**1970 – 1975**
**CITROËN SM**
**(Da 30.000 €)**

***SM - Un insieme di soluzioni tecniche e di piacere di guida ne ha fatto una delle auto più straordinarie del suo tempo. Sintesi brillantemente riuscita tra lo spirito avanguardista di Citroën e il prestigio di Maserati che affascina ancora adesso come allora.***

**Testo e fotografie** Pietro Ciccone

E' stata l'auto di imprenditori, di professionisti, di artisti, di sportivi e di veri appassionati della tecnologia applicata all'automobile. La SM racchiudeva in sé qualità fino allora apparentemente inconciliabili come l'eleganza e la sportività, la sicurezza e la velocità, il comfort e le alte prestazioni, ma anche la trazione anteriore con l'elevata potenza, la comodità di guida con l'aerodinamicità e la maneggevolezza pur avendo ampie dimensioni. Avere una SM negli anni '70 era un privilegio riservato a pochi, ma ancora adesso è quel tappeto volante che planava a 228 km orari nel massimo della souplesse con grande eleganza.

Introduzione

Citroën presentava la SM al Salone di Ginevra nel mese di marzo nel 1970 destando grande sorpresa e ammirazione tra i visitatori e i giornalisti che si trovarono al cospetto di questa vettura straordinaria, talmente originale da stupire per le sue molteplici particolarità.

In essa nulla era banale. La carrozzeria era stata disegnata da Robert Opron secondo i più avanzati dettami dell'aerodinamicità applicata agli autoveicoli. Il profilo a goccia era presente sia guardandola di fianco che dall'alto. I parafanghi posteriori erano carenati e le superfici vetrate erano molto ampie; anche i cristalli laterali erano curvi. La parte frontale racchiudeva, dietro una vetrina di cristallo, due gruppi di tre fari che restavano automaticamente in posizione perpendicolare al suolo in ogni condizione di marcia e di carico, mentre i due fari di profondità erano direzionali e quindi comandati dallo sterzo. Il meccanismo era realizzato mediante un sistema idraulico ammortizzato. Il grande cofano anteriore era d'alluminio. La carreggiata anteriore era più ampia di quella posteriore di ben 20 cm e tutto il fondo dell'auto era carenato per contribuire a ottimizzare l'aerodinamicità. Le prese d'aria della ventilazione degli organi meccanici e del sistema frenante, erano poste sotto il paraurti anteriore come ritroviamo nelle macchine moderne e la targa era protetta dalla porzione centrale della vetrina frontale.

SM è l'acronimo che contraddistingue questo particolarissimo coupé dove la "S" è l'iniziale del progetto sport sul quale Citroën eseguiva i suoi studi di progettazione di un modello sportivo derivato dalla mitica DS mentre la "M" è la prima lettera di un marchio tutto italiano famoso nel mondo per le sue fantastiche auto ad altissime prestazioni e di gran classe. Si tratta della Maserati che all'epoca Citroën acquisì per munirsi di un potente motore che avrebbe completato lo stupendo insieme tecnologico che è la SM. Fu proprio il motore a essere progettato in tempi brevi dall'Ingegner Giulio Alfieri, autore di grandi motori del "marchio del tridente", che rese concrete brillantemente le richieste di Citroën. Un motore a sei cilindri a "V" con un angolo tra le bancate di 90°, interamente in alluminio e con quattro alberi a camme in testa. La potenza fiscale francese non avrebbe dovuto superare i 15cv per non essere penalizzati dal sistema di tassazione d'oltralpe. Il suo ingombro avrebbe dovuto consentirne il montaggio al posto del motore della DS e la potenza non avrebbe dovuto raggiungere valori particolarmente elevati al fine di garantire una notevole fluidità di funzionamento e un'adeguata motricità perché, pur essendo, in effetti, la più veloce trazione anteriore dell'epoca (e lo rimase per un decennio), sarebbe stata una granturismo e non un'auto sportiva. La posizione di guida rispettava già i dettami della moderna ergonomia. In particolare il volante, con la sua corona leggermente ovale, si poteva regolare sia in profondità sia in altezza. L'unica razza migliorava la

