

LE MODELE CITROEN SM

Le modèle Citroën SM, coupé à 2 portes et 4 places, que Citroën présente en première mondiale au Salon de Genève, rassemble et harmonise un faisceau de solutions qui répondent à tous les problèmes que pose l'automobile d'aujourd'hui et en font une voiture de tout premier plan, qui marque une nouvelle étape dans la technique automobile : traction avant, carrosserie aérodynamique, suspension hydropneumatique à hauteur constante, freins à disques assistés sur les quatre roues avec circuits indépendants et répartiteur en fonction de la charge, direction assistée d'une conception entièrement nouvelle dont le rappel varie selon la vitesse, rampe de phares à correction automatique par dispositif hydraulique, moteur Maserati supercarré de 6 cylindres en V, boîte Citroën à 5 vitesses, tenue de route exceptionnelle, intérieur complet et luxueux, etc... Ces différents éléments font que le modèle Citroën SM constitue sans doute en matière de voitures de "Grand Tourisme" un progrès aussi important que celui qui a représenté la DS 19 en matière de voitures de tourisme, lorsqu'elle fut présentée en 1955.

La DS était parvenue à concilier deux exigences jusque-là contradictoires : la tenue de route et le confort. De la même manière, le modèle SM réussit la synthèse de qualités jusqu'ici antagonistes : sécurité inconnue sur les voitures de cette classe supérieure, confort exceptionnel, alliés aux hautes performances des voitures de sport.

On peut dire que le modèle SM marque, à la fois par rapport à la DS et par rapport aux autres modèles de voitures de grand tourisme, une différence à peu près semblable à celle qui existe, en aéronautique, entre la Caravelle et le Concorde.

Son aérodynamisme poussé, la sécurité et le confort de sa suspension hydropneumatique comme de sa direction à rappel asservi, l'équilibre de son architecture, lui confèrent d'exceptionnelles qualités de sécurité active. Son équipement complet et raffiné, son grand confort dans toutes les circonstances, sur toutes les routes et à toutes les vitesses, sont rarement réunis sur des voitures capables, comme elle, de performances élevées.

La Citroën SM n'est ni une voiture de sport ni une limousine de grand luxe, ni un prototype de la sécurité routière de demain. Elle réunit ces trois concepts en une totalité homogène ; elle atteint au plus haut niveau de sécurité, de confort et de performances, pour le plus grand bonheur de ses utilisateurs futurs.

LA FORME

La carrosserie du modèle SM est aérodynamique. Elle a été travaillée en soufflerie et "sculptée" par le vent. Sa ligne de verre et d'acier est épurée des arêtes vives et des surfaces planes qui constituent autant de facteurs de résistance à l'avancement. Pas de calandre, un carénage intégral avec des entrées d'air pour le refroidissement du moteur et des freins à disques. Les six phares et la plaque minéralogique sont placés sous un carénage de verre, intégré à la carrosserie dont il épouse la forme. Les glaces latérales sont bombées, comme la partie pleine des portes, afin de présenter une meilleure tenue du véhicule par vent de côté. Le pare-brise est collé pour éviter les bourrelets de caoutchouc qui créent des turbulences en circulation rapide. Même le profil du rétroviseur extérieur a été étudié sur le plan de l'aérodynamique.

Conçue par le Service du Style du Bureau d'Etudes de Citroën, à partir de données fonctionnelles, la forme du modèle SM ne fait pas de concessions à la mode, son esthétique rationnelle procède de préoccupations logiques et raisonnées. Avec ses formes pures, son carénage, sa ligne travaillée aussi bien du point de vue du coefficient de pénétration dans l'air et de la surface frontale que des forces de portance, son arrière resserré de 20 cm par rapport à l'avant, le modèle SM possède de meilleures valeurs aérodynamiques que la DS, qui passait pourtant, et à juste titre, pour un modèle du genre. (le produit du Cx par la surface frontale est améliorée de 25 % sur le modèle SM par rapport à la DS).

L'AMENAGEMENT

L'habitacle du modèle SM a été étudié à partir de deux préoccupations de base : sécurité, confort.

La sécurité y est aussi active que passive. Elle a conduit au choix d'une structure de carrosserie à résistance différentielle : un châssis extrêmement rigide protégeant bien les passagers, avec des zones de carrosserie déformables à l'avant et à l'arrière pour absorber l'énergie cinétique en cas de choc. Réservoir d'essence en matière plastique déformable disposé entre les roues arrière, colonne de direction en plusieurs

sections articulées, bourrelets de sécurité judicieusement placés, etc. Mais toute sécurité véritable est d'abord préventive. C'est pourquoi l'aménagement du poste de conduite du modèle SM a été conçu avec soins pour éviter toute fatigue au conducteur.

