

Trop intelligente pour survivre



Photos: A. Mariné

Un nez surbaissé qui annonçait les projecteurs minces d'aujourd'hui.

Le premier contact de la SM avec la presse française préfigura bien les problèmes de communication que cette voiture allait connaître au long de sa trop brève carrière. La présentation avait lieu dans un mas de Camargue et les voitures se trouvaient rangées en épis, l'arrière aligné le long du mur d'enceinte des bâtiments. Pour emprunter le portail, il fallait donc effectuer plus ou moins un virage à 180° mais le premier journaliste qui démarra en tournant son volant d'un air vainqueur braqua trop court, au point qu'il rata le portail d'un bon mètre, mettant à mal les installations... ainsi que la malheureuse SM. Pour ceux qui n'ont jamais conduit la plus extraordinaire des Citroën, il faut préciser qu'entre butées, le volant n'effectue pas plus de deux tours, cela avec une assistance

128

LA COTE DE L'EXPERT

Les originalités de la Citroën SM sont nombreuses. Son moteur Maserati pour commencer mais aussi sa suspension hydro-pneumatique, son style très personnel ou encore son habitabilité généreuse pour un coupé. Tout cela en fait une voiture appréciée que l'on trouve assez facilement. La cote de Christian Huet: 50 000 à 80 000 F. Tendances à la stabilité.

à rappel asservi en fonction du régime et du braquage (elle fut, je crois, la première à adopter ce système en série) et un minuscule volant ovale qui achevaient de déconcerter le néophyte. En vérité, cette direction, qui nécessitait en quelque sorte de réapprendre à conduire, était effectivement fantastique de maniabilité lorsqu'on en avait l'habitude mais elle découragea nombre d'acheteurs potentiels, soit en les effrayant, soit en les vexant dans leur amour-propre de conducteurs émérites... Ayant repris récemment le volant d'une SM, je me suis rendu compte des progrès réalisés par les suspensions modernes, notamment en matière de contrôle du roulis ainsi que du tangage. Dans ce domaine, la malheureuse a bien vieilli mais, même vingt ans après, sa stabilité de trajectoire à grande vitesse sur mauvais revêtement et la qualité de son comportement sur le mouillé sont encore de premier ordre, ainsi que le confort offert par sa suspension.

