnt, und sie scheint wegen des hohen technischen Aufwandes einmalig zu bleiben. Aber sie ist auch in ihrer Wirkung unübertroffen und hat alle Aussichten, als bleibende Ingenieurleistung in die Automobilgeschichte einzugehen.

□

Resümierend ist festzustellen, daß dieses Auto erstens unvollkommen ist — wegen des wenig kultivierten Motors —, und zweitens eigenwillig — wegen der übertrieben direkten Lenkung. Es bleiben aber noch so viele gute Eigenschaften übrig, daß man es getrost als einmalig betrachten kann — einmalig in technischer Hinsicht ebenso wie in der unverwechselbaren Form. Es ist auch sehr teuer und wird darum oft Gegenstand platonischer Empfindungen sein. Aber es hat diese Empfindungen verdient, weil hier fern aller billigen Konsumproduktion die faszinierenden Möglichkeiten des Automobilbaues ausgenutzt wurden.

Reinhard Seiffert

E 3757 D

hobby

...die Zukunft miterleben

Nr. 9

29-4-1970

2,- DM

Österreich: 16 S

Schweiz: 2,40 Fr.

Italien: 400 L

Niederlande: 2,30 fl

**'Volksschule'
für
Test-
piloten**

**Citroën-
Maserati:
Sanfte Rakete
aus Paris**



**Aerodynamisch geformt wie
ausgestattet wie ein Luxuswagen ...**



**eine Pfeilspitze ...
gefedert wie eine Sänfte ...**



**Sensation für Citroën:
Ein Traum-Cockpit im SM**

Citroën-Maserati:

**Sanfte
Rakete
aus
Paris**

Im Hotel Président in Genf traten sich Journalisten aus aller Welt gegenseitig auf die Füße, um Zeugen einer Premiere zu sein, die man in der Geschichte des Automobils zu den Marksteinen zählen wird. Seine Majestät gaben sich die Ehre, sich dem Volk zu präsentieren, doch SM heißt etwas ganz anderes: Das S steht für die 'Göttin' DS, das M für Maserati, dem mit Citroën liierten Auto- und Motorenbauer. Maserati ist zwar ein feiner Name, den man in einem Atemzug mit Ferrari auszusprechen pflegt, doch die Autobauer vom Quai Citroën in Paris haben mit ihrer Arbeit dem Italiener die Schau gestohlen, denn es war das Auto und nicht so sehr der Motor, der die Fachleute aus aller Welt von den Stühlen riß.

Freilich ist es ein absolutes Novum, einen großen Citroën mit einem eleganten Motor anstelle des traditionellen Lastwagenmotors zu erleben. Indes ließen die Kenner die Motorhaube zu und fuhren mit den Augen und Händen die Konturen dieses Autos nach, das wieder einmal ein aerodynamisches Meisterwerk ist. Citroën macht aus guten Gründen — wo sollte auch der Platz herkommen — die Mode der Klappscheinwerfer nicht mit, sondern legt über die Frontbreite ein Leuchtband mit sechs Scheinwerfern, die man unter einen wohlgeformten Glassturz setzt.

Die Kühlluft holt man unter den Stoßstangen heraus und verkleidet den Boden unter dem Motorraum wieder sorgfältig, damit es hier keine stärkeren Luftwirbelungen gibt. Welcher Unterschied zum Opel Commodore GS/E, der an der Stelle des SM-Kühlluft eintritts einen Spoiler haben muß, um bei hohen Geschwindigkeiten nicht abzuheben. Das tut der SM nicht, einmal weil er Frontantrieb besitzt, und außerdem, weil auf der Vorderachse gute 1040 kg Gewicht ruhen, das Gesamtgewicht eines Mittelklassewagens.

Weiter zu den Konturen: Die Windschutzscheibe ist geklebt, um die Turbulenzen zu vermeiden, die durch Gummieinfassungen entstehen, die Seitenscheiben sind gewölbt, um dem Seitenwind die geringste Chance zu nehmen, und mit einer um 20 cm schmälere hinteren Spur verjüngt sich die Karosserie nach rückwärts. Alles zusammen bringt der SM um einen 30 Prozent besseren Cw-Wert als die DS, und die ist schon als ein aerodynamisches Wunder anzuspochen!

