



# Dengang Citroën var til SM

**Citroën SM var bilen fra en anden planet. Utrolig avanceret og teknologisk mindst et kvart århundrede foran sin tid. Men det, der skulle have katapulteret Citroën op i luksusklassen, endte med at blive lidt af en fiasko.**

TEKST OG FOTO JENS JESSEN

Citroën havde haft god vind i sejlene i tresserne, og med DS var man kommet langt, for det var en højteknologisk bil, som appellerede til de kunder, som ellers kørte i større luksusbiler. Men det var som om, der manglede noget, for på trods af at Citroën DS rent teknologisk var langt mere avanceret end en Mercedes, var Citroën alligevel ikke et mærke, man forbandt med luksus. Alt det ønskede man at lave om på, og derfor søsatte man et projekt, som skulle overgå alle de andre bilfabrikanter, og det blev til Citroën SM.

I 1970 satte man hele to sejl. Den lille og meget velkørende Citroën GS kom på markedet, og selv om det var en mindre mellemklassebil, var den forsynet med den hydropneumatiske affjedring, og så havde den en helt nyudviklet boksermotor på 1015 cm<sup>3</sup>, som dog snart voksede til 1220 cm<sup>3</sup>.

Samme år viste man også den nye højteknologiske topmodel frem, som man havde valgt at kalde SM. Her bør det nok lige

pointeres, at forkortelsen SM endnu ikke var en speciel seksuel disciplin, som involverede noget med dominans og underkastelse.

## Dyrere end en 350 SL

Citroën SM var dyr, stærk, luksuøs og fyldt med ny teknik, hvor noget først er kommet i bilerne 30 til 40 år senere. Bilen var fra start dyr - sådan rigtigt dyr. Den 175 hestes store luxuscoupe med en V-motor fra Maserati, gik 220 km/t på toppen. I Vesttyskland forlangte Citroën 31.000 D Mark for den. Det var 1.000 DM mere end hvad man i 1971 betalte for en Mercedes 350 SL med V8-Motor og 200 hk.

Prisen var dog ikke noget, der afskrækkede folk med orden i finanserne, og den fandt snart vej til kunder som den sovjetiske leder Brezhnev, det amerikanske komikerpar Cheech and Chong, den senere så kendte tv vært Jay Leno, som stadig har én, shahen af Iran, sangeren Carlos Santana, skuespilleren Lee Majors, fodboldikonet Johan Cruyff,

forfatter Graham Greene, motorcykellegenden Mike Hailwood og endelig havde diktatoren Idi Amin hele syv af slagsen.

## Et teknisk vidunder

På mange måder adskilte SM sig fra alt andet, man producerede i 1970 og noget af det, den var udstyret med, er først nu ved at blive standard i moderne biler.

## Formgivet som en olympisk svømmer

Når man ser en SM, er dens proportioner noget af det første, man lægger mærke til. Den er tydeligvis bredere fortil end bagtil. Sporvidden er foran 152,5 centimeter, mens den bagtil måler 132,5 centimeter. Formålet var at give bilen endnu bedre vejbeliggenhed, hvis man kom hurtigt ind i et sving.

## Kompositfølge

Forenden er også speciel, da der er hele seks lygter bag det imponerende stykke glas, der





Aksten, der trækker olie-pumpen, kan knække!



Selv de almindelige stålfælg er der gjort meget ud af.



Selv gearskiftet ser anderledes ud på en SM, end det gør på andre luksus-biler.



På en SM er spejlene er skruet fast i et gevindstykke under dørpladen - præcist som de også er det på en Citroën GS.

udgør fronten. Men det stopper ikke her, for bilen levede rent teknologisk til fulde op til sit futuriske udsende.

