





Ofwel een totaal nieuw type prestige-auto. Tot op heden was een prestige-auto een wagen die zich op enkele punten van andere auto's onderscheidde. Zoals de perfecte afwerking. Of de grote veiligheid. Of het uitzonderlijke comfort. Of de sublieme prestaties. Of de luxe accommodatie voor vele passagiers.

Maar de SM – Citroën's eerste échte prestige-auto – gaat elke vergelijking met elke andere (prestige) auto te boven. Omdat hij, behalve bovenstaande kwaliteiten, nog andere eigenschappen en "details" bezit die in feite het prestige van de prestige-auto bepalen. Zoals een aerodynamische vormgeving. Zoals hydro-pneumatische vering. Zoals de Maserati-motor van 180 pk. Zoals de hydraulisch bekrachtigde tandheugelbesturing. Zoals het gescheiden remsysteem met automatische aanpassing aan de belasting en de verdeling daarvan. Eerlijk

gezegd is met de SM voor 't eerst een uiterst originele creatie geboren, waarin de top-der-techniek als functionele eenheid zijn toepassing vindt in het summum van automobiel : de SM.

**Type : SM**

**Merk : Citroën**

**(Zegt dat niet genoeg ?)**

In de SM zijn alle avant-garde technieken toegepast die reeds op de serie D/DS zijn beproefd, alleen... tot een graad van perfectie die nog veel hoger ligt (moeilijk voorstelbaar in de ogen van alle D/DS-rijders).

De hydro-pneumatische vering geeft de SM een rijcomfort die 'm bij alle snelheden en op alle soorten wegen dezelfde verbluffende wegvastheid geeft. Dank zij de nieuwe, uiterst geperfectioneerde wielophanging zijn reacties

bij het wegrijden totaal uitgesloten. De unieke stuurbevestiging doet de SM vederlicht sturen. Vanaf het stoppen, waar de stuurbevestiging volkomen is omdat de wielen zich – wanneer u het stuur loslaat – in een rechte positie “terugdraaien”, tot aan hogere snelheden waar de stuurbevestiging minder wordt om met meer gemak exakt richting te houden, altijd wordt een konstante relatie tussen snelheid en de mate van stuurbevestiging onderhouden... De vier onafhankelijk geveerde wielen zijn met schijfremmen uitgerust. En met een begrenzer. En met een remkrachtverdeler op de voor- en achterwielen. Bovendien garanderen twee geheel gescheiden remcircuits de allergrootste veiligheid en sluiten het kleinst denkbare tekort bij het remmen uit.

**Auto : Citroën**

**Motor : Maserati**

**(Kent u een betere combinatie ?)**

Bij een auto als de SM behoort een motor van dezelfde, aparte klasse. Vandaar dat Citroën Maserati koos. Ook al, omdat dit beroemde italiaanse huis met z'n indrukwekkende ervaring niets heeft nagelaten om alle wetenschap en vakmanschap in die ene V-motor van 180 pk

te stoppen (6 cilinders, inh. 2,7 liter).

Met maar één doel voor ogen : de SM een nobele motor te geven, krachtig en tot heel bijzondere prestaties in staat. Zowel het motorblok, de cilinderkoppen, als de olieradiator zijn van een lichte (maar oersterke) metaallegering vervaardigd. Maar liefst vier bovenliggende nokkenassen verraden de elite-afkomst van de motor, terwijl drie dubbelpoortscarburators van het wereldberoemde merk Weber het benzinemengsel verzorgen.

De prestaties zijn er dan ook naar : maximum snelheid 220 km/u. ; acceleratie : 400 m met staande start 16.2 sec.; 1 km met staande start 30 sec.; 0 – 100 km/u in 8.9 sec. En de “tegenprestatie” ? Slechts 12.5 liter benzine per 100 km, hetgeen als een bewijs te meer mag gelden dat de SM een uitzonderlijke auto is die de lichtvoetigheid, het robuuste en de agressiviteit van de “pur sang” automobiel paart aan een economie die eerder aan de gewone seriewagen doet denken.