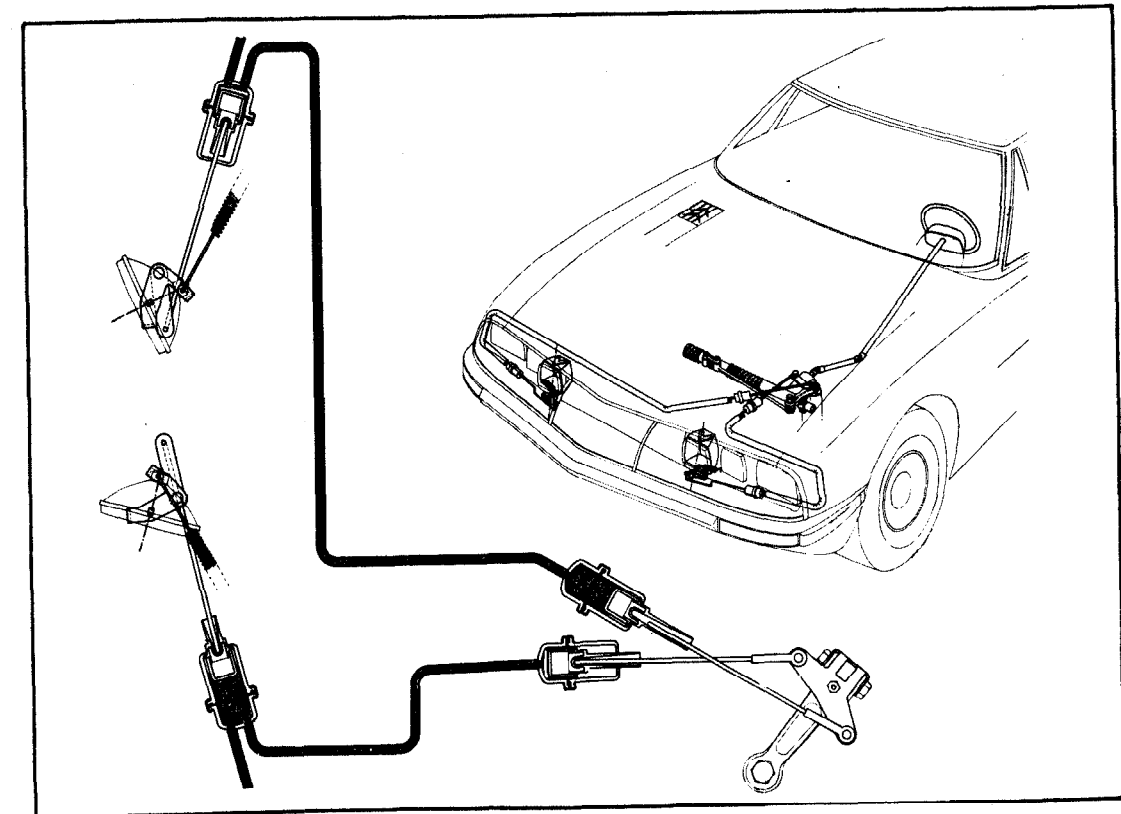
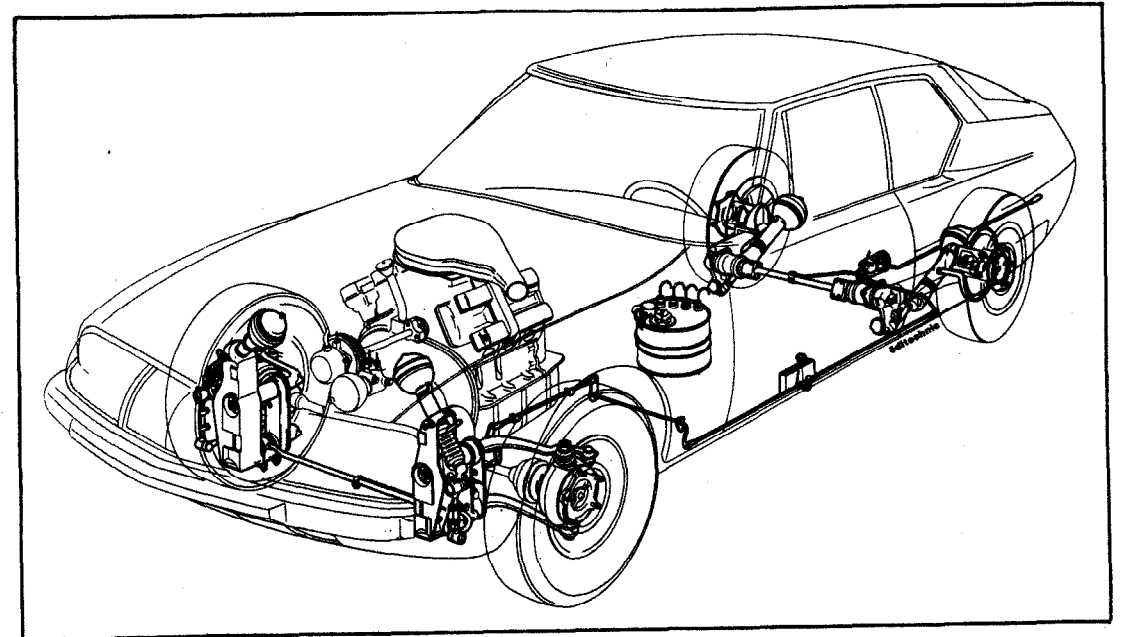
An die bizarren Citroën-Formen gewöhnt, muß man dreimal schlucken, wenn man das Auto in seiner Gesamtheit auf sich einwirken läßt: Hier ist eine funktionelle Form gefunden worden, die jeden anspricht und nicht nur den Citroën-Gourmet. Wenn sie wirklich in Paris gezeichnet sein sollte, dann Hut ab vor den Citroën-Stylern! Den Hut wollen wir jedoch gleich unten lassen, sonst käme ich vor lauter 'Hut ab' kaum zum Schreiben.

