



## CITROËN - RR, OPPOSTI ESTREMISMI

Di Alberto Flisi

Dal momento che ho avuto la fortuna, recentemente, di possedere due auto della mitica casa inglese, prima di passare ora ad una Citroën, mi è venuta la voglia di proporre una provocatoria comparazione tra questi due marchi.

Dico "provocatoria" perché, come spiego tra un attimo, non c'è, secondo me, nessun caso più di questo, in cui due marchi siano esattamente e clamorosamente agli antipodi, sia come concezione che come tipo di prodotto finale.

E il bello è che ciò può venire spiegato e compreso perfettamente, analizzando la personalità e la vita dei rispettivi fondatori, André Gustave Citroën e Frederick Henry Royce.

Partiamo da quest'ultimo.

Quinto figlio di della famiglia di un povero mugnaio, dovette guadagnarsi la vita: fin da

bambino, a 5 anni, facendo lo strillone per i quotidiani agli angoli delle vie di Londra e consegnando telegrammi.

Altro che andare a scuola!

Rimasto orfano, fu preso in casa e allevato da una zia che, per fargli imparare un lavoro, pagò la scuola di apprendistato presso una ditta di apparecchi elettrici (l'elettricità, allora, nella seconda metà dell'ottocento, era agli albori).

Non riuscendo però a continuare a pagare la "retta" fino al raggiungimento effettivo del "diploma", la zia fu costretta a ritirare Henry dall'apprendistato prima del tempo, sicché il ragazzo si trovò senza un titolo di lavoro in mano.

E qui scattò, in lui, la voglia di farcela lo stesso, impiantando, insieme ad un amico, una piccolissima attività di "artigiano elettrico" e producendo camp-





nelli e interruttori per abat-jour. Fermiamoci un attimo e prendiamo in esame la situazione di André Citroën.

Rampollo di una famiglia di borghesi di origine ebraica, di florida condizione economica (il padre era commerciante di diamanti, immigrato dall'Olanda), André godette di una privilegiata situazione, anche dal punto di vista scolastico, al punto da poter frequentare, sia pure con profitto non eccellente, la prestigiosa "Ecole Polytechnique" a Parigi, e uscirne diplomato.

In grado poi di compiere, per interesse e per lavoro, tutti i viaggi che voleva, poté recarsi più volte in America, per apprezzare e assorbire una moderna mentalità imprenditoriale, e riportare in patria profondi convincimenti su quale fosse il miglior modo di produrre per le sue fabbriche.

Ritorniamo a Henry Royce, che all'estero ci andò solo per motivi di salute (si stabilì, d'inverno, in Costa Azzurra, dietro consiglio medico).

Raggiunto il successo e uno status economico del tutto tranquillo, dopo aver sviluppato rapidamente la sua attività in campo elettrico, con la produzione di motori e di gru da porto (sostenendo bravamente la concorrenza di prodotti simili mossi dal vapore) Royce decise di comprarsi una piccola vettura francese (!) una Decauville.

Ne rimase però deluso per la scarsissima qualità di realizzazione: troppo fragile, troppo rumorosa, troppo fumante! Inaccettabile.

Decise quindi di smontarla tutta e di rifarla per bene, curando tutti i componenti con i migliori materiali e con i migliori accoppiamenti possibili.

E l'auto ne risultò trasformata: più affidabile, più silenziosa e meno sbuffante.

Questa è la radice della decisione di Royce di darsi alla produzione, più che altro per amici e conoscenti, di piccole auto, dal motore piccolo, ma dal-

la meccanica molto ben fatta.

I suoi collaboratori e dipendenti, peraltro, vedevano con fastidio questa nuova "attività" del principale, che lo sottraeva, per attenzione, tempo e risorse economiche, alla produzione dei motori elettrici della fabbrica.

Ma qui conta rilevare che il moto iniziale della produzione della "Royce" (ancora Royce non aveva incontrato Charles Stewart Rolls, ci arriveremo fra poco) è soprattutto la ricerca del maniacale perfezionamento di componenti meccanici già esistenti, non l'innovazione.

