

The elegance of the 70s

Πόσες φορές έχουν συνδυασθεί μαζί δύο θρυλικά ονόματα για την ονομασία ενός αυτοκινήτου; Όποιος και να είναι ο συνδυασμός που έρχεται στη σκέψης (Ford-Shelby-Mustang ή Fiat-Abarth), η περίπτωση της Citroën SM ίσως θα μείνει στην ιστορία ως η μοναδική φορά που δύο ονόματα παντρεύτηκαν μαζί κι έγιναν ταυτόσημα για την αναγνώριση ενός μοντέλου.

Citroën SM





πρωτοποριακή όψη
εκκεντρικά χαρακτηριστικά
παράτολμη αισθητική



SM

Τις περισσότερες φορές το αυτοκίνητο αναφέρονταν και ακόμα χαρακτηρίζεται ως Citroën-Maserati παρά ως SM, ίσως επειδή ο περισσότερος κόσμος αρέσκεται στο να ακούει και να προφέρει κάτι τόσο μοναδικό και μαγευτικό όσο και ο παραπάνω πραγματικά εύχρος συνδυασμός.

Το αληθινό όνομα της SM σημαίνει Série Maserati και κρύβει το απατηλό όνειρο της Citroën που τόλμησε πριν τέσσερις δεκαετίες να μπει στην ελιτίστικη αγορά των GT, αγοράζοντας τη Maserati και ρισκάροντας τα οικονομικά της.

Η SM παρουσιάστηκε στο Σαλόνι της Γενεύης τον Μάρτιο του 1970 και προκάλεσε αίσθηση. Η πρωτοποριακή για τα δεδομένα του '70 όψη του αυτοκινήτου ήταν δουλειά του Robert Opron, chief designer της Citroën την εποχή εκείνη και δημιουργού των GS και CX. Η έμπνευση του Opron σίγουρα σημάδεψε την ιστορία της Citroën μια και τα εκκεντρικά χαρακτηριστικά της SM παρέμειναν αναλλοίωτα και άντεξαν στο πέρασμα του χρόνου. Ακόμα και σήμερα, η SM θα μπορούσε να σταθεί άνετα στο Σαλόνι της Γενεύης, να α-

ναμετρηθεί και ίσως να κερδίσει τις εντυπώσεις ανάμεσα στα σύγχρονα μοντέλα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Ποιος θα τολμούσε όμως σήμερα να βγάλει στην παραγωγή ένα τέτοιο αισθησιακό μοντέλο με μια τόσο παράτολμη αισθητική;

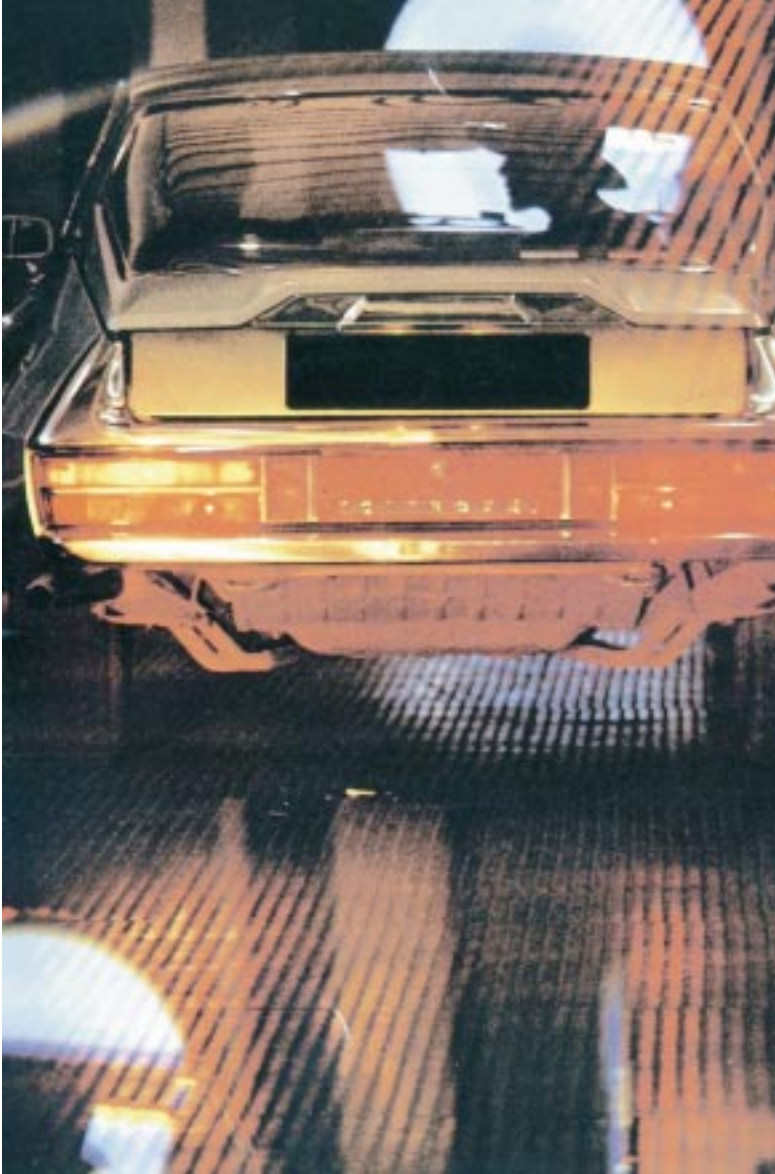
Παρατηρήστε τις γραμμές της... Κοντά στα 5 μέτρα μήκος, με δύο μόνο πόρτες, σχεδόν 3 μέτρα μεταξόνιο και 1300 χιλιοστά ύψος! Με τέτοιες διαστάσεις, οι χώροι για 4 άτομα και τις αποσκευές τους ήταν αρκετοί έτσι ώστε η παρέα να ταξιδεύσει με άνεση από το Παρίσι στην Αθήνα.