Bleiben wir gleich bei der Karosserie und den Leuchten: Sechs Halogen-Scheinwerfer liegen unter der Lichtleiste, zwei für Abblendlicht, zwei für Fernlicht mit breitstreuendem Lichtbündel und zwei für Fernlicht mit weittragendem Lichtbündel. Alle sechs Scheinwerfer sitzen auf einer horizontalen Achse, die von einem hydraulischen Korrektur so gedreht wird, daß die Scheinwerfer immer ihre normale Leuchtrichtung beibehalten, mag sich die Karosserie beim Bremsen oder Beschleunigen auch senken oder heben. Die ganz innen liegenden Fernleuchten werden über ein hydraulisches System, das mit der Lenkung verbunden ist, mit dem jeweiligen Lenkeinschlag geführt. Bei der DS ist der Fernscheinwerfer mit dieser Funktion beauftragt, doch das SM-System ist weit verfeinert. Außerdem vermeidet das Halogen-Abblendlicht den krassen Übergang von Halogen auf normales Licht, der uns beim DS 21-Test recht viel Kummer bereitet hat.

Der Citroën ist 220 km/h schnell und bei dieser Geschwindigkeit so unglaublich fahrsicher, daß die Konstrukteure alter Schule, die solche Geschwindigkeiten bei einem Fronttriebler für unmöglich halten, schnellstens umlernen müssen. Der SM ist kein Cadillac Elorado, der aufgrund seiner Kraft fast so schnell (200 km/h) fahren könnte, aber vom Gesetz her nicht so schnell fahren darf. Denn weit mehr als der Atlantik liegt zwischen der Citroën-Hydropneumatik und der Starrachse mit Monoblattfeder des frontgetriebenen Cadillac. Es ist zudem richtig, daß Mittelmotor-Autos die beste Straßenlage aufweisen; der SM besitzt einen

**Synchron mit der Lenkung
laufen die Halogen-Weitstrahler
in den Kurven**

Die Räder sind vorbildlich aufgehängt und hydropneumatisch gefedert

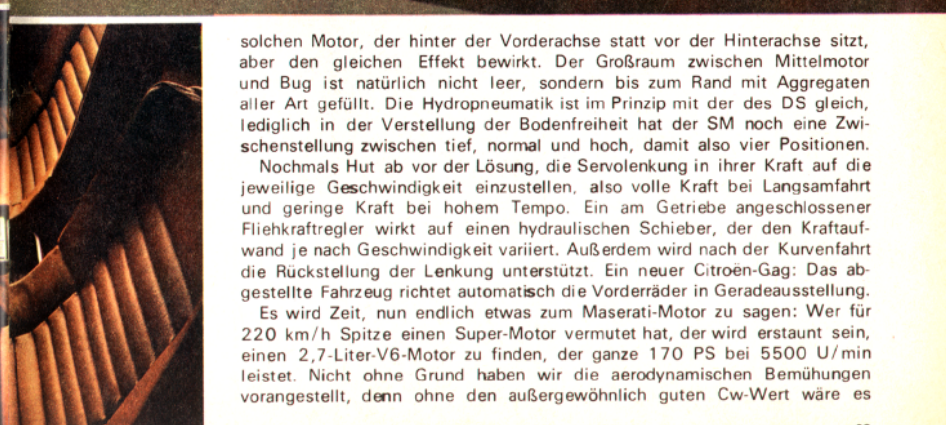
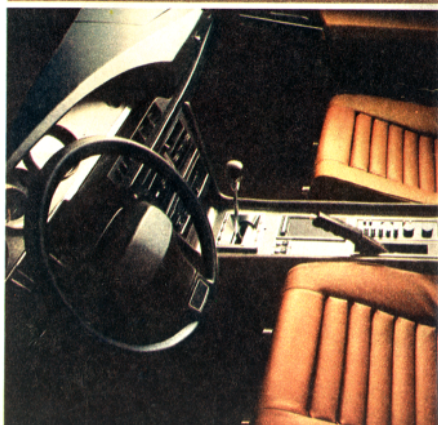


Der Hauch der großen weiten Welt in einem echten Familien-Coupé



So komfortabel sitzt man im Fond (oben), obwohl der Citroën SM ein echtes Sport-Coupé ist: Familienfreundliches Frankreich! ▶

Das Fahren in seiner komfortabelsten Form ... man muß es schon als Schweben bezeichnen ... Dazu noch diese herrlich geformten bequemen Sitze! ▶

