

Citroën SM měl prosklenou příď se třemi páry světlometů (1970)

Citroën SM

Francouzský luxus

Citroën SM, luxusní francouzské kupé s hydropneumatickým pérováním, pohonem předních kol a italským motorem V6 značky Maserati, slaví letos čtyřicetiny. V řadě ohledů výjimečný vůz doplatil na dopady palivové krize, ale také na ekonomické problémy svého výrobce. Ze scény předčasně zmizel v létě 1975.

Konstruktéři a vývojáři automobilky Citroën pracovali v první polovině sedmdesátých let na projektu s interním označením S, jehož výsledkem mělo být výkonné sportovní kupé – samozřejmě s pohonem předních kol. Ke stavbě prototypů využívali podlahové plošiny i karosářské díly typu DS, vznikly ovšem kompaktnější dvoudveřové vozy v otevřeném i uzavřeném provedení s ostře laděnými čtyřválcí. V roce 1966 dal tehdejší šéf automobilky Citroën Pierre Bercot projektu nový směr: místo čistě sportovního vozu mělo vzniknout prestižní kupé třídy GT s šestiválcovým motorem italské provenience. Citroën v té době vedl jednání s modenskou firmou „Officine Alfieri Maserati“ a o dva roky později s ní uzavřel smlouvu, díky níž získal v italském podniku majoritu.

V září 1966 začal ve vývojových dílnách firmy Citroën vznikat nový prototyp s podvozkem budoucího kupé CT, navenek kamuflovaným dvoudveřovou karoserií přestavěnou opět ze sedanu DS. Když tento vůz na jaře 1967 poprvé vyjel na zkoušební dráhu, měl už za přední nápravou zamontován prototyp vidlicového šestiválece DOHC dodaného z Modeny. Jeho tvůrcem byl Ing. Giulio Alfieri (1924–2002), jemuž za základ posloužil motor V8 z vozu Maserati Indy. Zkrátil jej o jeden pár válců na V6, zmenšil vrtání i zdvih a celkově šestiválec s blokem i hlavami válců z hliníkové slitiny odlehčil na pouhých 140 kg. V prototypovém provedení dával šestiválec výkon přes 190 k (140 kW), jenž byl později u sériové verze snížen. Další prototyp s dvoudveřovou karoserií odvozenou



z typu DS byl dokončen na jaře 1968. Měl již nově tvarovanou příď s dvojicemi světlometů pod aerodynamickými kryty a při rozvoru náprav 2,87 m byl dlouhý 4,71 m, přičemž se jeho karoserie směrem dozadu zužovala. Však měl také rozchod předních kol 1,52 m, zatímco vzadu byl rozměr zmenšen o 200 mm na 1,32 m.

V květnu 1968 byla dokončena sádrová maketa karoserie v měřítku 1 : 1, jejíž linie navrhl šéf stylistického centra automobilky Robert Opron. Pak už následovaly přípravy a stavba pěti prototypových karoserií, kterou Citroën, stejně jako montáž nových prototypů, svěřil karosárně Chausson. Ta také v roce 1969 postavila půl tuctu předsériových kupé SM a následně dodávala automobile i surové karoserie pro sériové vozy tohoto typu. Bylo to poprvé, kdy Citroën zadal tak rozsáhlou a nákladnou zakázku v oblasti osobních vozů extenzivnímu dodavateli.

Veřejnosti se Citroën SM poprvé představil v celé kráse v březnu 1970 na autosalonu v Ženevě. Výroba se začala postupně rozvíhat v létě téhož roku, zahájení prodeje však automobilka načasovala až na podzim 1970, s oficiálním startem na pařížském autosalonu. Elegantní kupé osobitých tvarů vzbudilo značnou pozornost už tím, že v době uvedení na trh drželo primát nejvýkonnějšího evropského automobilu s pohonem



Dva prototypy SM s upravenými karoseriemi typu DS (1968)

předních kol. V zámoří se ovšem vyráběly ještě výkonnější vozy s motory V8 a předním pohonem: Cadillac Eldorado a Oldsmobile Toronado. Efektní vzhled a luxusní výbava dotvářely charakter čtyřmístného kupé SM, jež zaujalo pozici na vrcholu nabídky své značky, nad vozy řady DS. Ve francouzštině je automobil rodu ženského, takže typ DS dostal přezdívku „Déesse“, tedy „Bohyně“, zatímco zkratku SM si fanoušci značky překládali jako „Sa Majesté“ neboli „Její Veličenstvo“.