Poste de conduite :

- Equipement : La planche de bord est dotée d'un équipement très complet permettant au pilote de contrôler à tout instant la bonne marche du véhicule et d'intervenir sans perte de temps avec le maximum d'efficacité. Tous les voyants et les cadrans de contrôle sont placés sous ses yeux et toutes les commandes à portée de sa main, soit au tableau de bord, soit sous le volant ou sur la console centrale du levier de vitesse.

En outre, le tableau de bord est équipé du compteur de vitesse et du compte-tours électronique, la console centrale d'alerte regroupe tous les voyants : pression d'huile, pression de freins, usure des freins, frein à main serre, charge, lanternes, phares, clignotants, réserve d'essence, lunette arrière chauffante.

Le tableau de bord, outre les aérateurs réglables et orientables ainsi que la boîte à gants éclairée et les différentes commandes (feux de stationnement, plafonnier, lunette arrière chauffante) et indicateurs (température d'eau, température d'huile, niveau d'essence), comporte un lecteur de carte permettant au passager avant de s'éclairer sans gêner le conducteur.

- Position de conduite : La position de conduite a été étudiée pour convenir, grâce à une adaptation rapide et aisée, à tous les types de conducteurs, quelles que soient leur morphologie et leurs habitudes de pilotage.

Les sièges sont de type baquet, galbés, sans rupture de courbe. Ils maintiennent parfaitement le corps. L'assise est réglable en hauteur, en inclinaison et en profondeur ; le dossier en inclinaison ; l'appuie-tête en hauteur et en profondeur.

Le volant est ovale et de petit diamètre pour être tenu bien en main sans fatigue. Il est gainé d'une enveloppe rembourrée agréable et souple à la paume et aux doigts. Sa partie centrale est large et rembourrée. Il est réglable en hauteur et en inclinaison afin que chacun puisse le disposer à sa convenance. La colonne de direction est à trois sections articulées par joints de cardan.

Les commandes qu'il est nécessaire de manoeuvrer rapidement sans quitter des mains le volant, se trouvent placées sous celui-ci :

commande des projecteurs, commande des clignotants, commande d'essuie-glace et de lave-glace.

Les commandes électriques des glaces préviennent tout faux mouvement du pilote, elles sont placées sur une console centrale où se trouvent le levier de changement de vitesse, à portée de la main du conducteur, de même que la radio, le cendrier et l'allume-cigare qui sont éclairés.

Visibilité :

La visibilité du modèle SM est excellente. Le pare-brise, haut et large, est balayé sur une grande surface par des essuie-glace très efficaces, à deux vitesses. Il est limité latéralement par des montants d'épaisseur très réduite qui assurent cependant parfaitement la rigidité de l'ensemble et la protection des occupants.

Les glaces bombées dégagent parfaitement la vue sur les côtés et la lunette arrière de grande dimension est à dégivrage électrique.

Rétroviseur de grande dimension, à position jour et nuit, et rétroviseur extérieur du côté gauche.

Eclairage :

L'éclairage nocturne du modèle SM met en oeuvre des solutions neuves et spectaculaires, mises au point en collaboration avec le Bureau d'Etudes de la Société Cibié : une rampe optique à l'avant de la voiture comporte six phares, tous à iode, tous à correction dynamique automatique. Soit : deux projecteurs code (feux de croisement), deux phares de route à faisceau large et deux phares de route à longue portée à commande directionnelle, ces derniers pivotent dans les virages en fonction des mouvements imprimés par le conducteur à son volant.

Ce système optique permet de suivre au plus près le tracé, même sinueux, de la route. Le conducteur dispose ainsi, de nuit, d'un faisceau lumineux intense, large, profond et dense, qui éclaire tous les obstacles situés à la distance nécessaire pour arrêter le véhicule dans n'importe quelle condition de circulation.

Les faisceaux de croisement ont été étudiés de façon à ne pas réduire la distance de visibilité lors du passage de phares de route à feux de croisement, tout en respectant la réglementation officielle (code européen). L'intensité lumineuse des codes à to

...

Les points du faisceau est très largement supérieure à celle fournie par les projecteurs de croisement habituels, grâce à l'utilisation des lampes halogènes (iode).