visibilità della strumentazione e il comportamento in caso d'impatto perché consentiva una certa deformabilità. La sua forma è talmente attuale che potrebbe accogliere l'airbag senza problemi. Ma la vera novità era il servosterzo "Diravi". Il comando, leggerissimo alle basse andature, s'induriva progressivamente al crescere della velocità. Inoltre era dotato di un sistema autocentrante e di ritorno automatico nella posizione centrale, anche a ruote ferme. Era insensibile alle asperità della strada a seguito della particolare geometria dell'avantreno, dove l'asse di sterzatura delle ruote coincideva con il centro dell'impronta dello pneumatico sul suolo. La SM si guidava (e si guida ancora adesso) come se avesse la cloche di un aereo al posto del volante e bastava una sola rotazione completa per passare dalla massima sterzatura a destra alla massima sterzatura a sinistra. L'assetto a controllo automatico, con possibilità di regolazione dell'altezza, adeguava il suo potere ammortizzante in funzione del carico mentre il sistema frenante era dotato di quattro freni a disco (anteriormente all'uscita del differenziale per contribuire alla riduzione del peso delle masse non sospese) con segnalatori di usura e servofreno ad alta pressione i cui tempi d'intervento erano particolarmente ridotti al fine di rendere la frenata più tempestiva in caso di emergenza. La potenza della frenata era proporzionale al carico gravante su ciascuno degli assi. Gli interni erano particolarmente curati e ancora oggi hanno un design attualissimo. I sedili erano regolabili anche in altezza oltre che in inclinazione e in lunghezza; i vetri avevano il comando elettrico; l'intermittenza dei tergicristalli era regolabile e l'impianto di climatizzazione era molto efficiente. Anche gli appoggiatesta erano particolari, infatti, erano regolabili sia in altezza sia longitudinalmente.

In sintesi

Ma cosa si prova alla guida della SM?
Ciò che più sorprende è che l'auto riposa quasi adagiata al suolo e solo quando si avvia il motore, inizia a sollevarsi automaticamente fino a 15 cm dall'asfalto. Se salgono dei passeggeri, inizialmente la vettura si abbassa, ma subito dopo il correttore automatico dell'assetto la riporta sempre a 15 cm dal suolo. La posizione di guida è ottimale. La visibilità è adeguata, anche se si ha la sensazione di esser pronti a decollare. Il motore genera un rombo molto caratteristico. E' docile ai bassi regimi, ma pronto a ruggire intorno ai 4.000 giri/min. Dopo aver preso un minimo di confidenza sia con il volante che si gira con un dito e che ritorna automaticamente in posizione centrale al suo rilascio, sia con il pedale del freno dalla corsa quasi nulla (soprannominato champignon a causa della sua forma particolare), basta accelerare; il muso si alza, il rombo sale e arrivano le sensazioni. Si viaggia dimenticandosi di essere a bordo di una vettura di quarantaquattro anni fa.
Le marce entrano con dolcezza e precisione. Tutti i comandi sono alla giusta distanza. La strumentazione è più che completa e l'abitacolo è ottimamente rifinito e accogliente per quattro persone. Altro comportamento singolare è in frenata. L'auto resta orizzontale o, al massimo, si acquatta al suolo. Il coricamento in curva non è

mai eccessivo grazie alle barre antirollio maggiorate e agli ammortizzatori che sono specifici per la SM rispetto a quelli della Ds da cui deriva. La tenuta di strada è straordinaria tanto da rendere molto improbabile il rischio di una scodata. Basta dirigere l'enorme cofano nella direzione voluta semmai con un leggero anticipo, dosare la potenza e la coda lo seguirà. Altra esperienza si vive quando si guida una SM nella notte dove si può apprezzare l'utilità dei fari direzionale e del controllo automatico dell'assetto. Una SM perfettamente messa a punto è piacevolissima da guidare. I problemi sorgono quando non si rispetta la corretta manutenzione e quando le riparazioni sono eseguite da personale non competente. Soprattutto è importante regolare la tensione delle catene della distribuzione che, inevitabilmente, si allungano nel tempo. Sono importanti la sincronizzazione dei tre carburatori e l'accensione. L'impianto di raffreddamento deve essere sempre efficiente e occorre controllare le varie connessioni dell'impianto elettrico che possono ossidarsi col passare del tempo. Gli pneumatici Michelin XWX montati in origine sono ottimi, belli ma costosi. Sono riprodotti dalla Michelin apposta per la SM, le Jaguar, BMW e Ferrari di quel periodo. L'alternatore non è molto potente e la cinghia è particolare (meglio averne una di scorta). L'impianto di climatizzazione originale richiede un gas non facile da trovare oppure una trasformazione per utilizzarlo con il gas usato ora, comunque, iscrivendosi all' SM Club Italia è possibile accedere al magazzino ricambi, molto fornito e molto conveniente e allora non ci sono quasi più problemi. Qualche attenzione in più è richiesta per la manutenzione delle SM a iniezione Bosch che sostituì il modello a carburatori nella seconda metà del '72. La prima cosa da fare è l'adeguamento dei tubicini di gomma che devono essere compatibili con le moderne benzine. In ogni caso i motori Maserati della SM funzionano correttamente con le benzine attuali, anche se la super plus sarebbe più indicata. Un'auto così concepita è moderna ancora adesso, nonostante siano ormai trascorse più di quattro decadi dal momento della sua presentazione, con la sua esclusività che era il frutto di pura creatività ingegneristica a differenza delle attuali tendenze dove le leggi di mercato portano ad un certo conformismo della produzione.