Citroën SM navazoval na uznávané kvality „déesky“ a kromě aerodynamických tvarů se mohl samozřejmě pochlubit i hydropneumatickým pérováním s nastavitelnou světlou výškou a jejím samočinným udržováním bez ohledu na okamžité zatížení vozu. Novinkou bylo hřebenové řízení s hydraulickým posilovačem s proměnným účinkem závislým na rychlosti jízdy a úhlu natočení volantu, který se ve výjezdu ze



Druhý prototyp z roku 1968 měl rozvor 2,87 metrů a délku 4,71 metrů

zatačky samočinně vracel do základní polohy. Prosklená příd karoserie ukrývala tři páry halogenových světlometů se samočinným hydraulickým seřizováním polohy, přičemž dva světlometry umístěny nejbliže

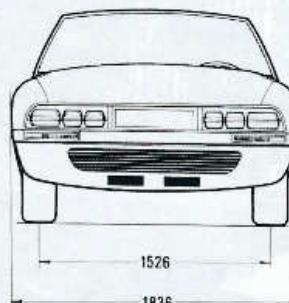
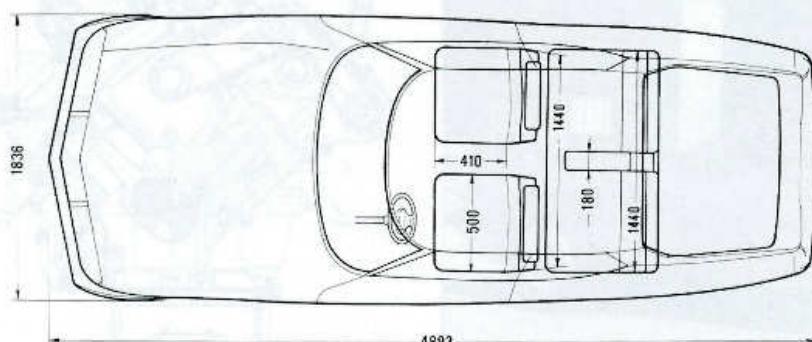
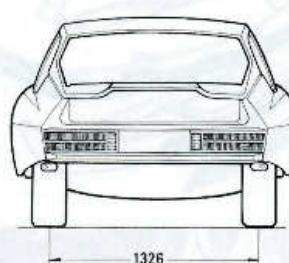
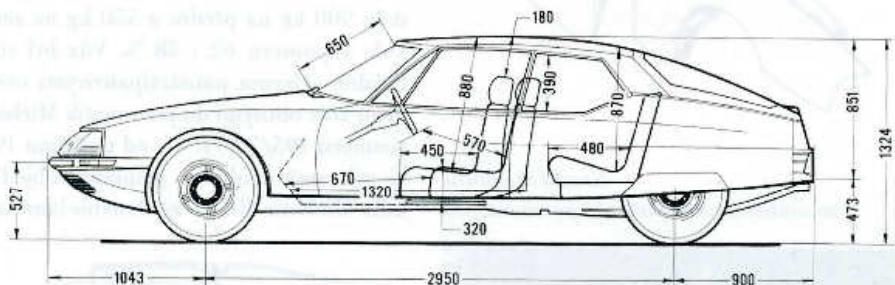
ke středu se v zatáckách natáčely spolu s koly. V prosklené vitřině byla mezi světlometry umístěna i poznávací značka. Vozy určené pro severoamerický trh měly kvůli tamějším předpisům méně pohlednou příd



Maketa kupé SM – ještě se dvěma mřížkami na kapotě (1968)