L'éclairage, qu'il soit de croisement ou de route, est maintenu stable, quelles que puissent être les variations d'assiette de la voiture, grâce à un correcteur automatique : chacun des boîtiers contient trois phares, l'ensemble pivote autour d'un axe horizontal commandé par un circuit hydraulique pratiquement indé réglable et qui réagit immédiatement à toute variation de la caisse par rapport au sol. Ce correcteur assure la stabilité des faisceaux lumineux, quelles que soient les variations dynamiques de la voiture, les conditions de freinage ou d'accélération, quelle que soit la température ambiante et indépendamment du correcteur d'assiette de la suspension. Un temporisateur élimine la transmission des mouvements trop rapides ou trop faibles qui ne pourraient que gêner la vision en provoquant un sautellement du faisceau lumineux.

Le pivotement des phares longue portée est commandé par le pivot de direction par l'intermédiaire d'un circuit hydraulique. La rotation des phares anticipe légèrement sur le braquage des roues.

Dans le cas d'un virage très serré les projecteurs de route fixes fournissent un éclairage d'ambiance éclairant l'entrée du virage, le projecteur longue portée extérieur éclaire le milieu du virage et le projecteur longue portée intérieur éclaire sa sortie. S'il est nécessaire de passer en code, une voiture survenant dans l'autre sens, l'éclairage reste suffisamment intense pour ne nécessiter de la part du conducteur aucun effort d'adaptation de sa vision. Les blocs optiques arrière comportent les dispositifs réglementaires habituels complétés par des phares de recul.

Confort :

Si la première préoccupation des ingénieurs du Bureau d'Etudes Citroën a été de doter le modèle SM d'une sécurité permettant d'utiliser les possibilités de la voiture, ils n'en ont pas pour cela oublié le confort. Bien au contraire même (et fort logiquement d'ailleurs puisque le confort lui-même, en supprimant la fatigue, est un élément non négligeable de sécurité préventive). Quiconque prend place dans une Citroën SM en perçoit immédiatement l'ambiance luxueuse et le confort raffiné, en goûte la finition parfaite et les aménagements pratiques (vide-poches dans les accoudoirs de portières des places avant, par exemple). S'il roule, il appréciera l'insonorisation inhabituelle sur une voiture aussi nerveuse et puissante, la suspension douce et sans défaut qui ignore les revêtements les plus ingrats, l'aération indépendante des conditions de marche (le débit des aérateurs est assuré par un puissant ventilateur commandé par rhéostat. Il est indépendant de la vitesse car l'entrée d'air est située de façon à ne subir aucune variation de pression), ou l'efficacité du chauffage (température réglée par dispositif thermostatique). L'habitabilité est largement calculée, même à l'arrière où la banquette, de forme baquet, offre deux places confortables séparées par un accoudoir relevable.

Cette impression de confort est encore accrue par l'option radio, à écoute stéréophonique (les trois hauts parleurs sont montés de série sur toutes les voitures, même celles qui n'ont pas d'option radio).

Enfin les options glaces teintées et climatiseur complètent cet ensemble et conservent au modèle SM toutes ses qualités de confort sous tous les climats.

LA CONDUITE

Il est malaisé de décrire les qualités routières du modèle SM, la sécurité et l'agrément de conduite qu'il procure.

une comparaison permettra cependant d'en approcher : la tenue de route du modèle SM est supérieure à celle de la DS. Beaucoup pensaient que cela n'était pas réalisable. Pourtant le fait est là : la stabilité de trajectoire, en ligne droite comme en virage, de cette nouvelle traction avant Citroën est étonnante et sans doute unique au monde. C'est la réponse des techniciens Citroën à ceux qui doutaient des possibilités de la Traction Avant à vitesse relativement élevée.

La traction avant, l'étude poussée de la liaison au sol et de la géométrie des essieux, une direction d'une conception nouvelle, la suspension hydropneumatique, le centre de gravité placé bas, les pneumatiques de hautes performances, ajoutent aux mérites propres de la carrosserie aérodynamique, confèrent au modèle SM une tenue de route remarquable à toutes les allures, sur n'importe quel tracé, qui permet au conducteur d'utiliser sans inquiétude et avec l'assurance d'une grande sécurité toutes les possibilités d'une grande routière exceptionnelle.