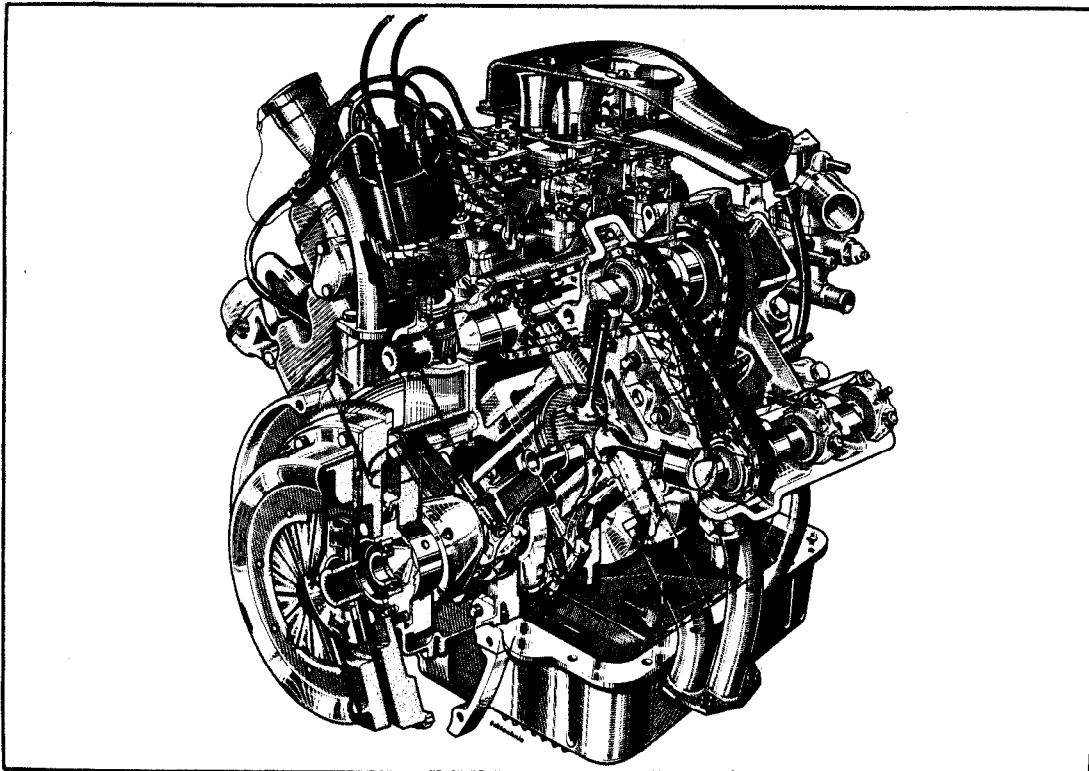
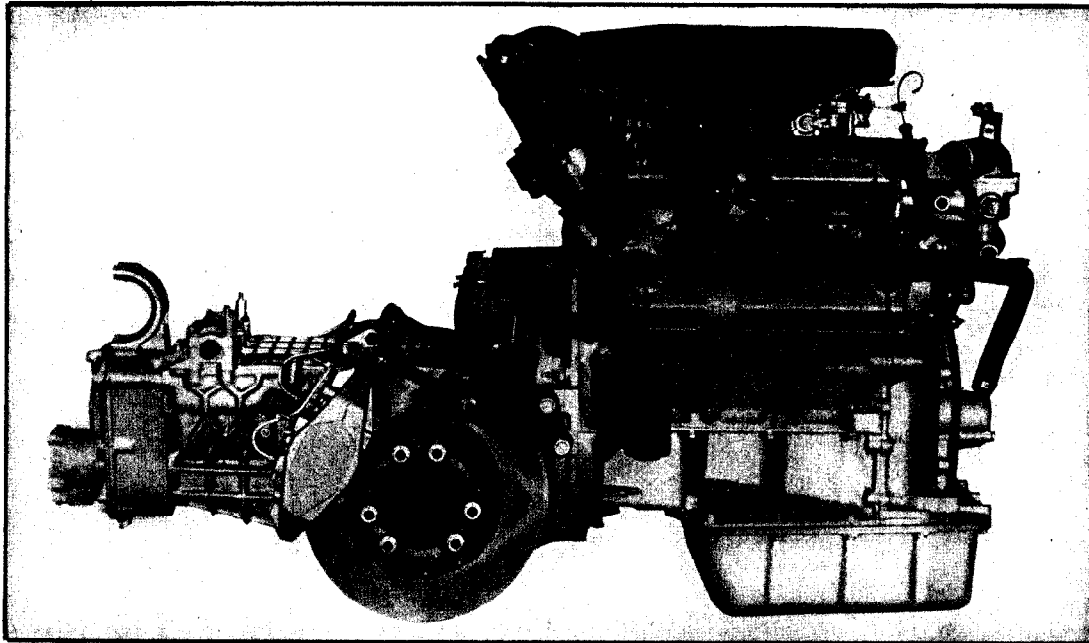


solchen Motor, der hinter der Vorderachse statt vor der Hinterachse sitzt, aber den gleichen Effekt bewirkt. Der Großraum zwischen Mittelmotor und Bug ist natürlich nicht leer, sondern bis zum Rand mit Aggregaten aller Art gefüllt. Die Hydropneumatik ist im Prinzip mit der des DS gleich, lediglich in der Verstellung der Bodenfreiheit hat der SM noch eine Zwischenstellung zwischen tief, normal und hoch, damit also vier Positionen.