Fælgene kunne fås fremstillet i en kompositmateriale, som bragte vægten ned til godt fire kilogram - under halvdele af hvad en tilsvarende stålfælg vejede. Ved at reducere vægten af fælgene, opnåede man at reducere den uaffjedrede vægt, altså den vægt som affjedringen skal håndtere. Jo mindre den er, jo bedre er det, og desto bedre bliver vejbeliigheden. Dengang var prisen høj for disse fælg, og i dag sælger én fælg for små 10.000 kroner på eBay.

#### Regnsensor anno 1970

Bilen havde regnsensor fra starten i 1970 - noget som i dag kun lige er blevet standard på de dyre biler for omkring fem år siden! Det fungerer via et såkaldt termorelæ, som måler på viskemotorens strømforbrug. Ingen fugt eller kun en lidt våd forrude er lig med et stort strømforbrug, og masser af vand på ruden lig det modsatte, og det var det parameter regnsensoren, beregnede viskerintervallerne efter.

#### Kører som et flyvende tæppe

Deris hydropneumatiske affjedringssystem betød en silkeblød affjedring, og samtidig havde bilen altid samme højde over vejbanen uanset mængden af passagerer for og bag. Systemet arbejder med et tryk på omkring 150 bar, og

det er samtidig koblet til bremsesystemet. Det betyder, at man ikke først skal oparbejde et tryk, og samtidig regne med den mekaniske forsinkelse som på en konventionelt bremse-system, inden der bremses. I praksis lukkede man blot op for en bremseventil, og så kom de 150 bar én til hjælp aldeles omgående.

#### Gyroforlygter

Gyroforlygter og drejelige lygter var også standard, og det var tilmed også koblet på hydraulikken. I praksis fungerede lygternes højdestabilisator ved at stå i forbindelse med bilens højdekorrektør, som samtidig også var den renhed, som styrede bilens højde over vejbanen. Derved undgår man fuldstændig, at lygterne lyser opad, når der eksempelvis køres over et vejbump, og nedad igen når den forlades. Samtidig undgår man også den flimren, der opstår når der køres på ujævn vej.

De to inderste lygter var forbundet til styretøjet, så når man drejede, drejede de også med, og selvfølgelig drejede de uens, så lyset derved kom til at passe i forhold til svinget.

#### Variabelt styretøj

SM havde også hjælpestyring eller servo-styretøj, om man vil. Men ikke den normale slags fristes man næsten til at sige, for det skulle nemlig være bedre og mere avanceret end det, de andre havde. Styretøjet kaldes Diravi, og er en fransk forkortelse, som på

dansk bliver til styring med kontrolleret retur servo.. I praksis vi det sige, at rattet altid vil søge mod sin neutrale stilling - altså ligeud, og det gav føreren en enestående kontrol over bilen, forudsat man altså havde vænnet sig til det. Samtidig var det også hastighedsafhængigt, så jo hurtigere man kørte, jo mindre servo var der. Til gengæld var der så fuld servo ved parkeringsmanøvrer og alle andre lave hastigheder. Det betød også, at man ikke kan parkere en SM med hjulene drejet, da systemet automatisk retter hjulene op.

Det var som det andet også koblet på bilens hydrauliske system, og godt én ratomdrejning svarer til fuldt styreudslag.