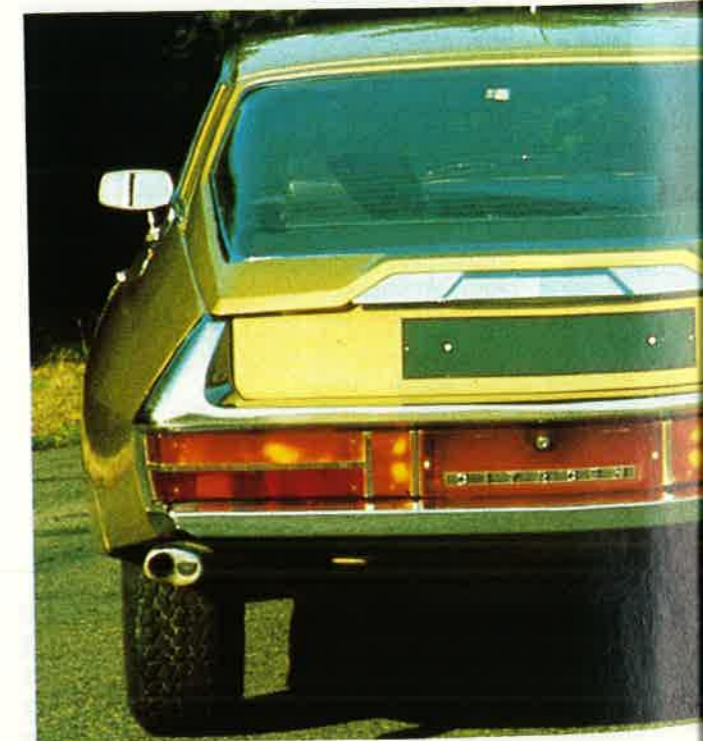
30 minutes pour démarrer

Le moteur de la SM venait de chez Maserati, Citroën ayant jugé bon dans un instant d'égarement de se rendre acquéreur de la marque italienne dont les difficultés financières étaient endémiques. Peut-être la transaction fut-elle opérée dans le but de doter la SM d'un V6 d'élite mais, en dehors du fait que ce moteur n'était pas ce qu'il y avait de mieux dans la voiture, cette fâcheuse initiative contribua à enfoncer Citroën dans un marasme qui finit par jeter la marque au double chevron dans les bras plus ou moins tendres de Peugeot... qui avait tout au moins le mérite de savoir faire des bons moteurs ! Donc, six cylindres en V à 90°, tout alu, quatre arbres à cames en tête commandés par un arbre central de manière à utiliser deux culasses identiques, alimentation par trois carburateurs double corps (il y eut ensuite une injection qui ne constitua certes pas un progrès, sauf pour le démarrage à froid), deux motoventilateurs électriques, radiateur d'huile. Sur le papier, la bête était belle et, d'ailleurs, un rapport volumétrique de 9 permettait d'extirper 170 ch DIN à 5 500 tr/mn, avec un couple maximal de 23,5 mkg à 4 000 tr/mn., tout cela pour une cylindrée de 2 670 cm³. Malheureusement, la voiture était relativement lourde : 1 460 kg dont 900 kg sur l'avant et, en dépit d'une boîte à cinq rapports qui faisait ce qu'elle pouvait, la

CITROEN SM

- **Moteur:** Puissance fiscale 15 CV. Cylindrée 2 670 cm³. 6 cylindres en V à 90° placé en arrière des roues avant, 87 x 75. Trois carburateurs double corps. Allumage par distributeur à double rupteur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 90 litres. Soupapes en tête commandées par 4 arbres à cames en tête. Rapport volumétrique 9. Puissance maximale 170 ch à 5 500 tr/mn. Couple maxi: 23,5 mkg à 4 000 tr/mn.
- **Transmission:** Traction avant. Boîte à cinq rapports synchronisés. Levier au plancher.
- **Châssis, suspension:** Carrosserie autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes avec parallélogramme et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes à bras tirés avec barre stabilisatrice. Dispositif de suspension hydro-pneumatique avec correcteur d'assiette automatique sur les 4 roues. Réglage de la hauteur de la voiture.
- **Freins:** A disque sur les quatre roues avec double circuit pour l'AV et l'AR. Dispositif d'assistance. Répartiteur de freinage entre les essieux et limitation sur l'essieu AR en fonction de la charge. Frein à main mécanique sur les roues AV agissant par l'intermédiaire de deux patins spéciaux.
- **Direction:** A crémaillère avec assistance hydraulique.
- **Pneumatiques:** 195-70 VR 15.
- **Carrosserie:** 1 460 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 827 cm³. Puissance au litre 63,6 mkg. Rapport poids/puissance 8,5 kg/ch.

Même si l'aérodynamique de la SM n'était pas particulièrement convaincante, son arrière étroit était de bonne volonté.



voiture manqua moelleux. De p extrêmement l' tr/mn et la vites à obtenir... A causé par les v me permit pas que, bien lance s'offrir un 225 l'apparition de personne. De son côté, le convaincante départ arrêté e 4/5èmes. Héla étaient moins aux 1 000 mètr 50 km/h en 5è 3/5èmes... Surtout pour l 60- la tenue d Certes, la SM typée mais les digérées à des la vivacité de l un sérieux ent dans des trav beaucoup. Cela étant, les de disques ve supportait ma freins à très g exhalait à hau

Intelligente vivre



ait les
i.

me et du
ière à

ent de

sitait en
nduire,

tude
eteurs
t en les

une SM,
és

nes,

du roulis

aine, la

ne vingt

à

ent et la

mouillé

que le

er

Le moteur de la SM venait de chez Maserati, Citroën ayant jugé bon dans un instant d'égarement de se rendre acquéreur de la marque italienne dont les difficultés financières étaient endémiques. Peut-être la transaction fut-elle opérée dans le but de doter la SM d'un V6 d'élite mais, en dehors du fait que ce moteur n'était pas ce qu'il y avait de mieux dans la voiture, cette fâcheuse initiative contribua à enfoncer Citroën dans un marasme qui finit par jeter la marque au double chevron dans les bras plus ou moins tendres de Peugeot... qui avait tout au moins le mérite de savoir faire des bons moteurs !

Donc, six cylindres en V à 90°, tout alu, quatre arbres à cames en tête commandés par un arbre central de manière à utiliser deux culasses identiques, alimentation par trois carburateurs double corps (il y eut ensuite une injection qui ne constitua certes pas un progrès, sauf pour le démarrage à froid), deux motoventilateurs électriques, radiateur d'huile. Sur le papier, la bête était belle et, d'ailleurs, un rapport volumétrique de 9 permettait d'en extraire 170 ch DIN à 5 500 tr/mn, avec un couple maximal de 23,5 mkg à 4 000 tr/mn., tout cela pour une cylindrée de 2 670 cm³.