Suspension hydropneumatique

Bien entendu, la suspension hydropneumatique équipe le modèle SM et le dote d'une tenue de route et d'un confort inégalables. On connaît le principe de la suspension hydropneumatique mise au point par Citroën et sans cesse perfectionnée depuis seize ans, au point qu'elle atteint maintenant un très haut niveau de qualité et de fiabilité : chacune des roues indépendantes est reliée à la caisse par un bras formant levier, solidaire d'un piston. Ce piston agit dans un cylindre, sur un liquide hydraulique qui vient comprimer plus ou moins, selon le mouvement du piston, une masse constante de gaz contenue dans une sphère de suspension fixée à la caisse. Une membrane de caoutchouc parfaitement étanche sépare le gaz du liquide hydraulique. Tout mouvement vertical de la roue actionne le piston qui refoule le liquide de liaison dans le cylindre et

.../...

la partie inférieure de la sphère où il réduit le volume du gaz en le comprimant dans des proportions plus ou moins fortes suivant le mouvement initial de la roue. Le gaz réagit alors selon les caractéristiques propres à tous les ressorts pneumatiques, c'est-à-dire avec une extrême souplesse. Un amortissement parfaitement efficace est obtenu par laminage du liquide lors de son passage dans la sphère de suspension. Toute variation de hauteur de la carrosserie par rapport au sol (variation de la charge) commande l'action d'un correcteur automatique de hauteur qui, par apport ou retrait du liquide entre le piston et le gaz, rétablit la garde au sol normale du véhicule : 15,5 cm, quelle que soit la charge.

Pneumatiques hautes performances (VR)

Les possibilités du véhicule appelaient des pneus capables de résister au travail qui leur est imposé et permettant en particulier de pouvoir utiliser toutes les qualités de la voiture en virage. D'autre part, la volonté de conserver une stabilité impeccable en ligne droite a conduit à choisir des pneus de grande rigidité de dérive. Les pneus du modèle SM sont des Michelin tubeless à carcasse radiale : 170-VR 15 X, montés sur jante large : 6 pouces. Leur architecture est celle des pneus de compétition. Ils sont identiques, à la dimension près, aux pneus de la Ferrari Daytona 375 GTB 4. Ils représentent ce qui existe de plus élaboré en matière de pneus à carcasse radiale (formule dont l'éloge n'est plus à faire, aussi bien en ce qui concerne la sécurité que l'endurance et les performances). Ils sont parfaitement adaptés aux possibilités d'accélération du modèle SM (moins de trente secondes au kilomètre départ arrêté), et sont aptes à résister aux plus fortes sollicitations. Grâce à leur sculpture élaborée et à la qualité de leur gomme, ils conservent même sur sol mouillé leurs remarquables capacités de tenue de route et d'adhérence.

Direction à rappel asservi

C'est la nouveauté la plus marquante en matière de sécurité. Pour permettre au conducteur d'utiliser sans problème une voiture dotée d'un comportement routier exceptionnel et d'un moteur de hautes performances, il fallait une direction capable, à vitesses élevées de répondre avec précision et rapidité aux sollicitations les plus fines, tout en restant insensible à de faibles efforts involontaires.

L'étude des multiples paramètres à considérer, a montré que la meilleure solution possible consistait à adopter une direction aussi directe que possible et dont l'effort varie en fonction de la vitesse.

Les avantages d'une direction directe ont été démontrés par de nombreuses expériences et tests de conduite. Une direction peu démultipliée procure le maximum de possibilités d'évolution sur routes sinueuses, ou dans tous les cas où il devient nécessaire d'éviter rapidement un obstacle, ou chaque fois qu'il faut corriger correctement et très vite la trajectoire de la voiture, à la suite de l'intervention d'une force extérieure de

déviations: coup de vent, croisement rapide d'un véhicule volumineux: devers ou amorce de dérapage. C'est, pour une voiture, un élément primordial de sécurité (combien d'accidents n'ont-ils pas été provoqués par le manque de force des conducteurs sur leur volant ou leur incapacité à braquer rapidement du fait d'une trop grande démultiplication de la direction ?) le rapport de démultiplication du modèle SM est de 1/9,4 (contre 1/14,7 pour la direction de la DS). Il suffit d'un tour de volant pour braquer complètement les roues d'un côté.

La sécurité de la direction est considérablement accrue par la position du pivot de direction dans l'axe même de la roue. De la sorte, l'ensemble de forces suscité par un obstacle rencontré par la roue ne provoque aucun mouvement de braquage parasite, aucune réaction dans la direction, même en cas d'incident de pneumatique.