**Zijn fraaie vorm luistert**

**naar de wetten der aerodynamica...**

Het is duidelijk dat het ontwerp en de constructie, ofwel de basis van het nieuwe in zijn grondgedachte, door een vooruitstrevende in-

tuitie werd geleid. Maar tevens werd gebaseerd op de axioma's uit het rijk der aerodynamica. Vandaar dat het esthetische aspect van de SM (zijn lijn, zijn visuele totaliteit) bijzonder geslaagd is en als een natuurlijke vorm wordt ervaren. De coëfficiënt van de luchtweerstand is nóg lager dan die van de DS...! Geen wonder dat u (recht) hoekige vormen en hoekige rillen bij de SM vergeefs zult zoeken - ook niet bij het nummerbord en de lampen, want die bevinden zich achter... gebogen glas.

### **Een interieur waar de meest verwendde automobilist even van opkijkt...**

Zodra u achter het stuur plaatsneemt, herkent u de auto van grote klasse. Het zitcomfort alleen al is een studie waard. De leren kuipzittingen zijn sterk, strak en glad en evenals de hoofdsteunen geheel verstelbaar in hoogte, helling en diepte om iedereen (met welke zit- en rijstijl dan ook) een geheel eigen zitcomfort te geven. Het stuur is iets ovaal en heeft een "handige" kleine diameter; het kan in diverse standen worden gezet. Het dashboard is een lust voor het oog. Samen met het centrale paneel bevat het de volgende instrumenten : snelheidsmeter met remafstanden, dagteller, elektronische toerenteller, een paneel met

indicators voor de oliedruk, de druk op de remmen, de "slijtage" van de remmen, handrem-verklikker en vele controlelampjes.

Nog een paar details die zo luisterrijk illustreren dat de SM perfecte luxe ademt : verlichting onder de motorkap, verlichte aansteker en asbak, verlicht contactslot en een kaartleeslamp. En de verwarming? En de ventilatie? Die zijn altijd perfect en geheel onafhankelijk van de snelheid waarmee men rijdt omdat het toerental van de ventilator variabel is, terwijl de temperatuur door een thermostaat konstant wordt gehouden.

**Een droom die werkelijkheid werd : SM**  
Bij het ontwaken van decennium '70 (nu!) werd een auto tot werkelijkheid die men zich pas in de jaren tachtig had gedacht. Maar een vooruitziende blik, minutieus onderzoek en extreme, technische inspanningen van Citroën wisten zeer grote luxe en zeer grote snelheid in één auto te verenigen. Waarmee het "onmogelijke" mogelijk werd. Waaraan we nu de SM te danken hebben. Reden waarom wij deze auto-der-auto's met veel voldoening presenteren. Aan u. Omdat u wellicht al lang over een auto als deze droomt. Kan zo'n droom uitkomen? Jazeker, bijeen Citroënant.

## technische kenmerken

4-persoons Coupé "Grand Tourisme", met V 6 MASERATI motor, cilinderinhoud 2,670 liter, 4 bovenliggende nokkenassen, hydro-pneumatische werversysteem, met 4 onafhankelijk geveerde wielen.

### Carrosserie - Gewicht:

4-persoons, 2 deurs coupé.  
Leeg gewicht (DIN): Voor: 900 kg, Achter: 550 kg.  
Totaal 1450 kg.  
Totaal belastbaar gewicht: Voor: 800 kg, Achter: 800 kg, Totaal: 1600 kg.

### Motor (cijfers):

6 Cilinders in V-vorm, onder een hoek van 90°.  
Boring: 87 cm - Slag 75 cm.  
Cilinderinhoud: 2670 cm<sup>3</sup>.  
Compressieverhouding: 9 : 1  
Brandstof: SUPER  
Maximum vermogen: 170 DIN pk bij 5500 t/min.  
100 SAE pk bij 6250 t/min.  
Maximum koppel: 21,5 DIN kgm bij 4000 t/min.  
23,8 SAE kgm bij 4000 t/min.