Také zadní partie makety prošla menšími úpravami



Hlavní vnější a vnitřní rozměry automobilu Citroën SM



Prezidentský Citroën SM s nataženou textilní střechou



Georges Pompidou a Alžběta II. na palubě SM v květnu 1972

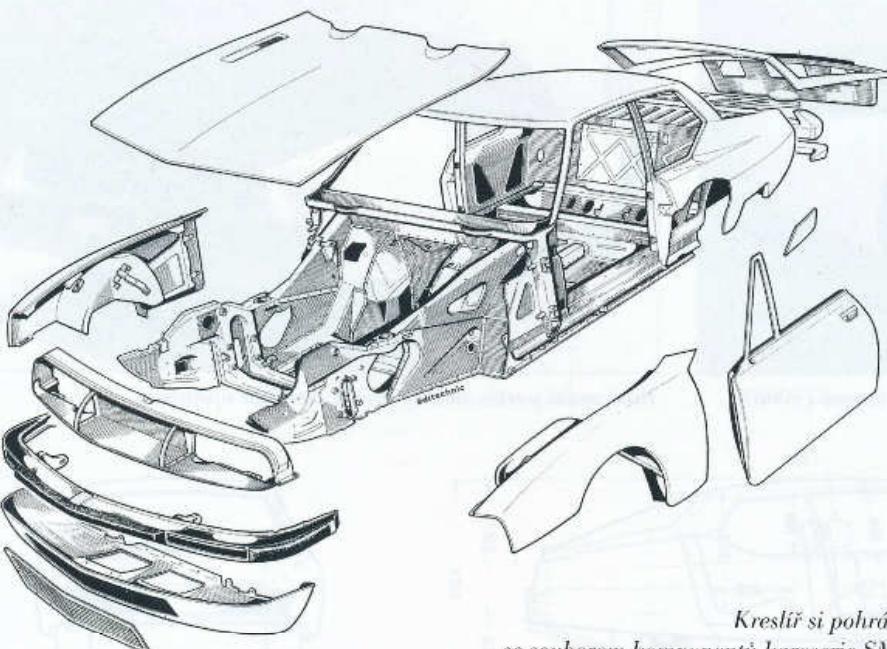
bez skleněného krytu osazenou jen dvěma dvojicemi kruhových světlometů a zaobleným prvkem uprostřed. Rychlé kupé si samozřejmě zasloužilo kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, přední s vnitřním chlazením byly umístěné v výstupu hnacích hřídelů z rozvodovky. Hydraulická brzdová soustava byla dvouokruhová, s posilovačem

a omezovačem brzdného účinku na zadních kolech.

Poháněcí ústrojí tvořil již zmíněný podélně za přední nápravou uložený motor V6, na který směrem kupředu navazovala rozvodovka a pětistupňová převodovka. Po patnáctileté přestávce se tak znova v nabídce značky Citroën objevil

osobní vůz poháněný šestiválcovým motorem, poslední exempláře typu Traction Avant 15 Six s řadovým šestiválcem 2,9 l opustily výrobní linku v roce 1955. Nový motor V6 s řadami válců svírajícími úhel 90 stupňů a třemi dvojitými karburátory Weber dával z objemu 2670 cm³ výkon 170 k (125 kW). Spolu s pětistupňovou převodovkou pak uděloval kupé SM nejvyšší rychlosť 220 km/h a dovoloval mu zrychlit z 0 na 100 km/h za 9 sekund.

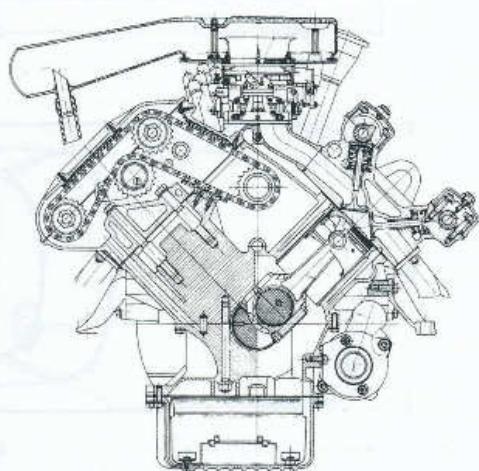
Citroën SM měl rozvor náprav 2950 mm, rozechod kol vpředu byl široký 1526 mm, zatímco vzadu byl o 200 mm zmenšen na 1326 mm. Směrem dozadu se zužovala také karoserie. Vnitřní prostor na předních i zadních sedadlech však měl stejnou šířku 1440 mm. Elegantní dvoudveřové kupé s rozměrným proskleným nahoru vyklápěným víkem v šikmé zádi bylo dlouhé 4893 mm, na úrovni předních blatníků široké 1836 mm a vysoké 1324 mm. Z pohotovostní hmotnosti 1450 kg připadal 900 kg na přední a 550 kg na zadní kola v poměru 62 : 38 %. Vůz byl standardně vybaven patnáctipalcovými ocelovými koly obutými do pneumatik Michelin rozměru 195/70 VR 15, od podzimu 1971 si zákazník mohl za příplatek objednat kola Michelin RR ze zesíleného laminátu,