De plus, la direction du modèle SM est à rappel asservi : le rappel varie en fonction de la vitesse. A l'arrêt, l'assistance est totale au point que les roues avant se remettent d'elles-mêmes en ligne droite quand on lâche le volant. L'effort nécessaire pour braquer la direction croît avec la vitesse du véhicule et avec l'angle de braquage, avec un accroissement plus important au début du braquage qu'à la fin. Aux allures rapides, la direction devenue plus ferme maintient sans surprise le véhicule sur la trajectoire désirée, avec une précision parfaite.

Ce résultat est obtenu au moyen d'un régulateur centrifuge accouplé en bout de boîte de vitesses. Sa vitesse de rotation est fonction de la vitesse de la voiture. Le dispositif centrifuge à masselotes agit par un bras de levier sur un tiroir hydraulique qui détermine l'effort à exercer sur le volant, de telle sorte que cet effort varie en raison de la vitesse : l'effort nécessaire, très faible à vitesse nulle, croît à mesure que la vitesse du véhicule augmente.

Ce dispositif constitue un élément de sécurité considérable en toutes circonstances et à toutes les allures. Il garantit une stabilité du véhicule en ligne droite ou en virage inconnu à ce jour. Il accroît la maniabilité en même temps que l'agrément de la conduite, sur route comme en circulation urbaine. Il permet d'obtenir à la fois :

- une assistance très efficace de la direction, qui évite tout effort en manoeuvre de parking.
- un rappel en ligne droite constamment effectif (y compris à l'arrêt), ce qui confère à la voiture une remarquable "tenue de cap", même en devers, par vent latéral, sur chaussée mouillée, neige ou verglas.
- une progressivité dans l'effort nécessaire au braquage, en harmonie parfaite avec la vitesse du véhicule.
- une stabilité étonnante à toutes les allures : en ligne droite, le centrage énergique guide la voiture comme sur des rails et cela d'autant plus qu'elle roule plus vite. Elle se maintient d'elle-même sur sa ligne de route sans aucune réaction, quel que puisse

être l'état du sol.

- une constante garantie de sécurité en virage ; pour chaque position du volant, le braquage ne peut être influencé ni par une différence de freinage entre les roues, ni par un incident de pneumatique, ni par la rencontre d'une roue avec un obstacle relativement important, ni par le passage d'une roue sur un terrain meuble, portion glissante de la chaussée ou flaque d'eau profonde.

- la possibilité pour le conducteur de réagir plus rapidement et plus efficacement en cas d'incident imprévu de trafic.

La direction à rappel asservi du modèle Citroën SM est unique au monde et d'une conception nouvelle. Elle est à la fois la plus perfectionnée et la plus sûre équipant actuellement une automobile. Elle représente un progrès d'un niveau au moins égal à celui de la suspension hydropneumatique. Comme toutes les nouveautés, elle nécessitera de la part des conducteurs une courte période d'adaptation à un mode de conduite nouveau (surtout en circulation urbaine ou en manoeuvre de parking), un peu comme ce fut le cas pour le freinage de la DS dont le dispositif d'assistance, capable de monter en pression rapidement, requiert une certaine accoutumance pour doser les petits ralentissements mais offre en contrepartie une sécurité considérablement accrue par rapport à un frein obligatoirement progressif par construction ou par nature.

Freins à disque assistés

Le modèle Citroën SM est équipé de quatre freins à disque assistés, commandés par pédalier de type DS, à deux circuits indépendants Avant-Arrière disposant d'une importante réserve d'énergie. Le circuit de freinage avant est alimenté par un accumulateur relié au circuit de réserve de pression principale. Le circuit de freinage arrière est branché directement sur la suspension arrière. Un répartiteur commandé par le liquide sous pression de la suspension arrière distribue l'effort exercé entre deux tiroirs distributeurs en fonction des variations de charge, ce qui permet d'utiliser au mieux l'adhérence et de conserver une puissance optimum de freinage quelle que soit la charge.

L'utilisation de quatre freins à disque assistés, à circuits indépendants et répartiteurs, interdit toute défaillance au freinage et lui confère une puissance et une sécurité absolues de fonctionnement.

La commande de frein à main se trouve placée à portée de la main du conducteur : sur la console centrale, en arrière du levier de changement de vitesse. Elle agit sur les disques avant au moyen de mâchoires indépendantes de celles du frein principal.

