

CITROËN

GALSKI MASERATI

Pri Citroënu so leta 1968 kupili Maserati z namenom uporabe italijanskih motorjev v novem avtomobilu razreda gran turismo. Dve leti kasneje je zapeljal na ceste SM s prefinjenim hidravličnim podvozjem, poplavo revolucionarnih rešitev in šestvaljnim strojem.

Eksotični kupe ni dopuščal ravnodušja. Mediji so hvalili njegove dinamične zmogljivosti, visoko raven udobja pri vseh hitrostih, ostro vodljivost z dvema vrtljajema volana med skrajnima legama in vrhunske zavore. Marsikje je pisalo, da se SM s kolutnimi zavori zaustavlja hitreje od dosti dražje konkurence. Avtomobil, ki je nastal na osnovi opevanega limuzinskega DS, se je kot najbolj zmogljiv citroën dejansko kosal z marsikaterim modelom razreda GT tako na stari celini kot v Severni Ameriki. SM je bil ob rojstvu celo najhitrejši serijski avtomobil s prednjim pogonom. Po tovarniških podatkih je dosegel 220 km/h, nekateri novinarji so na testih dosegli celo 235 km/h.

SM je bil hkrati silno eksotičen. Imel je podvozje s samonastavljivim hidravličnim vzmetenjem, višinsko samonastavljive prednje žaromete s pomikanjem svetlobnega snopa

vsmeri prednjih koles in verjetno glede prenosa moči in krmiljenja najbolj dodelan prednji pogon na svetu. Prednji kolesi sta ohranjali optimalen stik z vozno površino v vseh legah, delovanje volanskega ojačevalnika je bilo prilagodljivo glede na hitrost vožnje, kar je predstavljalo v času težkih volanov brez pretirane tendence po samodejnem vračanju v sredinski položaj veliko revolucijo. Za povrh je imel SM samonastavljivo delovanje brisalcev glede na zajetnost dežnih padavin. Sistem je deloval s pomočjo merjenja tokovne obremenitve elektromotorja v odvisnosti od količine dežja, ki ga pomikata brisalca. Ob doplačilu si lahko dobil še namesto klasičnih jeklenih platišč pol lažja iz karbonskih vlaken.

Nič manj zanimive niso teorije o oznaki SM. Interpretacij ni malo! Črka S bi lahko izvirala iz projekta S, v okviru katerega je bilo od leta 1961 izdelanih več športno obarvanih študij na osnovi modela DS. M bi lahko predstavljal Maserati. Drugi govorijo o kraticah za: Systeme Maserati, Sports Maserati in Sa Majesté, kar pomeni v francoščini njeno veličanstvo. Za povrh bi lahko šlo v zadnjem primeru za nadgradnjo nadimka La déesse

Citroën SM, ki spominja na skrajšani DS s priokusom maseratija mistrala, je z današnjega zornega kota precej zaželen starodobnik, za katerega je treba odšteti od nekaj tisočakov pa vse do 50 tisoč evrov.





oziroma boginja, ki se je oprijel limuzinskega DS.

Razlogov za tako zveneča pomenovanja je bilo veliko. Z najbolj eminentnim Citroënom, ki je povzemal obliko po dežni kapljici, saj je bil spredaj plečat in zadaj ožji ter s krajšim kolotekom, so se vozili številni pomembneži. Imel ga je generalni sekretar ruske partije Leonid Brezhnev, basist Rolling Stonesov Bill Wyman, etiopski kralj Haile Selassie, ugandski diktator Idi Amin (v njegovi garaži jih je bilo sedem) in celo hrvaški pevec Mišo Kovač.

A vse le ni bilo tako imenitno. Največjo težavo je predstavljalo vzdrževanje, kjer si rabil izvrstnega mehanika za Citroëne in Maseratijevaga specialista za fino nastavitve motorja. Bencinski 2,7-litrski V6 z 90-stopinjskim kotom med obema vrstama valjev in 130 kW (170 KM) je imel dve večji hibi. Prvo so predstavljali uplinjači znamke Weber s potrebo po pogostih nastavitvah, drugo je predstavljalo verižno krmiljenje ventilov s potrebo po periodični ročni nastavitvi. Življenjska pot marsikaterega motorja je bila zato precej kratka, čeprav je stroj, ki ga je Maserati vgrajeval v model merak vse do leta 1982, doživel nekaj dopolnitev v smislu tehnike, moči in velikosti. Za povrh je leta 1974 Citroën bankrotiral in prešel pod lastniško taktirko Peugeotota, ki se je maja 1975 znebil Maseratija. Pri Peugeototu so zaustavili še proizvodnjo SM, ki so jih v zadnjem letu prodali le 115 od skupno 12920 izdelanih.

SM se je kosal tako z evropsko kot ameriško konkurenco (cadillac eldorado, lincoln mark IV in ford thunderbird), kjer si je po izboru revije Motor Trenda priboril kot prvi evropski avtomobil naslov avtomobil leta.



Notranjost šteje z ovalnimi merilniki, ovalnim enokrakim volanskim obročem, izdatno nastavljivima školjkastima sedežema in izvorno arhitekturo med precej umetniško naravnane.