Kreslří si pohrál
se souborem komponentů karoserie SM



Karosárna Chapron zhodovila šest kabrioletů SM Mylord



Motor Maserati V6 do Citroënu SM



Citroën SM se mohl pochlubit opravdu dynamickým profilem



Uvnitř elegantního kupé vládl luxus ve sportovním stylu



Vozy určené pro americký trh neměly prosklenou příd. V šikmě zádi mělo kupé SM prosklené nahoru vyklápěné víko

z nichž každé mělo hmotnost jen 4,2 proti 9,4 kilogramu standardního kovového kola. Rezerva byla uložena vzadu a zabírala nemalou část zavazadlového prostoru.

V luxusně pojatém interiéru na první pohled zaujala palubní deska s oválnými přístroji a lehce oválný tvar měl i volant s jedinou příčkou. Součástí standardní výbavy bylo kožené čalounění, klenutá okna ve dveřích se ovládala elektricky. Přední sedadla byla výškově nastavitelná a měla seřiditelný sklon. Zadní sedadlo bylo tvarováno jako dvoumístné, se sklopnou lopatkou opěrkou uprostřed. Boční okénka u zadního sedadla se dala pootevřít směrem ven. K pohodě na palubě přispívalo nejen komfortní hydropneumatické odpružení, ale i pečlivé odhlučnění interiéru.

Připomeňme, že surové karoserie kupé SM vyráběla karosárna Chausson ve svém závodě v Courbevoie na západním předměstí Paříže, odkud putovaly do mateřské továrny Citroën na nábřeží Javel ke konečné montáži. Ta probíhala na stejných linkách, na nichž se tehdy kompletovaly „děčky“. Karoserie kupé SM byla z ocelového plechu, jen rozměrná přední kapota byla kvůli úspoře hmotnosti hliníková. Novinkou byla bezpečnostní palivová nádrž z pružného plastu o objemu 90 litrů umístěná v chráněné zóně mezi zadními koly.

Do konce roku 1970 Citroën prodal necelých devět stovek vozů SM, v roce 1971 pak rekordních 5032 exemplářů. Kupé SM tehdy stálo 50 500 franků, zatímco nejdražší model řady D, sedan DS 21 Injection Prestige Pallas, se prodával



Motorový prostor naplněný hydraulikou

za 32 020 F a nejlevnější model D Spécial za 15 500 F. V říjnu 1971 se na pařížském autosalonu objevily dvě zajímavé karosářské kreace vycházející z kupé SM. Karosárna Chapron představila dvoudveřový kabriolet Mylord se standardním rozvorem, zatímco karosárna Heuliez vystavovala



Maketa čtyřdveřového vozu SM postavená v automobilce



První z osmi sedanů SM Opera z karosárny Chapron (1972)



V roce 1971 vznikla v karosárně Heuliez kreace SM Espace



Výřezy ve střeše vozu Espace kryly odsouvací lamely

kreaci jménem Espace navazující na stylistické návrhy mateřské automobilky. Bylo to kupé SM opatřené otvíracími díly střechy, které tvořily podélnečně orientované lamely, jež se elektricky odsouvaly ke středu vozu a otvíraly prostor nad hlavami cestujících. Místo zadního okna měl tento vůz původně také sérii lamel, při schvalování jeho způsobilosti k provozu však toto řešení neprošlo a muselo být nahrazeno standardním zaobleným oknem.

Renomovaný karosář Henri Chapron (1886–1978), jehož firma sídlila v Levallois na severozápadním okraji Paříže, postupně zhodnotil a prodal šest kabrioletů Mylord a v říjnu 1972 v Paříži představil i čtyřdveřový sedan Opera na podvozku SM s rozvorem prodlouženým na 3,47 m a s celkovou délkou 5,3 m. Tento model měl klasicky stříženou záď s pevným zadním oknem kabiny a mírně se svažujícím víkem zavazadlového prostoru. Celkem vzniklo jen osm exemplářů sedanu SM Opera.