Nochmals Hut ab vor der Lösung, die Servolenkung in ihrer Kraft auf die jeweilige Geschwindigkeit einzustellen, also volle Kraft bei Langsamfahrt und geringe Kraft bei hohem Tempo. Ein am Getriebe angeschlossener Fliehkraftregler wirkt auf einen hydraulischen Schieber, der den Kraftaufwand je nach Geschwindigkeit variiert. Außerdem wird nach der Kurvenfahrt die Rückstellung der Lenkung unterstützt. Ein neuer Citroën-Gag: Das abgestellte Fahrzeug richtet automatisch die Vorderräder in Geradeausstellung.

Es wird Zeit, nun endlich etwas zum Maserati-Motor zu sagen: Wer für 220 km/h Spitze einen Super-Motor vermutet hat, der wird erstaunt sein, einen 2,7-Liter-V6-Motor zu finden, der ganze 170 PS bei 5500 U/min leistet. Nicht ohne Grund haben wir die aerodynamischen Bemühungen vorangestellt, denn ohne den außergewöhnlich guten Cw-Wert wäre es

Maserati steht auf diesem V6-Motor, Mittelmotor hinter der Vorderachse



kaum möglich, einen bereits leer 1450 kg wiegenden Wagen mit 170 PS auf 220 km/h zu bringen. Der aerodynamische sehr gut geformte Porsche 911 E braucht für die gleiche Spitze zwar nur 155 PS, dafür wiegt er nur ganze 1020 kg. Das sind 120 kg mehr als die 900 kg, die allein auf der SM-Vorderachse liegen.

Was für ein feiner Motor der Maserati ist, das demonstrieren die vier Nockenwellen, je zwei für die beiden Zylinderreihen. Es handelt sich um einen modernen Leichtmetallmotor mit drei Weber-Doppelvergäsern, der mit seiner Nenndrehzahl von 5500 U/min und seiner Verdichtung 9:1 sehr zahm ausgelegt ist. Selbst bei einem 32 000-Mark-Auto wollen die Franzosen Benzin sparen: Mit einem Normverbrauch von 12,5 l/100 km tut das der SM denn auch. Daß die Reparaturrechnungen nicht in den Himmel wachsen, dafür sorgen auswechselbare Zylinderlaufbuchsen.

Ein gutes maximales Drehmoment von 23,5 mkg bei 4000 U/min gewährleistet gutes Temperament: Von 0-100 km/h beschleunigt der SM in 8,9 Sekunden. Die 170 PS stehen voll zur Verfügung, weil die beiden Kühlventilatoren bei Bedarf elektrisch angetrieben werden. Darum ist auch die Differenz zwischen DIN- und SAE-PS gering: 170 DIN- und 180 SAE-PS. Sieben Liter Motoröl und 13 Liter Wasser sorgen für die Kühlung des Motors, der thermisch sehr gesund sein und mit geringer Drehzahl und Kurzhub eine gute Lebensdauer haben dürfte, die mit den 'Lastwagenmotoren' der großen Citroëns vergleichbar ist.

Eine hydraulisch unterstützte Kupplung und ein Fünfganggetriebe sorgen für die Kraftübertragung. Das ist gut und sportlich, aber Citroën sollte an ein automatisches Getriebe denken, weil der zu erwartende Kundenkreis diese Bequemlichkeit bestimmt schätzen wird.

Sicherheit ist im SM natürlich großgeschrieben: Das verstellbare Lenkrad auf einer mehrfach abgewinkelten Lenksäule, Prallflächen vorn und hinten, Kopfstützen, Sicherheitsgurte und viele andere Dinge sind selbstverständlich. Hinzu kommen die großartigen Bremsen, nämlich

Technischer Steckbrief

Motor: 6-Zylinder-V-Motor. Bohrung/Hub: 87/75 mm, Hubraum 2670 ccm. Leistung 170 PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 23,5 mkg bei 4000 U/min. 4 obenliegende Nockenwellen, 3 Weber-Vergaser 42 DC NF (Doppel). Vierfach gelagerte Kurbelwelle. Drehstromlichtmaschine 780 W.

Kraftübertragung: Frontantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe. 5. Gang 0,76:1.

Fahrwerk: Vorn Querlenker, hinten Schwingarme. Hydropneumatische Federung und Dämpfung. 4 Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung. Tank 90 l.

Maße und Gewichte: Radstand 295 cm, Länge 490 cm, Breite 184 cm, Höhe 133 cm. Leergewicht 1450 kg. Kofferraum 488 l. Wendekreis 11,5 m.

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h. 0-100 km/h 8,9 sec., 0-1000 m: 29,9 sec. Leistungsgewicht 8,5 kg/PS.

zum ersten Male Scheibenbremsen an allen Räder mit dem zweiten Kreis und der Feststellbremse auf die Vorderräder. Auf 6-Zoll-Felgen sind Michelin-Reifen der Dimension 195/70 VR 15 aufgezogen, die für die vorbildliche Straßenlage das Tüpfelchen auf dem i sind.