Malheureusement, la voiture était relativement lourde : 1 460 kg dont 900 kg sur l'avant et, en dépit d'une boîte à cinq rapports qui faisait ce qu'elle pouvait, la

CITROËN SM

- **Moteur** : Puissance fiscale 15 CV. Cylindrée 2 670 cm³. 6 cylindres en V à 90° placé en arrière des roues avant, 87 x 75. Trois carburateurs double corps. Allumage par distributeur à double rupteur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 90 litres. Soupapes en tête commandées par 4 arbres à cames en tête. Rapport volumétrique 9. Puissance maximale 170 ch à 5 500 tr/mn. Couple maxi : 23,5 mkg à 4 000 tr/mn.

- **Transmission** : Traction avant. Boîte à cinq rapports synchronisés. Levier au plancher.

- **Châssis, suspension** : Carrosserie autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes avec parallélogramme et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes à bras tirés avec barre stabilisatrice. Dispositif de suspension hydropneumatique avec correcteur d'assiette automatique sur les 4 roues. Réglage de la hauteur de la voiture.

- **Freins** : A disque sur les quatre roues avec double circuit pour l'AV et l'AR. Dispositif d'assistance. Répartiteur de freinage entre les essieux et limitation sur l'essieu AR en fonction de la charge. Frein à main mécanique sur les roues AV agissant par l'intermédiaire de deux patins spéciaux.

- **Direction** : A crémaillère avec assistance hydraulique.

- **Pneumatiques** : 195-70 VR 15.

- **Carrosserie** : 1 460 kg.

- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 827 cm³. Puissance au litre 63,6 mkg. Rapport poids/puissance 8,5 kg/ch.

Même si l'aérodynamique de la SM n'était pas particulièrement convaincante, son arrière étroit était de bonne volonté.



voiture manqua toujours un peu de moelleux. De plus, la 5ème était extrêmement longue : 36,3 km/h aux 1 000 tr/mn et la vitesse de pointe était très longue à obtenir... A Montlhéry, l'effet de frein causé par les virages relevés de l'anneau ne me permit pas de dépasser 211 km/h alors que, bien lancé en ligne droite, on pouvait s'offrir un 225 vrai qui, tout au moins lors de l'apparition de la voiture, ne devait rien à personne.

De son côté, la nervosité était plus convaincante puisque les 1 000 mètres départ arrêté étaient couverts en 30s 4/5èmes. Hélas, les résultats en reprises étaient moins satisfaisants et le passage aux 1 000 mètres avec départ de la mesure à 50 km/h en 5ème avait lieu après 36 s 3/5èmes...

Surtout pour l'époque – la fin des années 60 – la tenue de route était exceptionnelle. Certes, la SM était une sous-vireuse bien typée mais les longues courbes étaient digérées à des vitesses impressionnantes et la vivacité de la direction permettait, après un sérieux entraînement, de lancer la voiture dans des travers où elle se complaisait beaucoup.

Cela étant, les défauts étaient criants. Faute de disques ventilés à l'avant, la SM supportait mal une utilisation intensive des freins à très grande vitesse. Le moteur exhalait à haut régime un bruit pas tellement

harmonieux (des calories aussi) et les essuie-glaces capitulaient à 200 km/h, cela alors que la voiture était la reine du mouillé ainsi que du vent latéral... et demeure encore aujourd'hui difficile à battre dans ces conditions.



A l'ovale du volant répondaient ceux des cadrans.

Il y avait également le problème du démarrage à froid... Une demi-heure pour persuader le moteur de tourner, c'était beaucoup ! La solution était pourtant relativement simple : jamais de starter et démarrer en pompant au pied, exactement de la même manière que pour démarrer un gros hors-bord... Hélas, la majorité des propriétaires de SM n'étaient pas tellement familiers avec les Mercury et autres Evinrude, ce qui ne manqua pas de provoquer des problèmes d'autant plus profonds que le réseau n'était manifestement pas au courant (mais il le devint rapidement)...

La SM disparut au cours de la première crise pétrolière et, aujourd'hui encore, il est difficile de savoir si le prétexte ne fut pas saisi au vol par le constructeur, pour arrêter une voiture dont, manifestement, le réseau était bien embarrassé. Comment vendre une voiture de ce genre alors qu'on est incapable d'en faire une démonstration véritable et que, de surcroît, on refuse de reprendre les Porsche, BMW, Jaguar ou Mercedes dont les propriétaires voulaient goûter au charme de la technique française ?...

Il est vrai que ce réseau aurait dû en premier lieu être éduqué par sa direction mais toujours est-il qu'en dépit de ses qualités énormes et de sa personnalité oh combien originale, la SM est morte prématurément. Le quai de Javel laissa clairement sous-entendre que l'apparition de la limitation de vitesse rendait la voiture inutilisable... Je renvoie l'auteur de cet intelligent raisonnement aux chiffres de production actuels – et aux chiffres d'affaires – de Porsche, BMW et Ferrari !