Ceny na zakázku stavěných vozů Citroën SM byly astronomické: za kabriolet Mylord si Chapron v roce 1973 účtovat 130 600 F a za sedan Opera dokonce 152 800 F, zatímco sériové kupé SM ve stejně době stálo 61 900 F. Pro srovnání: luxusní pětimetrový sedan Mercedes-Benz 450 SEL s motorem V8 se tehdy ve Francii dal pořídit za 89 900 F a čtyřdveřový italský sedan Iso Fidia poháněný americkým motorem V8

5,7 l za 114 000 F. Také mateřská automobilka vyvinula ve spolupráci s karosárnou Chausson prodlouženou čtyřdveřovou verzi vozu SM a tehdejší šéf Citroënu Raymond Ravel v rozhovoru pro čtrnáctideník *L'Auto-Journal* slibil uvedení tohoto vozu na trh před koncem roku 1972. Nakonec však musel z finančních důvodů projekt zastavit a několik rozpracovaných karoserií firma Chausson sešrotovala.

Na podzim 1971 vypracovali designéři firmy Citroën několik ideových návrhů reprezentačních automobilů na prodlouženém podvozku typu SM určených pro francouzskou prezidentskou kancelář. Ve všech případech šlo o čtyřdveřové vozy s rozvorem prodlouženým o 520 mm na 3,47 metrů. Mezi návrhy figuroval landaulet s pevnou střechou nad předními sedadly a skládací textilní střechou vzadu, ale také limuzína s elektricky ovládaným otvíracím kovovým dílem střechy nad zadními sedadly. Pánové z Elysejského paláce nakonec objednali dva čtyřdveřové kabriolety, jejichž stavbou byla pověřena karosárna Chapron. Dokončeny byly na jaře 1972 a veřejnosti se tyto impozantní automobily s rozvorem 3,47 metrů a celkovou délkou 5,6 metrů poprvé představily v polovině května 1972, kdy prezident Georges Pompidou (1911–1974) hostil v Paříži anglickou královnu Alžbětu II.

Prezidentské kabriolety měly hmotnost 1780 kg, poháněl je sériový motor

V6 o objemu 2670 cm³ a jen pětistupňová prevodovka byla upravena tak, aby mohly jezdit nižšími rychlostmi (na první prevodový stupeň při otáčkách 1000 min⁻¹ nečelých 8 km/h). Oba automobily sloužily francouzským presidentům a jejich hostům po tří desetiletí, oblíbili si je Valéry Giscard d'Estaing, François Mitterrand i Jacques Chirac a dodnes patří tmavě šedé kabriolety do vozového parku Elysejského paláce.

Pohled do ceníku švýcarské Automobil Revue z března 1972 nám prozradí, že Citroën SM nabízený tehdy za 44 070 švýcarských franků byl dražší než většina srovnatelných konkurentů. Kupé Alfa Romeo Montreal s motorem V8 2,6 l stálo 39 500 SFR, BMW 3.0 CSi se šestiválcem 3,0 l bylo za 39 900 SFR, pouze za osmiválcový Mercedes-Benz 350 SLC musel zákazník zaplatit více – 45 500 SFR. V říjnu 1972 bylo uvedeno na trh kupé SM s motorem 2670 cm³ opatřeným elektronicky řízeným vstřikováním paliva, díky němuž vzrostl výkon na 178 k (131 kW), takže se vůz dokázal přiblížit rychlosti 230 km/h. Pětici těchto rychlých kupé si pořídilo francouzské četnickstvo a koncem roku 1972 je nasadilo aby hlídkové a stíhací vozy na dálniční oddělení v Auxerre, Maconu, Orange, na dálniční úsek podél Azurového





Jacques Chirac těsně po zvolení prezidentem v květnu 1995

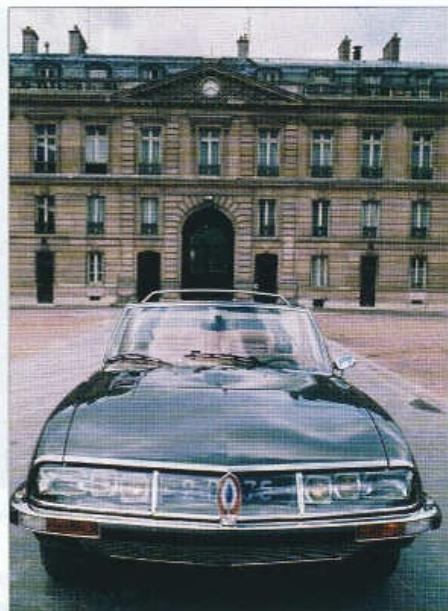


Pohled do interiéru prezidentského kabrioletu SM

pobřeží a na trasu směřující ke kanálu La Manche, do Amiensu. Od léta 1973 se vyráběl model SM Automatique vybavený třístupňovou samočinnou převodovkou Borg-Warner. Spolu s ní dostal šestiválec převrtaný na 2985 cm³ místo vstřikování opět dvojité karburátory Weber, s nimiž dával výkon 180 k (132,5 kW). Kupé

s automatickou převodovkou dosahovalo nejvyšší rychlosti 205 km/h a vyrábělo se jen do podzimu 1974.