Der Citroën SM ist übrigens ein zweitüriges, jedoch viersitziges Coupé mit Schalenitzen vorn und hinten bei einem Radstand von 295 cm. Wie sich der SM fährt, wie man darin sitzt, das werden wir bald in einem Test erfahren, zu dem uns Citroën bereits eingeladen hat, der aber erst stattfinden kann, wenn die beiden Prototypen die ersten Nachfolger aus der Serie bekommen. Der SM kostet etwa 44 000 ffr, rund 32 000 DM. Für die exquisite Technik ist das nicht teuer; für einen Maserati muß man sehr viel mehr Geld zahlen, auch wenn man unter dem großen Namen weit weniger technische Eleganz findet.

Nach dem Mercedes C 111 nun noch der Citroën SM: Wenn uns Normalverbrauchern diese Spitzenautos auch nur zum Anschauen bleiben, so dürfen wir doch die Hoffnung hegen, daß für Mittelklasseautos dieser oder jener technische Brocken abfallen wird, der Sicherheit und Komfort hebt. Gute Ansätze sind schon da, und so bleibt die Hoffnung, daß die Impulse, die vorwiegend von Frankreich ausgehen, auch in anderen Ländern verstanden und befolgt werden.

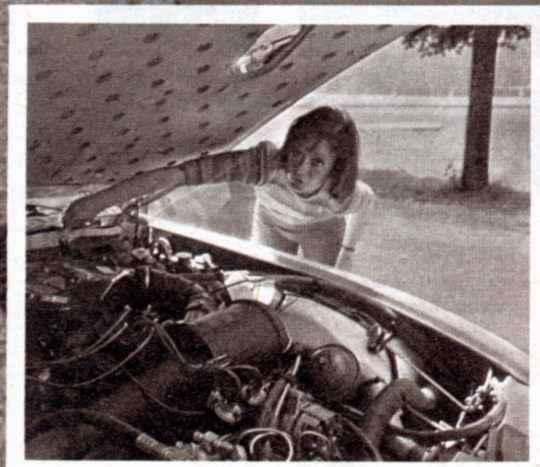
H. K.

◀ Für je drei Zylinder zwei Nockenwellen, eine für die Einlaß-, eine für die Auslaßventile

**Stars
testen
Autos**

Marie Versini testete für
BRAVO den Sportwagen,
der in die Zukunft weist —
den Citroën SM:

Ein Renner für das Jahr 2000



Vollgepackt mit Aggregaten:
Unter der Motorhaube des frontangetriebenen
Citroën SM sieht es wie in einem Ersatzteillager
aus. Die 2,7-Liter-Maserati-Maschine (170 PS) füllt
den Raum bis auf den letzten Zentimeter aus



**Kommandostand
mit Komfort:**
Radio, Schalthebel,
Klimaanlage und
die Handbremse mit
dem Hackmesser-
Griff sind in der
Mittelkonsole
untergebracht

In diesem Wagen fühlt man sich wie in einer fliegenden Untertasse“, schwärmt Marie Versini. Die aufregendste Autofahrt ihres Lebens begann in Paris und endete drei Stunden später im Park des berühmten Schlosses von Versailles. In dieser königlichen Umgebung wirkte die Stromlinien-Karosserie des französischen Luxus Schlittens wie der Besuch eines Mondautos im Märchenland.

„Ich glaubte, in den Kommandostand eines Raumschiffes geraten zu sein“, berichtet die Schauspielerin. „Wohin ich im Cockpit auch blickte: Lämpchen, Hebel, Instrumente. Sogar die breite Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen ist damit vollgepackt. Die Sitze und das oval geformte Lenkrad lassen sich nach Wunsch des Fahrers nach oben oder unten stellen. Ein Druck aufs Knöpfchen genügt, um die Scheiben elektrisch zu schließen, und für fast jede technische Einrichtung gibt es wie in einer Apollo-Mondkapsel ein Kontrollämpchen, das aufleuchtet, wenn eine Störung auftritt.“

Angetrieben wird dieses technische Wunderwerk von einem 170 PS starken Maserati-Motor aus Italien. Im Leerlauf macht sich das Triebwerk im Wageninnern nicht lauter als das Summen einer Fliege bemerkbar.

Beim Anfahren scheint der Citroën SM wie ein Raumschiff sanft vom Boden abheben und lautlos davonrauschen zu wollen. Dabei bleibt er mit allen vier Rädern fest auf dem Boden, als läge er wie ein Brett auf der Straße. Die hydropneumatische Federung, mit der sich auch die Bodenfreiheit des Luxus-Renners verändern läßt,

vermittelt sekundenlang das Gefühl, zu schweben.

