Übertechnisierte Klassiker, Folge 1: Citroën SM

Lead
In einer neuen Serie stellen wir übertechnisierte Autos vor, die Techniktrends setzten und beim Kauf das Bankkonto von Sammlern nicht sprengen. Los geht es mit dem Citroën SM — ohne Zweifel eines der technisch aufwendigsten und zugleich komplexesten Autos aller Zeiten.

Als eine Folge des Erwerbs von 60 Prozent der Anteile an Maserati bekam die sich gern unkonventionell gebende französische Marke Citroën Anfang der 70er-Jahre ein neues Flaggschiff. Der SM kombinierte das hydropneumatische und somit höhenverstellbare Citroën Fahrwerk mit einem Maserati V6 und einem futuristischen Design aus der Feder von Citroën-Designchef Robert Opron. Der Cw-Wert von 0,26 würde noch heute für einen Platz in den Top Ten der Serienautos reichen.

Die erwähnte Aufhängung verhalf dem SM zu einem Abrollkomfort, an den selbst ein heutiger Rolls-Royce Phantom kaum herankommen dürfte. Die innovative Lenkung mit nur zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag eliminierte zugleich störende Antriebseinflüsse. Das Bremspedal war unglaublich leicht, die Scheinwerfer verfügten über eine automatische Höhenverstellung und folgten – wie schon in der DS – in Kurven dem Lenkradeinschlag. Das alles 40 Jahre vor der Einführung „aktiver“ Scheinwerfer in modernen Oberklassemodellen. Zusammengenommen geriet der SM im Vergleich zu seinen Klassenkonkurrenten so zu einem sehr dynamischen Sportwagen.

Wenngleich mit Einschränkungen, beschnitt doch die französische Steuergesetzgebung sein Leistungspotenzial. Der 2,7-Liter-V6 leistete anfangs mit drei Weber-Vergasern 170 PS; erstarkte ab 1973 dank Bosch-Einspritzung leicht auf 178 PS. Ab 1974 schob Citroën zwar eine Version mit dem 3,0-Liter aus dem Maserati Merak nach - doch gab es sie nur in Verbindung mit einer Dreistufen-Automatik. Und die zehrte so viel Kraft auf, das netto auch nicht mehr als 180 PS auf die Antriebsachse kamen.

Wie auch andere Citroën aus jener Epoche fuhr man einen SM am besten mit minimalen Lenkeinschlägen. Mit nur kleinen Bewegungen der Handgelenke, Go-Kart-Style. 50 Jahre später finden wir eine ähnliche Charakteristik im neuen Ferrari 812 Superfast. Die starke Servounterstützung lässt die Bremsen extrem spitz ansprechen, was etwas Gewöhnung erfordert.

Der SM ist kein Auto, in das man mal eben einsteigt und losfährt. Es dauert seine Zeit, seine Sinne auf all diese ungewohnten sensorischen Impulse neu zu polen. Doch ist das abgeschlossen, wirkt jeder andere Wagen aus dieser Zeit im Vergleich schwer und langsam. Spezialisten wie Brodie Engineering haben längst Motorenprobleme und andere Schwachstellen erkannt und wissen sie zu beheben. Preise für einen SM starten bei £10.000, während die besten Exemplare schon mal über £50.000 kosten. Wenn Sie eng mit einem Markenexperten zusammenarbeiten, sollten sie einen gut erhaltenen SM für deutlich unter £40.000 bekommen. Sie werden es nicht bereuen.

Fotos: Historics at Brooklands

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ubertechnisierte-klassiker-folge-1-citroen-sm
© Classic Driver. All rights reserved.