Groupe Moto-propulseur

Une telle voiture appelait un moteur hors série. Il était donc naturel que, des accords ayant rapproché Maserati de Citroën au début de 1968, l'idée vint de faire appel à la compétence des techniciens de l'illustre firme de Modène, spécialisés dans la réalisation des moteurs à hautes performances.

Etudié spécialement pour le modèle SM, héritier d'une science prestigieuse acquise sur tous les circuits du monde Maserati ne compte plus ses victoires, ce moteur est un six cylindres en V, de 2 670 cm³, super carré (87 x 75), tout aluminium, compact, à 4 arbres à cames en tête, 3 carburateurs Weber double corps et chambres hémisphériques. Il développe une puissance effective de 180 Ch SAE à 6.250 tours minute (puissance fiscale en France : 15 C). Le couple moteur est de 23,8 mkg SAE à 4000 tours minute.

La forme d'ouverture en V à 90 degrés a été choisie pour gagner en encombrement (en hauteur et en longueur). Ce moteur est en effet remarquablement court : 31 cm, la distribution est intégrée dans les culasses. En outre le V à 90 degrés procure un meilleur rapport course-alésage et permet d'avoir un vilebrequin très compact. Ce moteur est aussi très léger (140 kg pour un six cylindres) et d'une grande robustesse (le vilebrequin est d'une solidité à toute épreuve : ses quatre paliers n'ont pas moins de 76,2 mm de diamètre. Le montage de la ligne d'arbres met en oeuvre une solution qui n'existe que sur les plus beaux moteurs de compétition : elle est montée en un seul bloc de métal léger, solution onéreuse mais qui garantit la plus grande rigidité).

L'examen du moteur SM met en évidence l'ingéniosité de sa conception et le luxe de la réalisation, jusque dans les détails. C'est ainsi que si l'ensemble moteur est en alliage léger, les vis de fixation de la culasse sont enserrées dans un fourreau spécial en acier. Les culasses droite et gauche sont identiques. La forme des hauts de chambres est très élaborée, ce sont des "chambres à turbulence orientée" : chambre et piston ont une forme particulière qui accroît la turbulence, le diamètre de l'alésage est plus grand que le diamètre de la chambre, les pistons sont à déflecteur circulaire. La commande des organes annexes (alternateur, compresseur dans le cas d'un véhicule à conditionnement d'air) est prise directement sur l'arbre intermédiaire.

Ce moteur possède la légèreté, la robustesse, la puissance et pour tout dire la perfection des "pur-sang" de Modène.

Associé à une boîte Citroën à cinq rapports, tous synchronisés et remarquablement étagés, d'un maniement doux mais net et aisé par commande mécanique au plancher, le moteur Maserati confère au modèle SM une étonnante souplesse (il est possible de repartir en 5ème, même à de basses vitesses), facteur certain d'agrément de conduite; et des performances dignes de ses qualités routières et de son haut niveau de sécurité : 29 secondes 9 au kilomètre départ arrêté, 16 secondes 2 aux 400 mètres, le 100 km/h atteint en 8 secondes 9, et une vitesse de 220 km/h, pour une consommation DIN qui n'est que de 12,5 litres.

Sécurité, performances, confort, tels sont les trois impératifs que se sont fixés les réalisateurs du modèle Citroën SM en situant ces objectifs au plus haut niveau. Ils ont été atteints. Ce véhicule racé de très grande classe, né de la rencontre au sommet des techniques Citroën et Maserati, se situe par ses exceptionnelles qualités de sécurité, ses conceptions mécaniques avancées, sa tenue de route et ses performances, au niveau des "grand tourisme" les plus réputées, tandis que par son confort extrême en toutes circonstances, son équipement complet et raffiné, l'élégance de sa ligne, il rivalise avec les modèles du plus grand luxe.

Il est digne de la place qu'il occupe, celle de la voiture française de prestige que beaucoup attendaient.

COLORIS

Carrosserie : - blanc cygne
- rouge Brasilia
- gris nacré)
- bleu platine) teintes métallisées
- sable métallisé)
- feuille dorée)
- vert des Tropiques)

Les carrosseries sont monochromes, sauf le blanc cygne qui peut être assorti d'un pavillon gris nacré et le rouge Brasilia d'un pavillon noir.

Garnissage :

Au choix : - tissu super rhovylene, teinte : gris ou beige
- simili cuir à grain bison, teinte : gris ou beige

Sur option : cuir noir ou naturel

Tapis : moquette gris phoque ou marron.

OPTIONS

Climatiseur
Radio
Glaces teintées
Garnissage cuir