

# LA SM DEI RECORD

Di Maurizio Baiocchi

Jerry Hathaway, un abile meccanico di Cleveland (Ohio), s'installò all'inizio degli anni sessanta in California, presso un concessionario Buick. Quando nel 1972 la SM arriva sul mercato americano, per Jerry, affascinato dalla tecnologia e originalità di questa vettura, così lontana dalle macchine americane del tempo, è il colpo di fulmine. Acquista la sua prima SM nel 1974, e una seconda l'anno successivo. Nel 1976, crea con la moglie Sylvia la propria impresa, un garage specializzato nella manutenzione, acquisto e vendita di Citroën SM, che egli battezza "SM World", con sede a Valencia, a nord-ovest di Los Angeles.

Da quel momento, oltre 400 SM di appassionati americani, sono passate nella sua officina per manutenzione o restauro (ricordiamo che la California è stata un buon mercato per la SM, dove furono vendute molte dei 2.037 esemplari americani).

Nel 1977, Hathaway comincia a pensare alla preparazione di una SM per partecipare alle prove di velocità sul lago salato di Bonneville (Utah), situato a 1.500 metri di altitudine, e che ha piste che si estendono per oltre 11 km, su un terreno perfettamente piatto. Queste prove si svolgono abitualmente ogni anno nella terza settimana di agosto quando il lago è asciutto, riunendo un gran numero di appassionati della velocità, che concorrono in categorie ben precise per tentare di battere i relativi record. La categoria prevista per la SM è quella dei "Coupé 4 posti, motore 3 litri aspirato". La carrozzeria deve essere di serie, senza appendici supplementari, come spoiler e alettoni; la meccanica può invece essere modificata.

I lavori sulla SM iniziano a gennaio 1978, ma la vettura non sarà pronta prima del 1979, e quindi i primi tentativi si svolsero nell'agosto di quell'anno. Il motore 3 litri era equipaggiato con tre carburatori Weber IDA 48, e Hathaway raggiunse la velocità di 151 mph, pari a 243 km/h. Questo risultato era ancora lontano dagli obiettivi di Jerry e Sylvia, ma furono incoraggiati a perseverare.

Per il 1981, Hathaway aveva preparato un nuovo motore Maserati, dotato di due turbo, ma che sfortunatamente si ruppe durante le prove.

Nel 1982 e 1983, la settimana della velocità a Bonneville non poté aver luogo a causa della pioggia che aveva inondato il lago salato.

L'anno successivo, la sessione di prove si svolse a settembre, e Jerry raggiunse le 193 mph, cioè i 308 km/h, ma il tentativo di record vero e proprio non poté svolgersi a causa ancora della pioggia.

L'anno buono è dunque il 1985, quando Hathaway al volante della sua SM con motore sovralimentato, raggiunse il suo obiettivo, superando la soglia delle 200 miglia l'ora (321,8 km/h), aggiudicandosi il record di velocità nella categoria "Coupé 4 posti, motore 3 litri turbocompresso".

Ma i coniugi Hathaway non erano ancora contenti. Nel 1987, al volante fu Sylvia che superò ancora il record, raggiungendo la velocità media di 202,3 mph, pari a 325,5 km/h. Ciò vale ai coniugi Hathaway il diritto di figurare a vita nel ristretto "*Bonneville 200 mph Club*".

In realtà, la velocità massima di punta fu di 206 miglia, ma l'omologazione dei record di velocità è fatta sulla media di un'andata e un ritorno, da effettuarsi entro un'ora di tempo, in modo che il risultato non sia influenzato dal vento. Il test dura solo due minuti, in cui si percorrono tre chilometri in 45 secondi (il tratto cronometrato è di un miglio), seguendo una striscia nera tracciata sul suolo, durante il quale occorre mantenere il motore al massimo dei giri, senza guasti meccanici e senza errori.