### Motor (Constructie):

Fabrieks aandrijving: MASERATI Type C 114-1 koppelingen.  
4-bovenliggende, door een ketting aangedreven, nokkenassen.  
Motorblok en cilinderkop uit lichtmetaal.  
Vervissbare cilinderserveringen.  
4 = gelagerde krukas.  
Lichtmetaal oliekoeler - oliefilter.  
Motorverterfmond: 7 liter.  
1 Weber 42 DCF NE dubbelpoints carburateurs met geruisdempers.  
Drog luchtfilter.  
Electrische Bosch Benzinepomp.  
Bougies: Bosch W 200 T 30.  
Accu: 12 V 70 Ah.  
Wisselstroomdynamo: 70 W.  
Waterkleding: 13 liter - horizontaal liggende lamellen.  
2 elektrische, thermostatisch geregeld, ventilatoren.  
Startmotor met solenoïde.  
Twee knuldempers een in leente- en een in dwarsrichting en 2 achter-expansiepoten.

### Hydraulisch systeem:

Eigedrukpomp (7 planiers), aangedreven door een af met flexibele koppelingen, verbonden met de motorassenas.  
Hydraulisch werversysteem, remsysteem en stuurinrichting.  
Inhoud reservoir: 5,4 liter.

### Overbrenging:

Voorwiel-aandrijving.  
Hydraulisch bediende diafragmakoppeling, waarvan de werking door een veer wordt verlicht.

Versnellingsbak met 5 volledig gesynchroniseerde versnellingen (geen prijs-directie).

Mechanische bediening met versnellingshendel op vloer-tunnel.

Pignos = kroonwiel: 1 : 4,375 (8 : 25).

Honkmechanische aandrijvingen met tripolede koppelingen aan versnellingsbak - en Spicer koppelingen aan wielzijde. Versnellingsbakverhoudingen:

1° ..... 0,342  
2° ..... 0,515  
3° ..... 0,756  
4° ..... 1,091  
5° ..... 1,321  
Achteras .... 0,317

### Chassis - Veersysteem - Remmen:

#### Zelfdragende carrosserie

4 onafhankelijk geveerde wielen, die door scharnierende draagbomen aan het chassis zijn bevestigd, voor- en achter verbonden met een stabilisatorstang en achter d.m.v. hefbomen en trekstangen.  
De hefbomen staan in verbinding met de veercilinder-plantjes.

Hoogteregelaars voor en achter zorgen voor een constante wagenhoogte, onafhankelijk van de belasting.

De wagenhoogte kan met een hendel, dat zich onder bereik van de linkerhand van de bestuurder bevindt, worden ingesteld, waardoor de vrije hoogte boven de grond naar behoefte kan worden vergroot en wielen zonder opkrakken met de hand kunnen worden verwisseld.

Gescheiden remsysteem, met automatische aanpassing aan de belasting en de verdeling daarvan. Hydraulisch bekragtigde remmen met drukreser. 4 schijfremmen: voor = 30 cm, achter = 25,6 cm.  
Remvoeringsoverschik: 308 cm<sup>3</sup> (+ 95 cm<sup>3</sup> voor de handen met geschieden remblokken).  
Mechanische handrem op de vloer, op de voorwielen werkend.  
Remmetak: 90 l.

Wielen en banden: bevestiging met 5 tapcanden.  
6 inch velgen  
banden: 195/70 VR 15 X

### Stuurinrichting:

Hydraulisch bekrachtigde tandheugelbesturing (steeractivering) afhankelijk van de snelheid. Het stuur plaatst zich bij stilstand automatisch in de rechtuitstand.  
Stuurkolom met twee knieoppelingen.

Draaierkel: tussen twee muren 14,50 m  
tussen twee trottoirs 10,50 m

Stuurverhouding: 1 : 9,4

### Afmetingen:

Wielbasis: 295 cm  
Lengte: 499,3 cm  
Breedte: 183,6 cm  
Hoogte: 132,4 cm (constant)

Roederveelhoed: 15,5 cm (constant)

Spoorverheffing voor: 152,6 cm

Spoorverheffing achter: 132,6 cm

	Voor	Achter
Breedte op schouderhoogte	142 cm	135 cm
Breedte op ellebooghoogte	144 cm	144 cm

### Uitrusting:

2 draaibare ventilatiemondten, met regelbare opening.  
Snelheidsmeter met dagteller en remwegafstanden.

Electrische toezetellen.

Electrisch klokje.