Mezitím udeřila palivová krize a francouzská vláda na ni reagovala mimo jiné omezením rychlosti jízdy na silnicích i dálnicích, zatímco ceny benzínu vyletely do nevídanej výšce. Svoji roli schrály i ekonomické potíže automobilky Citroën, jež se musela stůj co stůj vymanit z citelných ztrát. Luxusní kupé SM, jehož prodej se v roce 1973 propadl na 2619 kusů, se stalo přítěží. V sezóně 1974 byla jeho montáž utlumená (za celý rok se vyrobily necelé tři stovky vozů) a předána do továrny v Abrestu nedaleko Vichy, v níž jinak Guy Ligier vyráběl své sportovní vozy. Epilog obstaralo posledních 115 kupé SM smontovaných do léta 1975 ze zásob jednotlivých dílů. Citroën, nad nímž v roce 1974 převzal vládu Peugeot, se v květnu 1975



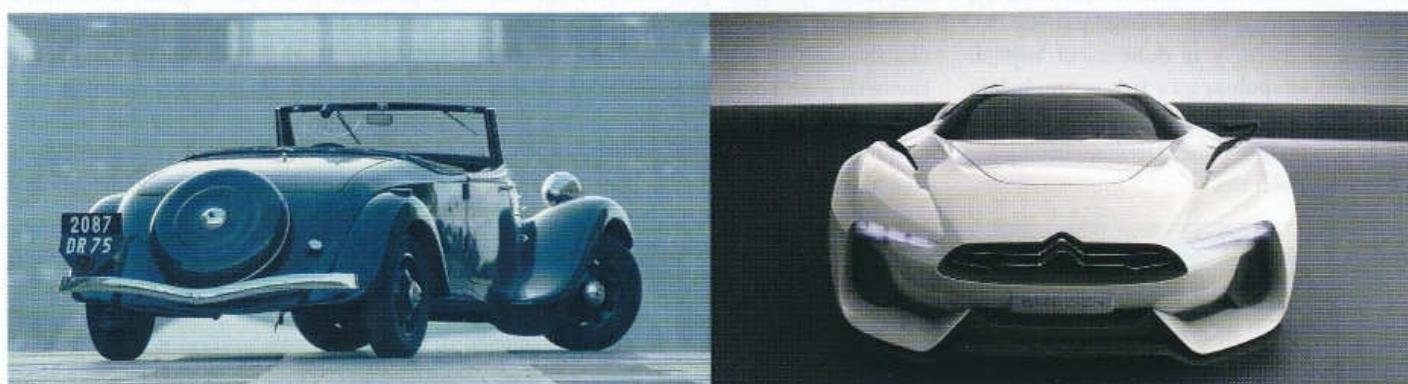
Příd prezidentského kabrioletu SM s nezbytnou kokardou

zbavil svého podílu v automobilee Maserati, jejímž novým pánum se stal Alessandro de Tomaso v součinnosti se státní agenturou Gepi. Francouzsko-italský projekt jménem SM tak patřil definitivně minulosti.

Z celkového počtu 12 920 automobilů Citroëm SM vyrobených v letech 1970 až 1975 bylo z Francie exportováno asi 7200 vozů, z toho přes dva tisíce do Itálie a stejný počet do USA, tisícovka do Německa, čtyři stovky do Kanady, ale také 250 do Afriky a asi 200 do asijských zemí. Ve Velké Británii a v Austrálii jezdil i malý počet kupé SM, jež tamní dealeři značky s dvojitým šípem přestavěli na provedení s pravostranným řízením, které se oficiálně nikdy nevyrábělo.

Text: Jan Tuček

Foto: Citroën a autor



FANDÍME HISTORII
MYSLÍME NA BUDOUCNOST

CARLING

CITROËN

CARLING SPOL. S R.O., HVIEZDOSLAVOVA 51, BRNO,
TEL.: 515 900 900, E-MAIL: PRODEJ@CARLING.CZ, WWW.CARLING.CZ