Il record di categoria degli Hathaway è ancora imbattuto, ma pare che Jerry e Sylvia stiano pensando a rivedere la meccanica della loro SM, per rilanciare la sfida in un nuovo tentativo.

Ma vediamo in dettaglio le caratteristiche della SM dei record, che è anche la Citroën più veloce della storia.

La vettura, targata "*Race SM*", ha un aspetto generale conforme alla vettura di serie, ma con diverse particolarità che contraddistinguono la carrozzeria: colore personalizzato "*Cherry red*", vetri oscurati, grandi copriuota piatti "*moon discs*" con funzione aerodinamica, numero d'iscrizione 63, insegne laterali "*SM World*", con double-chevron Citroën su una fiancata e tridente Maserati sull'altra, fari tondi americani ma ricoperti dal vetro d'origine.

Sotto il cofano, numerose parti sono lucidate, creando un effetto-specchio.

Il motore Maserati 6 cilindri è nella versione di 3 litri. I pistoni d'origine sono sostituiti con altri in alluminio forgiato, così come sono sostituite le bielle. I tre carburatori Weber d'origine sono rimpiazzati da un enorme Holley 750, il rapporto di compressione è ridotto a 1: 6,8, data la presenza di due turbocompressori Air Research T 04, uno per bancata, che raggiungono una pressione di sovralimentazione da 1,4 a 1,7 bar. Così elaborato il motore sviluppa la potenza di 450 cavalli a 7.500 giri, utilizzando una benzina di tipo *racings*, da 108 ottani.

Non vi è l'albero intermedio, poiché è stato eliminato l'alternatore, con l'alimentazione elettrica necessaria garantita dalla sola batteria; in questo modo tutta la potenza è trasmessa alle ruote, senza assorbimenti dei gruppi accessori. La pompa idraulica alta pressione è installata nel cofano posteriore, insieme al serbatoio di LHM e il regolatore di pressione, ed è mossa da un motore elettrico, che consente di alzare la vettura anche a motore spento.

Sorprendentemente, è eliminato il radiatore dell'olio, ma vi è un intercooler acqua/aria.

La scocca è quella di serie di acciaio della SM, l'abitacolo è stato alleggerito sopprimendo sedili e rivestimenti interni; è stato però aggiunto un roll-bar di sicurezza. La plancia rimane quella di serie, con strumentazione modificata, prevedendo diversi manometri supplementari.

Per ridurre i fenomeni di portanza ad alta velocità, che tende a fare sollevare l'avantreno, l'altezza dell'avantreno è ridotta di 10 cm, mentre quella posteriore è aumentata. Le sfere sono caricate a bassa pressione (100 psi davanti e 75 psi dietro).

La cremagliera dello sterzo di origine è sostituita da una DS, meno diretta; il Diravi è reinstallato senza l'assistenza variabile con la velocità.

Il cambio è quello di serie a 5 rapporti, ma per raggiungere velocità superiori ai 300 km/h e data la maggiore coppia-motrice, occorre modificare il rapporto al ponte per allungare i rapporti; è quindi montata una coppia conica della Lotus Esprit e la frizione di una Maserati Merak.

I freni sono quelli di serie, ma un'auto da record di velocità ha un accessorio in più: un paracadute di sicurezza. Installato sulla coda, è perfettamente efficace per frenare la vettura da 320 a 60 km/h in soli 500 metri. Può essere azionato anche per riportare la vettura in linea in caso di difficoltà.

La SM dei record è stata portata in Europa nel 2003, per essere esposta sullo stand dell'SM Club de France a Retromobile.

Per trainare la SM dei record, Hathaway utilizza un pick-up SM e un rimorchio specifico a due assi con sospensioni idrauliche (targati rispettivamente: "*Work SM*" e "*Port SM*") entrambi di color "*Cherry red*", che ne fanno un convoglio davvero particolare.

Articolo pubblicato su "Le Citroën" n. 3/2007.