A miglior comprensione di ciò giova ricordare il personale motto del costruttore britannico, da lui espressamente coniato in latino: "Quidvis recte factum, quamvis humile, praeclarum" cioè "qualunque cosa ben fatta, anche se di poco conto, è nobile".

E questa impostazione mentale gli rimarrà anche dopo aver fondato, nel 1904, la Rolls-Royce, frutto del felice incontro col sum-



menzionato Rolls, un nobile facoltoso, che lavorava per hobby e grande appassionato di mongolfiere e di aerei.

Citroën invece, sappiamo che decise di darsi alle costruzioni automobilistiche per riconvertire all'uso civile le sue fabbriche di granate, alla fine della prima guerra mondiale, agevolato in questo anche dal possesso della sua famosa fabbrica di ingranaggi dal profilo totalmente originale.

La principale preoccupazione di André Citroën non fu comunque, inizialmente, quella della innovazione, ma della produzione in grande serie di automobili semplici, robuste ed economiche all'acquisto e alla manutenzione.

Cioè auto di massa.

Fu solo dopo il "fatale" incontro con quel vulcano umano di André Lefevbre, che abbracciò l'idea di produrre un'auto così avanzata, rispetto alla concorrenza, da poterla produrre poi, per molto tempo, sostanzialmente

invariata e quindi rientrare gradatamente dai forti costi industriali sopportati all'inizio, e comunque accettando rischi elevatissimi, sia sul piano tecnico che commerciale.

La formidabile Traction Avant del 1934 rispecchia in pieno questa mentalità.

E la Rolls-Royce, intanto?

Il suo primo fortunato modello, la Silver Ghost, aveva decretato il successo pieno del nuovo marchio presso la clientela internazionale più facoltosa ed esigente (fu allora che la stampa specializzata, definì la Rolls-Royce come l'auto migliore del mondo).

La Silver Ghost era sicuramente un'auto con meccanica eccellente, ma dalla manutenzione onerosissima e certossina.

Ci si divertiva, tra la sua elitaria clientela, a ironizzare su questo aspetto, rilevando come una Silver Ghost, mediamente, avesse bisogno di tante ore di manutenzione quante erano state le ore di funzionamento

precedente!

Durante la prima guerra mondiale la Rolls-Royce divenne una apprezzata fabbrica di motori per aerei da guerra.

Subito dopo si riconvertì alla produzione di motori aeronautici per uso civile e divenne, sostanzialmente, una fabbrica di motori per aereo, con incassi talmente floridi da potersi permettere una divisione automobilistica, la quale produceva auto dal costo industriale talmente esagerato che il pur stratosferico prezzo di vendita non lo pareggiava.

L'innovazione nei modelli era sostanzialmente bandita, in quanto Henry Royce era convinto che le novità dovessero essere adottate solo dopo numerosi anni di studi e di perfezionamenti in proprio, che ne avessero incontrovertibilmente dimostrato l'utilità e l'efficacia.

Quanto alla sua clientela, era essa che "spingeva" per motori più potenti e auto un pochino più moderne, insieme ai cauti e



rispettosi "consigli" della stampa specializzata: se infatti fosse stato per Henry Royce, chissà per quanto tempo ancora avrebbe continuato a produrre solo la Silver Ghost!

Tutto il contrario per la Citroën che, assorbito in pieno lo spirito del fondatore (prematuramente morto di cancro allo stomaco nel 1935, due anni dopo la morte di Henry Royce, dovuta alla stessa malattia), produsse quell'altro capolavoro di innovazione che fu la DS.

(Per non parlare, poi, della SM!)

Al riguardo è molto significativo (vedi le foto accluse) accostare le immagini della Citroën DS e della Rolls-Royce Silver Cloud, che furono presentate nello stesso anno, il 1955.

Più diverse e opposte, sia nell'aspetto esteriore, che in quello tecnico, non potrebbero essere. Una, l'inglese, riprende con grazia gli ultimi stilemi degli anni trenta, con una linea così classica che più classica non si può.