Aber der Citroën SM hat noch mehr Raffinessen, die sich im Verkehr angenehm bemerkbar machen. Die Servolenkung ermöglicht es, den Wagen ohne Kraftaufwand „mit dem kleinen Finger“ zu lenken. Da macht das Einparken des 1500-kg-Wagens direkt Spaß! Bei hohem Tempo — der SM läuft 220 Sachen Spitze — gleicht sich die Servo-Lenkung automatisch den Gegebenheiten an, so daß der Wagen nie aus der Spur kommt. Die Konstrukteure ermöglichen das durch eine sinnreiche Automatik: Je höher das Tempo, desto größer wird der Lenkradwiderstand für den Fahrer.“

Verblüfft hat Marie Versini die unwahrscheinliche Bremskraft ihres rollenden Renners. Beim Tritt auf das knopfähnliche Bremspedal scheint der Wagen gegen eine Gummiwand zu prallen, so blitzartig und doch sanft kommt er zum Stehen.

Marie Versini zieht Bilanz: „Wer es noch nicht bemerkt haben sollte — ich habe mich auf Antrieb in den großen Citroën verliebt. Leider bleibt der 31 000 Mark teure Super-Renner für mich ein ‚Traum-Wagen. Privat muß ich mich mit einem Peugeot-204-Cabrio begnügen.“

Fotos: C. Kranz

**Zwei Stars vor dem
Schloß von Versailles:**
31 000 Mark kostet
der Citroën SM. Er
beschleunigt in
10 Sekunden von null
auf hundert. Zwei
seiner sechs Jod-
Scheinwerfer folgen
jeweils den Lenk-
bewegungen und
leuchten
„um die Ecke“

CITROËN präsentiert:

CITROËN SM

Eleganz · Stärke · Komfort · Aerodynamik

**2-türiges Coupé
4-Sitzer
6-Zylinder
2670 ccm
163 PS
220 km/h**



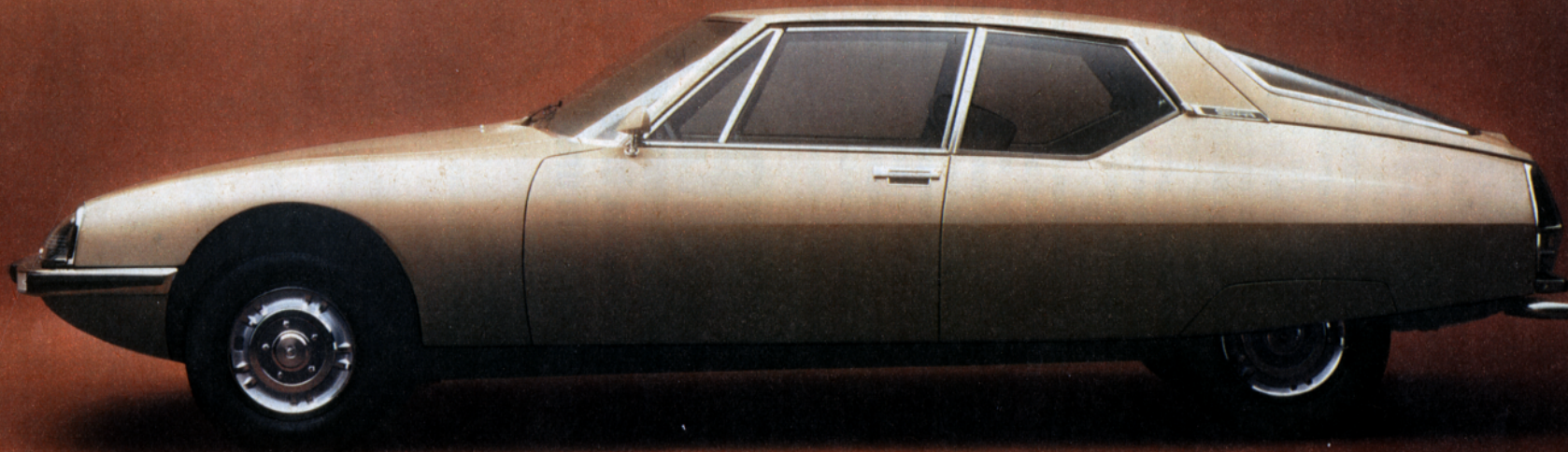


CITROËN präsentiert:

CITROËN SM

Eleganz · Stärke · Komfort · Aerodynamik

2-türiges Coupé
4-Sitzer
6-Zylinder
2670 ccm
163 PS
220 km/h



Eine der schnellsten Möglichkeiten, Geschmack zu beweisen.

Citroën SM. 225 Kilometer Spitze. Schon nach 8,9 Sekunden 100 Kilometer schnell. 6-Zylinder-V-Motor. 2,7 Liter Hubraum.
Sicherheits-Straßenlage und beispielloser Komfort durch die Citroën-Hydropneumatik. Vier körpergerechte Schalsessel.
Einzigartig im Automobilbau: die geschwindigkeitabhängige Servolenkung. Verstellbare Lenksäule. Sechs Jodscheinwerfer. Fernlicht mit Kurvengefühl: schwenkbar.
Zur Vorführung rufen Sie bitte Ihren Citroën-Repräsentanten an oder wenden Sie sich direkt an:
Citroën Automobil-AG, 505 Porz-Westhoven, Telefon: 02203/441, Abt. S 1

