

# Milano Autoclassica 2014

*L'evento fieristico "Milano Autoclassica" al quale, quest'anno, SM Club Italia ha partecipato è finito. Ecco le fasi salienti di questa esperienza. Il nostro obiettivo è quello di rendervi partecipi delle emozioni che abbiamo provato noi come espositori.*

Il giorno 24 aprile abbiamo guidato le due SM che avremo esposto, pulite e brillanti, per metterle in bella mostra tra le tante auto presenti in fiera. Fino all'ultimo abbiamo sperato che la pioggia non creasse problemi e la "buon'anima di André Citroën" ci ha protetti. Abbiamo allestito lo stand dotandolo di un grande striscione riportante il logo del Club. Abbiamo collocato due espositori alti e un supporto per alcuni opuscoli. Una vetrinetta richiamava l'attenzione con modellini di SM in scala 1/18 e 1/43 di Norev, Minichamp, Pilen e Ottomobil. Inoltre c'era un'ampia raccolta di libri, di manuali e di riviste. Sulla vetrinetta abbiamo collocato uno schermo LCD che mostrava una numerosa raccolta di fotografie (anche riguardanti i nostri precedenti Raduni) mentre il PC riproduceva musiche francesi. In bella mostra abbiamo collocato, al centro dello stand, un motore Maserati a carburatori (messo a disposizione dal nostro caro Presidente). Era tra le due vetture. Il tutto era disposto in modo da facilitarne la visuale da qualsiasi direzione si guardasse. Anche un tavolo con quattro sedie da regista era collocato dietro il motore per accogliere i visitatori che s'intrattenevano a chiedere informazioni. Dal 25 al 27 siamo stati impegnati intensamente nel dare le risposte ai quesiti del pubblico che ha mostrato moltissimo interesse e stupore nel conoscere le caratteristiche delle SM. In tanti hanno fotografato, si son seduti per apprezzarne l'interno, hanno scrutato il vano motore e soprattutto i giovani ne sono rimasti affascinati non avendo avuto modo di vederle prima d'ora. Le domande alle quali abbiamo risposto sono state molteplici e riguardavano il design, l'aerodinamica, i motori, l'assetto e le tante innovazioni tecnologiche delle quali venivano a conoscenza quando aprivamo i cofani delle due SM esposte. Ne riporto alcune: "Non sapevo che la Citroën avesse costruito un'automobile così bella e complessa", "Ma il motore è un Maserati!", "Che velocità raggiunge?", "E' vero che è stata la trazione anteriore più veloce degli anni '70?", "A cosa servono queste bocce verdi?", "Quanto costano queste autovetture?", "Si trovano i pezzi di ricambio?", "L'avevo quando ero giovane", "L'aveva un mio vicino", "Non l'ho mai vista", "Ma quanto costava all'epoca?", "Che interni lussuosi!", "Perché i freni anteriori sono all'interno dei semiassi?", "La plancia è modernissima", "Si sta comodissimi". Sembra che stia per decollare, "Ma i fari girano?", "Ma questo vano motore è pienissimo!", "Che impianto d'iniezione monta?", "Com'è bassa! Poi, quando è in moto si alza? Puoi anche tenerla così bassa in autostrada?", "Come si fa a cambiare la ruota posteriore?", "Quanti cavalli ha il Motore?", "Ne ho una smontata. Mi mancano dei pezzi. Cosa posso fare?", "Quanto può costare una SM da restaurare?", "Cosa dovrei guardare con più attenzione?", "Questo è lo squalo?". Insomma, le domande sono state veramente tantissime e quello che più mi ha colpito è l'interesse che ha destato fra i giovani. Con alcuni di loro è emerso il confronto tra le innovazioni che la SM aveva negli anni '70 e quelle che esistono nelle auto di oggi soprattutto grazie allo sviluppo dell'elettronica applicata all'auto. Si diceva appunto che, leggendo la scheda delle caratteristiche tecniche della SM, si potrebbe pensare sia una vettura moderna se non fosse per l'assenza dell'ABS, dell'anti-slittamento in curva e degli airbag perché tutto il resto era già presente. La scheda tecnica, infatti dice: motore a sei cilindri a "V", interamente in lega leggera, molto compatto e di peso ridotto, sistema di iniezione per controllare e regolare l'alimentazione nelle varie condizioni di utilizzo, frizione a comando idraulico, trazione anteriore, servofreno ad alta pressione, quattro freni a disco di cui, gli anteriori all'uscita del differenziale, pinze dei freni di tipo "fisso", in lega leggera e segnalatori d'usura delle pastiglie frenanti, pneumatici specifici con codice di velocità "W" che consentono di raggiungere i 270 Km/h, serbatoio del carburante anti schiacciamento, carrozzeria d'acciaio ad alta resistenza con coefficiente di penetrazione aerodinamico molto ridotto, cofano d'alluminio, sospensioni autolivellanti idropneumatiche ad assetto costante in funzione del carico con possibilità di variare l'altezza da terra, potere ammortizzante che si adatta al carico garantendo sempre un'elasticità ottimale, sia a vuoto, sia a pieno carico, servosterzo a indurimento progressivo in funzione della velocità e con riallineamento automatico, illuminazione automatica in curva e assetto costante dei fari con comando idraulico, indicazione degli spazi d'arresto massimi in funzione della velocità e tanto altro ancora. Si diceva che oggi, più che parlare di sicurezza attiva o passiva, si reclamizzano gli accessori che, in realtà, non hanno nulla a che vedere con l'auto, ma che attirano dei futuri acquirenti. E' stato particolarmente interessante parlare con alcuni ex meccanici che lavoravano nelle officine Citroen all'epoca in cui la SM fu commercializzata. Ne curavano la manutenzione e mi hanno riferito che richiedeva una notevole esperienza e conoscenza del mezzo. Le altre Citroen dell'epoca, pur se originali, non avevano una complessità meccanica confrontabile con quella della SM. Specialmente la messa a punto del motore Maserati richiedeva tempo e tanto ragionamento per applicare le giuste procedure d'intervento. Non tutti ne erano capaci e non era raro trovarne alcune che, pur non presentando dei veri e propri guasti, non funzionavano correttamente. Questa