Un classico eterno.

L'altra, la francese, sfoggia invece una linea così avanzata e di rottura che ancora oggi sembra più moderna di tante moderne.

Una, l'inglese, con sospensioni a ponte rigido e balestre, l'altra con le incredibili sospensioni idrauliche che tutti sapete.

Per non parlare del resto.

A questo punto mi preme fare un passo indietro e analizzare brevemente anche le opposte personalità dei due fondatori.

Henry Royce passò tutta la sua vita a lavorare duramente, con una passione e una foga che lo portavano a trascurare la vita privata, gli affetti familiari e perfino le sue esigenze di alimentazione.

Amava semplicemente, presentandosi, autodefinirsi "meccanico".

Ad un certo punto della sua esi-

stenza, dopo la prematura scomparsa di Rolls, nel 1911, il suo medico personale gli aveva "intimato" di lavorare di meno e di alimentarsi meglio, in caso contrario gli pronosticava solo sei mesi di vita!

Fu quindi letteralmente preso in carico e guardato a vista dai suoi più stretti collaboratori, preoccupatissimi che, dopo Rolls, potesse rapidamente venir meno anche Royce, con grandi difficoltà, poi, per le sorti della fabbrica.

Fu da essi pertanto "costretto" a lavorare con ritmi meno febbrili e ad alimentarsi regolarmente.

In una vecchia illustrazione egli è ritratto mentre, in fabbrica, è fermo a parlare con un suo operaio; alle sue spalle è amovoltamente tallonato da un altro suo dipendente con un piatto di minestra in mano, per ricordargli di mangiare qualcosa.

Non certamente così si comportava André Citroën gran frequentatore dell'alta società di allora: ottimi ristoranti, corse dei cavalli, casinò e belle e numerose riunioni con parenti e amici.

André Citroën era un uomo brillante, buon conversatore e dalla personalità magnetica.

Era un genio della pubblicità, come sappiamo, e riuscì in modo spesso clamoroso ad ottenere l'attenzione dell'opinione pubblica francese attraverso riuscite e divertenti iniziative promozionali.

Henry Royce no, era un uomo schivo, viveva quasi asceticamente per il suo lavoro ed era amato e rispettato più per la qualità della sua produzione (verrà anche insignito del titolo di baronetto, nel 1930), che per le sue attitudini mondane.

Le sue vetture inizialmente non venivano propagandate per

nulla, in seguito, comunque, in modo sempre assai misurato.

La sua opinione, d'altronde, era che non ce ne fosse affatto bisogno: al riguardo bastavano e avanzavano le qualità intrinseche delle sue vetture, una volta conosciute e comunicate da un cliente all'altro.

Il destino dei due marchi fu poi affatto diverso.

André Citroën andò fallito in breve tempo anche perché, diversamente da Henry Royce, trovandosi in gravi difficoltà finanziarie, non aveva certo l'aiuto dei proventi di una divisione aeronautica.

La Rolls-Royce, invece, unico marchio superstite tra tutti gli altri favolosi dei favolosi anni 20 e 30 (Isotta Fraschini, Bugatti, Hispano Suiza ecc), riuscì a mantenersi indipendente, anche in situazioni economicamente difficili, proprio per l'apporto decisivo della sua divisione aeronautica, unita, per di più, a quella di motori industriali, per uso navale ecc.

Che dire, concludendo?

Spesso tra di noi entusiasti delle auto d'epoca ci sono i manichei, che sostengono a spada tratta un marchio "contro" gli altri.

Nulla di più avventato e superficiale.

La verità è che la storia dell'auto è stata splendidamente segnata e raccontata da uomini eccezionali, delle più disparate e varieghe mentalità, che hanno contribuito tutti, con i loro sforzi, con i loro sacrifici, con le loro iniziative, a volte fortunate, a volte meno, a rendere il mondo dell'auto d'epoca straordinariamente affascinante e ammaliatore.

E l'esempio degli "opposti estremismi" Citroën e Rolls-Royce è solo uno dei tanti possibili.