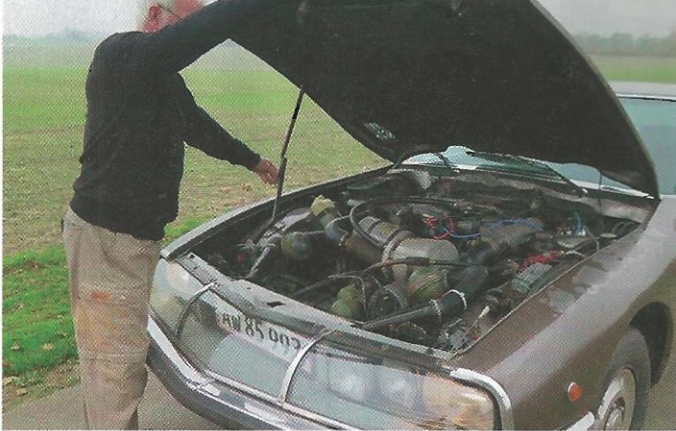
#### Ingen bremsepedal

Ser man ned i bunden af bilen, opdager man, at der ikke er en bremsepedal, men kun en sort gummibold. Helt slemt blev det, hvis det handlede om en SM med automatgear, for så var der heller ingen koblingspedal, men kun en speederpedal. Med et hydraulisk system er en bremsepedal inderligt overflødig, da man jo kun behøver at åbne en ventil, for at lukke mere end 150 bars tryk ud bag bremsekaliprenes stempler.

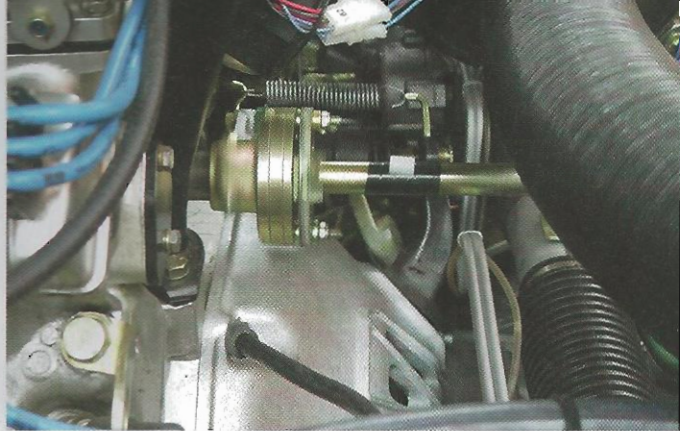
#### Platiner i en kassette

Tændingssystemet var til gengæld på én måde både avanceret og samtidig primitivt. Det avancerede bestod i, at en var forsynet





Jørn Svendsens bil har indsprøjtning.



Alt er sat i stand.



Elektronisk indsprøjtning hævede effekten på den 2,7 liter store motor til 178 hk.



Det buede instrumentbord delte den med Citroën GS.



Dørene er store og tunge, og dørhængslerne er tilsvarende kraftigt dimensioneret.

med de såkaldte kassette platiners, som man også benyttede i de Citroën GS biler, der havde et tændingsanlæg fra SEV Marshall. Kort fortalt var det platiners, som sad i en speciel kassette, og som var indstillede fra

fabrikken. På en SM var der to sæt i samme strømfordeler, hvor det ene sæt tog de tre af V-motorens cylindre og det andet kerede sig om de resterende tre på den anden side.

Det betød, at når man stillede tænding, var det bydende nødvendigt, at de to sæt platiners stod fuldstændig ens, for ellers ville den ene cylinderrække ikke have den rigtige tændingshøjde, da det jo var på samme for-deler. Og da der jo også kun var et tændings-mærke, kunne man kun stille tændingshøj-den på den ene cylinderrække, og dermed ikke tage den anden i ed.

#### Samarbejde med italienske Maserati

Ved at få fat i en færdig motor, sparede man en masse penge til udvikling af motor og samtidig fik man en kraftig og sportslig V-6 motor. Citroën havde i 1968 købt 60 procent af aktierne i Maserati, og i stedet for at på-begynde udviklingen af en ny motor helt fra bunden, blev det besluttet at anvende den kraftige Maserati motor.

Den ydede fra start 170 hk ved 5.500 omdr./min., og dens slagvolumen var på 2.670 cm<sup>3</sup>. Cylinderblok, krumtapshus og topstykket var af letmetal, og motoren var forsynet med tre Weber dobbeltkarburatorer, der var fire overliggende knastakslers, som blev trukket af kæder. Bilen havde de relativt store 15" hjul, og selve bilen var 4,8 meter lang, 1,8

meter bred foran, og egenvægten lå på 1.450 kilogram. Bilen gik 220 km/t. på toppen og de 0-100 km/t gjorde den på bare 8,9 sekunder. Motoren vejede kun en tiendedel, nemlig 140 kilogram og så var kun 31 centimeter lang.