Il mercato

Negli anni '70 Citroën è stato il produttore "generalista" più "specialista" del suo tempo. Ogni Citroën era un'auto diversa, interessante, curiosa, particolare, esclusiva. Si pensi alla 2CV, alla Dyane, all'Ami6, alla Mehari, alla DS, alla GS, alla GS Birotore e per finire, alla CX e, tra di esse, la SM ha rappresentato la massima espressione della tecnologia, dello stile e delle prestazioni da quando marchi famosi della produzione francese come Talbot, Delahaye e Facel Vega scomparvero.
La SM fu accolta molto bene e le vendite furono notevoli, specialmente nel '71 –'72, considerando che si trattava pur sempre di una granturismo molto costosa. Poi calarono per varie ragioni che si possono sintetizzare nel seguente modo: crisi petrolifera, impennata del costo del petrolio a causa della chiusura del canale di Suez, limiti di velocità, "austerity", inadeguatezza da parte di molti centri di assistenza

abituati a intervenire su modelli molto più tradizionali, progressivo disinteresse da parte di Citroën a perfezionare e promuovere un modello troppo costoso e la difficoltà nel ritirare in permuta vetture di alta gamma difficili da ricollocare specialmente in quel periodo, passaggio sotto il controllo della Peugeot e quindi la produzione terminò nel 1975, a soli 5 anni dal debutto, per un totale di 12.920 vetture prodotte. A conferma del difficilissimo momento storico-socio-economico basti ricordare l'inflazione galoppante che contribuì a portare il prezzo di acquisto della SM dai 5˙200˙000 Lire del '70 ai 14˙000˙000 Lire del 1975.
In sintesi

Una SM è un'auto particolare, un insieme di soluzioni tecniche e di piacere di guida che ne hanno fatta una delle auto più straordinarie del suo tempo. Sintesi brillantemente riuscita tra lo spirito avanguardista di Citroën e il prestigio di Maserati, che sorprende ancora adesso come allora. Se si è affascinati dalla tecnologia, dal design, dall'eleganza e dallo spirito innovativo che regnava in Citroën in quel periodo. **Allora perché non comprarne una e metterla nel box?**
Sicuramente ha un presente e soprattutto, un futuro perché la sua storia e le sue caratteristiche sono uniche. Le quotazioni sono in aumento, anche se dipendono molto dal costo di un restauro che richiede tempo, ricambi piuttosto rari e tanta conoscenza specifica.  Il prezzo di acquisto è molto vario. Si può partire da circa 15˙000 € per un modello che richiede un discreto restauro, ai 25˙000 - 30˙000 € per un modello in ottime condizioni, ma è possibile che il prezzo possa essere più alto nel caso di modelli in eccellente stato. Per curiosità una SM è stata venduta all'asta di Artcurial a più di 136.000 € per non parlare dei rarissimi modelli cabriolet Mylord realizzati da Chapron (sette in tutto) che hanno un valore ben più alto così come delle altrettanto rare versioni a 4 porte chiamate "Opéra" e di altre versioni particolari come quelle di Heuliez chiamate Espace, ma per questo è meglio dedicare uno spazio apposito.

1059142 AT

105642 AT