AUTOMOBILI ANNI SETTANTA

LA SM

LA GRANTURISMO DI FASCIA ALTA DI CASA CITROËN.

Scritto da Salvatore Diso, appassionato della SM, e donato a SM Club Italia in memoria di Domenico Trinchese che ha posseduto l'auto negli anni settanta.

Era il lontano 1992. Andai ad abitare in una casa situata alla periferia sud di Martano (LE). C'era un signore che si chiamava Domenico Trinchese, venuto a mancare pochi giorni fa. Possedeva una Citroën SM grigia e fu la prima volta che vidi quest'auto. Il rombo del suo motore si poteva udire quasi ogni mattina quando si recava al distributore di benzina dove lavorava, situato a pochi metri da casa mia. Ogni tanto, mentre passava, mi salutava sorridendo.

Per quanto riguarda la storia di questa meravigliosa vettura francese bisogna andare indietro fino agli ultimi anni sessanta dello scorso secolo quando la famosa casa automobilistica d'oltralpe iniziò a pensare alla creazione di una vettura sportiva di fascia alta. Nel 1964 Flaminio Bertone coltivò l'idea di lanciare un coupé di derivazione Citroën DS. Il famoso designer italiano pensò anche di dotarla di un motore sei cilindri a "V". L'alternativa sarebbe stata un motore ad otto cilindri a "V". Nel 1968 la casa del "double chevron" (il cui logo rappresenta due v capovolte come i denti "doppi elicoidali" di un ingranaggio prodotto dalla fabbrica), in collaborazione con la Maserati, scelse il motore V6. Nel marzo del 1970 la Citroën lanciò la SM (progetto Sport Maserati), la sua prima auto sportiva di fascia alta. Quest'auto fu disegnata da Robert Opron, allievo di Flaminio Bertone. Per quanto riguarda le forme somigliava un po' alla Déesse, anche se c'erano delle forti innovazioni estetiche. Prima di tutto si trattava di una coupé con due porte e un portellone posteriore anziché le quattro della berlina da cui derivava. I fari erano a tre luci anziché a due ed in più c'erano i fari a lunga portata direzionali ma con funzionamento idraulico. Infatti, gli anabbaglianti erano separati rispetto ai proiettori abbaglianti. In più il tutto era posto dietro ad una vetrina di cristallo che, al centro, proteggeva anche la targa anteriore. I gruppi luce posteriori erano grandi e posti tra due lame di paraurti e gli indicatori di direzione erano abbinati alle altre luci e non separati come sulle DS. Erano presenti anche le luci di retromarcia perfettamente integrate. La parte posteriore era più squadrata e più larga. L'abitabilità posteriore era minore anche se i sedili erano molto comodi e con rivestimenti di tessuto pregiato o di pelle. Il volante era monorazza ad assorbimento d'urto. I cerchi erano di disegno caratteristico. Le sospensioni idropneumatiche erano completate da quattro freni a disco. Vi era anche un sistema di ripartizione della frenata in funzione del carico simile, sotto certi aspetti, agli attuali impianti ABS. Il motore era un sei cilindri a "V" con un angolo tra le bancate di 90° e

una cilindrata di 2670 cc. L'alimentazione era fornita da tre carburatori doppio corpo a funzionamento sincronizzato e il sistema di raffreddamento era a liquido. L'impianto d'accensione si serviva di uno speciale spinterogeno a doppia funzione con due bobine. Il cambio di velocità era manuale a cinque marce oppure automatico a tre velocità. Il sistema di scarico era sdoppiato e i terminali avevano una forma arrotondata molto originale. Nel 1971 la SM arrivò negli USA. La versione per il mercato d'oltreoceano presentava un frontale diverso caratterizzato da quattro fari circolari non orientabili col volante indispensabili per rispettare le norme di circolazione americane e aveva le luci di segnalazione d'ingombro sui parafanghi, anteriormente e posteriormente. Nel 1972 arrivò una versione a iniezione comandata da un calcolatore elettronico. La centralina regolava la quantità di carburante immesso nella camera di combustione in funzione di parecchi parametri come la temperatura, la pressione e il carico applicato. Inoltre questo nuovo sistema di alimentazione riduceva il rumore del motore, migliorava l'elasticità di marcia durante l'accelerazione e riduceva i consumi. Nel 1973 si aggiunse un motore V6 da 2965 cc. Per il mercato statunitense vi era anche una versione a cambio automatico di serie. Con la crisi petrolifera del 1973 iniziarono a calare le vendite di quest'auto. In più il modello richiedeva molta manutenzione che non tutti i proprietari effettuavano periodicamente. Della SM vi erano anche delle versioni speciali come il prototipo della Matra, la "Kar-a-sutra", il cabriolet "Milord" e la berlina "Opéra" del carrozziere francese Chapron. Poi vi erano le versioni con tetto apribile a persiana di Heuliez e i modelli preparati per le competizioni e quelli presidenziali.

La SM rimase in produzione fino al 1975 e fu la Citroën più esclusiva e non ancora adeguatamente rimpiazzata da un analogo modello.

Ho voluto ricordare quest'auto per la sua linea che trovo eccellente e per le sue innovazioni tecnologiche. Inoltre ho voluto ricordare Domenico Trinchese che, dopo aver lavorato tanti anni in Francia, è stato uno dei benzinai e gommisti più amati della provincia di Lecce.

Salvatore Diso

Il motore V6 Maserati delle SM.

Una Citroen SM blu.

Una Citroen SM per il mercato statunitense

(si notino i fari circolari).

Un prototipo SM “Kar-a-Sutra”

Una SM Milord

Una SM Espace di Heuliez

Il proto SM Michelin

La SM Opéra

La SM Presidenziale