#### Rasende dyr

I Danmark kostede den omkring 170.000 kroner, hvilket svarede til cirka én million kroner i dag, og det er da også grunden til, at der kun blev sat nummerplader på to her i Danmark.

Det bedste år var 1972, hvor man solgte 4.988 biler. I 1974 solgte man bare 273 biler, og i 1975 gik det helt galt med bare 115 biler – og så stoppede produktionen. I alt nåede der at blive bygget 12.920 biler, men selv den dag i dag er teknikken en moderne bil værdig.

#### Følte sig som Palle alene i verden

Lars Dahl fra Børkop ved Vejle, ejer en af de godt 20 kendte eksemplarer af bilen man mener, der er i Danmark.

Men sådan var det ikke dengang han købte den, for da følte han sig lidt som en slags Palle alene i verden. Han var sikker på, at der ikke var andre, der havde én udover ham, han havde købt den af, og som havde fået den hjem fra USA. Men sådan var det ikke, for det skulle vise sig, der var adskillige andre. Og i dag har man lavet en klub, hvor der er 15 medlemmer har omkring 20 biler hvoraf 4 er på plader.





Armstøtten huser et lille aflukke.



Man er ikke i tvivl om at Lars Dahl er gået helt i dybden med restaureringen. Intet er forbigået hans opmærksomhed.

- Jeg begyndte med at læse om bilen på nettet, og der var jo den ene skrækhistorie efter den anden. Der var ingen dele at få, og den var umulig at lave. Men da jeg kom i gang, viste det sig, at den har mange lighedspunkter med DS, og det gav mig mere ro på. Er der flere derude, der har SM, kan jeg kontaktes på 40987840 eller på [ld@t-tex-effects.com](mailto:ld@t-tex-effects.com)

#### Uheldigt ry

- Den har fået et dårligt ry, fordi visse ting har været underdimensioneret, og andet har ikke været optimalt, som eksempelvis oliepumpen. Dens reduktionsventil skal strammes op via shims, ellers laver den ganske enkelt ikke tryk nok. Kædestrammeren er mekanisk og ikke god, og den har jeg erstattet med en hydraulisk Sachs kædestrammer, og ekstra smøring til kæden er etableret ved at trykket har jeg fået ved at bore ind i en olietrykkanal.

- Ventilene er natriumkølede, og står bilen for længe uden at blive brugt, kan ventilhovederne knække af på grund af tæring. Ventilene justeres med brikker, og kopperne de ligger i, kan være slidte, men dem fra en Toyota Hi Ace kan bruges.

- Akslen, der trækker oliepumpen, kan knække eller hoppe ud, men det er der også råd for, da man i dag kan købe én, der både længere og kraftigere. Ifølge bogen skal gearkassen være påfyldt 2,25 liter olie, men det er for lidt, og er der tre liter på, risikerer man ikke skader, forklarer Lars Dahl.

#### Laver selv en radio

Bilen originale radio var en fransk Continental, men den var ikke langtidsholdbar, så der er ganske få. En er blevet set sat til salg for 16.000 kroner.

Det ville Lars Dahl ikke give, så han har besluttet sig for at lave en serie på 100 radioer med moderne teknologi indvendigt, men som udvendig ser fuldstændig ud som de originale. Klubben har ført medlemmerne sammen og de arbejder snævert sammen, og det er tydeligt at entusiasmen er stor - sådan meget stor. En anden af klubbens medlemmer er Jørn Svendsen fra Svendborg, som var så heldig at finde en SM fra 1972 i udlandet - en europæisk version med Bosch D-Jetronic indsprøjtning, som kun har kørt 56.000 kilometer.



Som noget fra en fremmed planet.