non era una colpa da attribuire all'auto, ne tantomeno alla sua progettazione, ma semmai, dipendeva dalla complessità delle operazioni e dai conseguenti costi elevati sia della manodopera che dei ricambi. Tra l'altro la clientela Citroen che possedeva una SM, a volte dimenticava che si trattasse di una Granturismo che richiedeva un'elevata manutenzione perché, immaginandola quale "erede" della DS che era una divoratrice di chilometri, pensava di poterla usare senza l'assistenza specialistica necessaria. Ciò non toglie che, se oggi, un certo numero di SM circola ancora e anche perfettamente, testimoniano la bontà del loro progetto con la loro longevità. Mi raccontavano che SM, per via degli alti costi di gestione e per l'incapacità di mantenerle in perfetta efficienza, in un periodo buio, dove regnavano crisi economiche, limiti di velocità e costi del carburante che salivano costantemente, erano state rottamate senza pensare all'interesse storico che avrebbero conquistato nel tempo. Si è parlato molto a proposito dei colori delle auto esposte che sono piaciuti molto perché insoliti e originali ancora oggi. L'or de Simiane del modello a iniezione tende ai toni dell'oro ramato mentre il sable metalisée, del modello a carburatori, ricorda la sabbia della Côte d'Azur sotto il sole di luglio. Con qualche appassionato abbiamo sfogliato alcuni libri tra quelli esposti in vetrina per cercare le risposte esatte alle loro domande specifiche e per ammirare le foto di modelli di SM con carrozzerie speciali come quelle realizzate da Chapron, da Heuliez o le versioni sportive come il Proto Michelin, il Bandama, quelle dei record di velocità sul lago salato realizzate dall' SM World in California e il modello sperimentale a otto cilindri. Abbiamo distribuito tanto materiale pubblicitario (oltre 200 tra volantini, articoli in varie lingue e opuscoli tecnici). Si è discusso della collaborazione con l' Sm Club de France e dell'opportunità di avere a disposizione tantissimi pezzi di ricambio per garantire la perfetta efficienza delle auto. Abbiamo avuto contatti con giornalisti, autoriparatori, restauratori e abbiamo avuto il piacere della visita del Dott. Orsi, ex proprietario della Maserati, che si è complimentato per la nostra attività e per la qualità delle auto esposte. Ha anche proposto un coinvolgimento futuro in convegni che frequentemente organizza o ai quali partecipa per parlare del periodo in cui cooperò con Citroën. Giunti alla conclusione dell'evento abbiamo raccolto le nostre cose portando a termine questa esperienza e, forse un po' stanchi, abbiamo lasciato il padiglione.

*Dopo tanto "tran-tran", facendo un bilancio, si è arrivati alla conclusione che sia stato un bene migliorare la "visibilità" del nostro Club e delle nostre auto. Speriamo che condividiate la nostra opinione.*

Possiamo esserne fieri. Possediamo delle auto, ammirate e apprezzate, che stupiscono ancora adesso come negli anni '70 e che attirano l'attenzione tra le tantissime altre esposte in Fiera. Purtroppo per molti di voi non è stato possibile visitare "Milano Autoclassica" a causa della lontananza. Speriamo che la lettura di questo reportage possa essere gradita.

Un ringraziamento particolare va ai Soci, Giancarlo Patacchini che, oltre a mettere a disposizione la sua splendida SM a iniezione, ha partecipato collaborando fattivamente e a Marzio Ghizzani che ha trascorso un'intera giornata affiancandoci con competenza ed entusiasmo così come ha fatto Egidio Moretti e Mauro Sangiorgio che hanno presentato le auto ai tanti visitatori.

L'altra SM è del sottoscritto. Si tratta di un modello a carburatori del '72.

Pietro Ciccone

(Consigliere dell' SM Club Italia)