Σαν ένα γνήσιο μοντέλο μεγάλου τουρισμού, η SM αντλούσε δύναμη από ένα θρυλικό κινητήρα, τον V6 των 2.670 c.c. της Maserati, που χρησιμοποιήθηκε και στην Merak με αυξημένο κυλινδρισμό 3 λίτρων. Οι 170 ίπποι DIN και το αεροδυναμικό της σχήμα τις χάριζαν την υψηλή τελική των 220 x.a.ω, στοιχείο απαραίτητο για ένα καθαρόαιμο GT.

Η SM ήταν το γρηγορότερο εμπροσθιοκίνητο αυτοκίνητο της εποχής. Η επένδυση της Citroën στο όνομα

Η έμπνευση του Opron σίγουρα σημάδεψε την ιστορία της Citroën μια και τα εκκεντρικά χαρακτηριστικά της SM παρέμειναν αναλλοίωτα και άντεξαν στο πέρασμα του χρόνου...





Ήταν η πρώτη φορά που ένα αυτοκίνητο Grand Touring εξοπλιζόταν με υδροπνευματική ανάρτηση. Η τεχνολογική υπεροχή της Citroën στον τομέα αυτό ήταν δεδομένη και το αποτέλεσμα ελκυστικό και εντυπωσιακό...



Maserati χάρισε στη Γαλλική εταιρία αρκετό prestige για να καυχιέται για το καθαρόαιμό της, που κέρδισε και μια σημαντική διάκριση καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση στο Ράλι του Μαρόκο.

Η SM ξεχώρισε και για μια ακόμα πρωτιά: ήταν η πρώτη φορά που ένα αυτοκίνητο Grand Touring εξοπλιζόταν με υδροπνευματική ανάρτηση. Η τεχνολογική υπεροχή της Citroën στον τομέα αυτό ήταν δεδομένη και το αποτέλεσμα ελκυστικό και εντυπωσιακό. Η γαλήνια αίσθηση της βελούδινης υδροπνευματικής ανάρτησης συνδυάστηκε με τον спор και ταξιδιάρικο χαρακτήρα του αυτοκινήτου, δίνοντας την ευκαιρία στους λάτρεις της αυτοκίνησης να γευθούν έναν πραγματικά μοναδικό συνδυασμό.

Χάρη στην υδροπνευματική τεχνολογία η SM προσέφερε μεταβλητή υποβοήθηση στο εξελιγμένο σύστημα διεύθυνσης, το οποίο μάλιστα επανέφερε αυτόματα το τιμόνι στη θέση της ευθείας κατά τις μανούβρες παρκκαρίσματος και που χρειάζονταν μόλις δύο στροφές για να περιστρέψει πλήρως τους τροχούς από άκρη σε άκρη.

Η χαρακτηριστική γυάλινη μάσκα της SM με τους έξι προβολείς quartz ιοδίνης πρόσθετε αρκετούς πόντους

στον ιδιαίτερο χαρακτήρα του αυτοκινήτου κι ενσωμάτωνε μια σειρά από προδιαγραφές ασφαλείας που ταπεινώσαν στη κυριολεξία του ανταγωνιστές της εποχής. Εκτός από την αυτόματη ρύθμιση του ύψους των προβολέων, η SM άφησε εποχή για τους περιστρεφόμενους προβολείς της και την ικανότητά της να ελίσσεται το βράδυ με ασφάλεια στις γρήγορες στροφές των Ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων. Δυστυχώς, στην αντίπερα όχθη του Ατλαντικού οι Αμερικάνικες προδιαγραφές ασφαλείας αλλοίωσαν τον πρωτοποριακό εμπρός σχεδιασμό της SM, επιβάλλοντας τη χρήση τεσσάρων στρόγγυλων προβολέων - χωρίς το σύστημα περιστροφής - κι εκφυλίζοντας έτσι το προφίλ του ριζοσπαστικού της design.

Αυτή ήταν λοιπόν η σύντομη ιστορία ενός αυτοκινήτου που προκάλεσε σοκ και που κατάφερε να μεταλαμπαδεύσει με επιτυχία το πνεύμα του André Citroën από την εποχή της DS στην εποχή της εξίσου μοναδικής CX. Δυστυχώς, η πετρελαϊκή κρίση του '74 τερμάτισε άδοξα την ιστορία της SM, που έμεινε στην παραγωγή για μόλις 5 χρόνια, χαρίζοντάς μας 12.920 αξέχαστα παραδείγματα αυτοκινητιστικής κουλτούρας και αξεπέραστης αισθητικής. **ABR**