Controlampenpaneel met:

- Hoofdwasserschuimglamp.
- Motorolie-drukcontroleglampje.
- Remdrukcontroleglampje.
- Remvoeringsschakelcontroleglampje.
- Handremcontroleglampje.
- Luchtstroombegrotingcontroleglampje.
- Stachlichtcontroleglampje.
- Grootlichtcontroleglampje.
- Clijgnoteurcontroleglampje (1 voor links, 1 voor rechts).
- Benzinevoorraadcontroleglampje.
- Knop voor het controleren van de lampjes.
- Achteruitrijverwarmingcontroleglampje.

### Control- en bedieningspaneel:

- Binnenvelichtingschakelaar (1 - 2 pottierschakelaars).
- Achteruitrijverwarmingchakelaar.
- Mistlampenschakelaar.
- Waterthermometer.
- Oliethermometer.
- Benzinestandmeter.
- Verlichting handbehoefenkastje.
- Kaartjeslampje.

### Onder het stuurwiel:

- Gecombineerd stuur-, contactslot en startschakelaar.
- Lichtschakelaar.
- Clijgnoteurshakelaar, slaven (2 hoog frequentie = lichthoornen en lichtsignaalshakelaar).
- Ruitwasser - (2 snelheid en elektrische ruitoprocciebediening).
- Variable weerstand voor de dashboardverlichting.

### Op de centrale console:

- Verwarming- en ventilatieschakelaar.
- Ventilatorshakelaar (warm of koud).
- Chokeknop.
- Schakelaar voor de elektrische ruitenbediening links en rechts.
- Verlichte asbak en sigaretaansteeker.
- Radio.
- Achteruitrijspiegel met dag- en nachtstand.
- Linker buiterspiegel.
- Binnenvelichting.
- Koffervelichting.

### Motorruimteverlichting:

Stuurwiel verlichtbaar in hoogte en in diepte.

Koplampen: 6 jodlampen die 3 aan 3 in twee koplamp-luizen zijn ondergebracht.

In ieder koplamphuis bevindt zich:

- aan de buitenzijde: een dimlichtkoplamp
- in het midden: een grootlichtkoplamp (breeddestralers)
- aan de binnenzijde: een grootlichtkoplamp (verstralers).

Deze 6 koplampen zijn voorzien van automatische hoogtecorrectie.

De beide verstralers draaien met de wielen mee (aparte schakelaar).

2 achteruitrijlampen.

Mistlampen.

### Carrosserie en uitrusting:

Gebogen zijruiten, die geheel in het portier verzinken en electrisch worden bediend. Het voorste gedeelte is vast. Scharnierende achterzijruiten, met instelbare opening. Voorruitontluchting en ontwaseming van de zijruiten en de achterruit.

2 klapstoelen, die opklapbaar en naar voren schuifbaar zijn (zonder verandering van de afstelling), om de achterzitplaatsen toegankelijk te maken.  
Automatische vergrendeling bij het terugplaatsen in de oorspronkelijke stand.

Zitting afstelbaar in lengte  
in hoogte voor  
in hoogte achter.

Verstelbare rugleuning.

2 Hoofdstutten, waarvan hoek en hoogte constant worden vermeld.

Armatuuren in de voorportieren, die tevens als dekvel van de kaartenbakken dienen.

Achterbank met 2 klapstoelen, centrale armsteun en aan weerszijde een armsteun en een asbak.

Voor alle zitplaatsen zijn bevestigingspunten voor 3-punts veiligheidsgordels aanwezig.

Bekleding met kunstleer.

Moquette tapijt.

### Prestaties:

Maximum snelheid: 220 km/h  
Snelheid bij 1000 t/min, met 195/70 VR 15 X banden:  
1° ..... 9,4 km/h  
2° ..... 14,2 km/h  
3° ..... 20,9 km/h  
4° ..... 28,4 km/h  
5° ..... 36,3 km/h  
Achteras ..... 8,6 km/h  
Acceleratie, met alle de bestuurder aan boord:  
400 m met staande start: 16,2 sec.  
1000 m met staande start: 30 sec.  
0 tot 100 km/h in: 8,9 sec.  
Seeclock DIN gewicht: 8,5 kg pk  
Benzineverbruik volgens DIN norm: 12,5 liter per 100 km.



















