45 Jahre Citroen SM – Ein „richtiger“ Citroen mit Maserati-Motor

Fragt man Auto-Fans nach Legenden von Citroen, dann lautet die Antwort sicherlich DS, vielleicht noch ergänzt um 2CV (die „Ente“). Fragt man aber Citroen-Fans nach ihren Markenikonen, dann ist es durchaus wahrscheinlich, dass neben dem DS auch noch der SM genannt wird. Ein Modell, das mittlerweile Jüngeren leider häufig unbekannt ist. Deshalb und weil im SM meiner Meinung nach so viel wie auch gleichermaßen so wenig Citroen wie in keinem anderen Modell der Marke mit dem Doppelwinkel steckt, möchte ich den 45. Geburtstag des „fliegenden Sofas“ als Anlass nehmen, es heute in den Mittelpunkt zu stellen. Und zwar nicht nur für die Jüngeren unter den Lesern!

Bei seiner Präsentation auf dem Genfer Salon 1970 überraschte der 4,83 Meter lange Citroen SM die Öffentlichkeit mehrfach: das Design polarisierte, der starke Sechszylinder-Motor von Maserati faszinierte und der hohe Komfort für alle Passagiere beeindruckte. Aus diesen Punkten resultierte übrigens auch der Beiname „das fliegende Sofa“. Schauen wir zunächst einmal auf das Design: nicht zuletzt wegen seiner (entfernten) Ähnlichkeit mit einer Rakete soll der SM in Frankreich in einem Atemzug mit der Concorde genannt worden sein. Rakete hin oder her, der SM war – wie auch die DS – ein Gesicht, das aus der automobilen Masse herausragte. Also genau das, was man von einem Citroen erwartet(e). Extrem flach, mit einer Top-Aerodynamik (cw-Wert 0,32) und einer sich über die gesamte Wagenbreite erstreckenden Glasfront, hinter der die sechs Hauptscheinwerfer sowie das Nummernschild platziert waren. Ein Blick zurück auf die Zeit Anfang der 1970er-Jahre lässt vermuten, dass die Optik des SM heute eine höhere Wertschätzung erfährt als dies damals der Fall war.

Die Sechszylinder-Motoren mit 2,7 bzw. 3,0 Litern und einer Leistungsbandbreite zwischen 160 PS und 180 PS kamen vom italienischen Sportwagenhersteller Maserati, bei dem Citroen zu dieser Zeit mit 60 Prozent der größte Anteilseigner war. Die Triebwerke wurden eigens für den knapp bemessenen Motorraum konstruiert und wiesen eine besonders kompakte und trotz der vier in Alu-Zylinderköpfen oben liegenden Nockenwellen niedrige Form auf. Das Ergebnis war jedoch ein für einen Sechszylinder vergleichsweise rauer und lauter Motorlauf. Da der SM für längere Zeit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h das schnellste frontangetriebene Serienfahrzeug war, dürften seine Fahrer diesen Nachteil gerne akzeptiert haben. Zumal er dank diverser technischer Highlights an anderen Stellen überragenden Komfort und hohe Sicherheit bot. Zu nennen sind hier vor allem das gegenüber der DS weiterentwickelte, hydraulische Kurvenlicht, die hydropneumatische Federung, die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, die beim Loslassen des Lenkrads selbstständig in die Mittellage zurückkehrte, sowie das sehr direkte Übersetzungsverhältnis der Lenkung, das besonders schnelle Ausweichmanöver ermöglichen sollte.

Wie auch von der DS kamen vom SM interessante Sondermodelle auf den Markt, die für gesteigerte Aufmerksamkeit sorgten: zum Beispiel die Vollcabrio-Variante SM Mylord oder der SM Opera als verlängerte Version des Coupés. Analog zum DS gab es vom SM ebenfalls das viertürige Cabriolet Présidentielle, das „exklusiv im Besitz des französischen Staates war und von François Mitterand oder Jacques Chirac zu offiziellen Anlässen eingesetzt wurde“. Bis 1975 verließen insgesamt 12.920 produzierte SM das Werk. Davon fanden lediglich 925 Exemplare des Dreitürers den Weg nach Deutschland, von denen heute keine 100 mehr bei uns zugelassen sind. Eigentlich schade, dass sich der Fahrzeugbestand so reduzierte, denn die Themen Avantgarde, Extravaganz und innovative Lösungen, für die Citroen bekannt ist, besetzt der SM mindestens genauso gut wie die DS …

Bildquelle: Citroen