Citroën empfiehlt Total

CITROËN SM

GUTSCHEIN

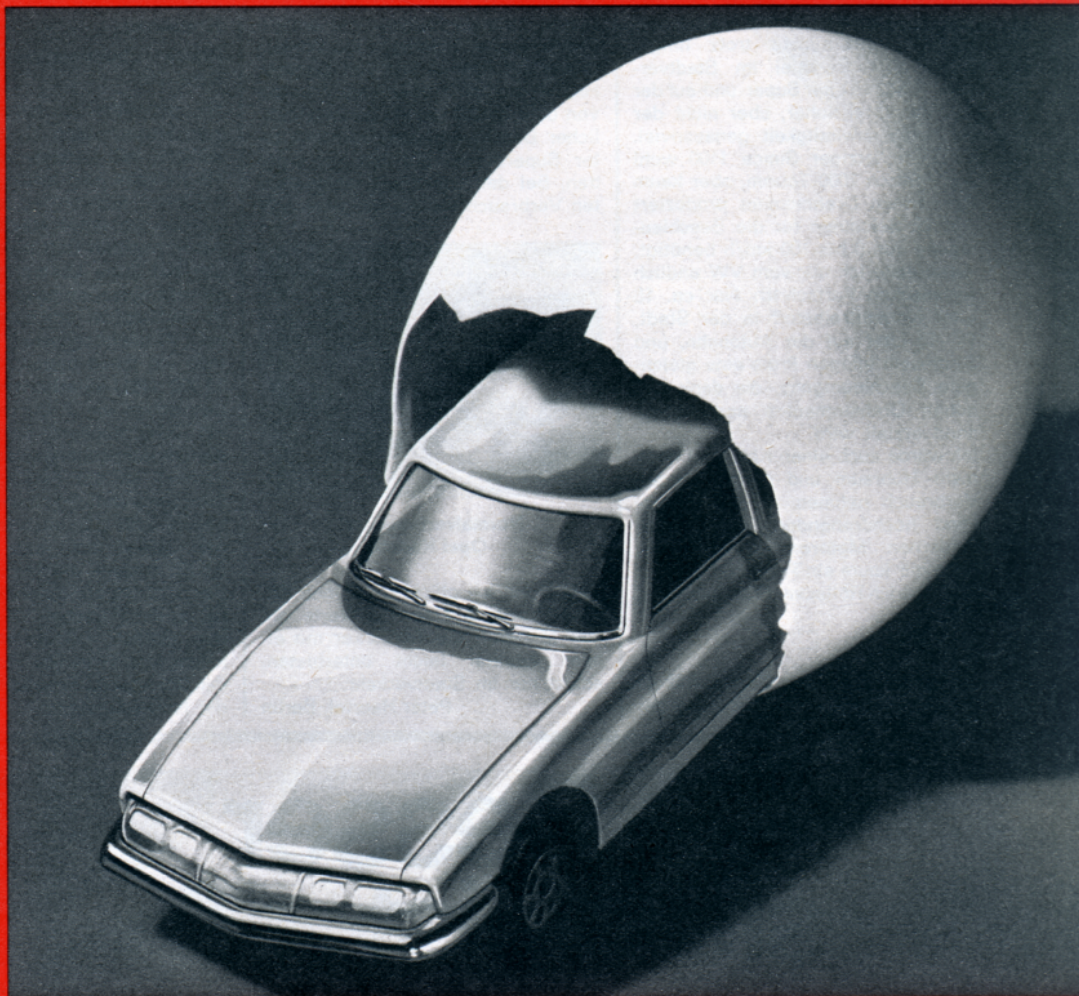
Für diesen Gutschein erhalten Sie kostenlos weitere wichtige Pflege-Tips für die Werterhaltung Ihres Wagens.

Name _____

Anschrift _____

Teroson GmbH, 69 Heidelberg 1, Postfach 1720, Abt. MA

HK 770 - A 22



Ihr Auto wie aus dem Ei gepellt mit den 5 Neumachern von Teroson

So wollen Sie es haben. Immer wieder und nicht nur einmal. Noch nach Jahren wie „ab Werk“. Das schaffen die 5 Neumacher von Teroson.

Teroson-Schaumwäsche: Ein Schaum, der mehr kann, als nur Schaum schlagen.

Teroson-Teerentferner: Ein Teerentferner, der wirklich nur den Teer entfernt.

Terowax: Ein Wachs, das nicht gleich nach dem ersten Regen sein Gesicht verliert.

Teroklar-Plastikreiniger: Damit Ihr Wagen „innen“ so schön aussieht wie „außen“.

Aurefa-Reifenfarbe, mattschwarz: Eine Farbe, die schöne Reifen macht, ohne daß man die Farbe sieht (...und gegen Sonne und Salz schützt).

Teroson hat eben die richtigen Pflegemittel. Sie machen Ihr Auto schön und erhalten seinen Wert.

Und wann soll man über Ihren Wagen sagen: „Wie aus dem Ei gepellt“?!



Teroson