



## INTERVISTA A ROBERT OPRON

A cura della Redazione

Dobbiamo, ancora una volta, pubblicamente ringraziare Monsieur Opron per la sua squisita disponibilità nel concedere al nostro Presidente Cotti l'intervista che pubblichiamo integralmente.

Il "misfatto" è avvenuto il 12 aprile 2002 nella sede del Club.

La traduzione ha richiesto l'impegno mentale dell'unico neurone utile di Aurelio Marigo.

Caro Signor Opron, siamo felici di averla qui con noi. Il CX Club è una realtà giovane; è sorto circa due anni fa ed attualmente conta oltre 30 soci; in Italia si stima che ci siano circa 200 possessori di CX.

Ora vorremmo prendere l'occasione per porle alcune domande.

Cominciamo dall'inizio:

**D. Quanti anni aveva quando è entrato a far parte della Citroën?**

R. Non mi chieda i numeri perché non me li ricordo mai.

**D. Ci parli di Flaminio Bertoni; qual è stato il suo rapporto con lui? Cosa le ha trasmesso? E quando è venuto a mancare, quanto è stato importante per lei continuare l'opera di Bertoni in casa Citroën?**

R. È difficile rispondere a questa domanda.

Una cosa è sicura: ero molto giovane ed allora non mi rendevo completamente conto dell'importanza della situazione.

Bertoni è stato per me un maestro ed io nutrivo molto rispetto nei suoi confronti; ammiravo

molto la sua forza e la sua enorme cultura; dalla prima volta ho trovato in lui un tecnico, un artista, un filosofo, una persona capace di servirsi della complessità del sapere umano per costruire cose semplici e belle; questo era un elemento nuovo.

Non sono mai stato completamente d'accordo con Bertoni e per questo siamo diventati, per così dire, complementari e lui, dal canto suo, ha rispettato molto il mio lavoro.

Bertoni, come tutti i grandi artisti, era una persona molto difficile nelle relazioni con gli altri; aveva una personalità molto forte, che cancellava tutto ciò che gli stava intorno. Il suo carattere era molto difficile, spesso collerico.



Ma fondamentalmente era una persona dotata di grande umanità e bontà; bontà intesa come generosità.

Nella parte conclusiva della sua vita è divenuto molto barocco: la sua vettura preferita era l'Ami 6; l'Ami 6 è stata sicuramente un'auto straordinaria e molto importante per lui ma non si colloca sulla stessa linea della DS.

Bertoni diventa "barocco" mentre io sono "classico".

Non bisogna contrapporre "classico" a "barocco" e non si tratta di un giudizio di valore; ci sono, infatti, delle opere d'arte classiche e delle opere d'arte barocche.

Con Bertoni ci si divertiva nel cercare una definizione adatta a queste due parole; un giorno mi ha detto: "caro Opron, il classico può dirsi perfetto quando non è più possibile togliervi nulla; viceversa, il barocco può dirsi perfetto quando non è più possibile aggiungervi nulla."

In base a questo senso della complementarietà ho potuto comprendere bene Bertoni ed assimilare il suo metodo di lavoro che era molto spontaneo e diretto.

Gli bastava anche solo un pezzetto di carbone trovato per terra per fare uno schizzo su un pezzo di carta o su una parete quando aveva l'ispirazione.

Ma i suoi disegni erano sempre improntati alla ricerca del movimento.

Il soggetto "automobile" all'inizio della sua ricerca era solo la DS; rappresentava la ricerca del movimento e dell'espressione automobilistica.

Non è certo facile spiegare questo concetto ma è fondamentale per dimostrare chiaramente la differenza tra Bertoni, che secondo me è stato il più grande creatore di automobili, e gli altri.

Chi può essere assimilato a Ber-



toni?  
È difficile.

Ci sono stati in tutto il mondo grandi creatori d'automobili: per esempio negli Stati Uniti c'è stato Earle che ha lavorato per la General Motors ed era una persona eccezionale; poi c'è stato Mitchell ed i grandi ingegneri americani come Stevens; poi abbiamo avuto i grandi italiani come Bertone padre, Pininfarina, Fulera ed altri che non sto ad elencare.

Ma tutti costoro si sono applicati solo alle automobili; disegnavano bene, con precisione, ma non avevano questo approccio artistico.

**D. L'epoca di Bertoni è stata ben descritta nei libri di storia; successivamente sembra che in Citroën sia calato il silenzio; cosa succedeva allora in Citroën? Perché non è mai stato ben chiaro al grande pubblico che era lei il successore di Bertoni?**

R. Perché non faceva parte della filosofia Citroën; nemmeno all'epoca di Bertoni non si parla-

va di Bertoni.

Quando la DS è stata esposta alla Biennale di Milano, in posizione verticale, Bertoni in persona ha scritto agli organizzatori per comunicare loro che si trattava di una sua opera perché non ne erano al corrente.

Alla Citroën si lavorava in gruppo; infatti Bertoni ha realizzato la DS in collaborazione con Lefèvre; infatti Lefèvre disse a Bertoni che avrebbe voluto un'auto che avesse il muso spiovente.

Non c'era solo Lefèvre ma anche grandi progettisti come Muratet, Estaque, Magès, il grande inventore del sistema idraulico Citroën, e tutti lavoravano in gruppo; non c'erano compartimenti.

Ma Bertoni apportava al gruppo di lavoro la dimensione spirituale, che era fondamentale; senza Bertoni, le Citroën non sarebbero state delle Citroën. Bisogna riconoscergli questo, ma all'epoca non se ne parlava.

Alla Michelin c'era la stessa situazione: tutti lavoravano

nell'ombra, mai alla luce del sole.

Era necessaria molta umiltà e Bertoni era senza dubbio una persona molto semplice, non era certo una "prima donna".

**D. Durante il suo periodo alla Citroën è riuscito a mettere in pratica tutto ciò che aveva nella sua immaginazione o le rimane qualcosa di incompiuto o non ben riuscito?**

R. Per esempio non mi piaceva il cruscotto della DS, che era stato progettato dal gruppo di Robert Michel; secondo me fu un capolavoro il primo cruscotto della DS, quello di forma allungata. Inoltre non ero d'accordo sulla Dyane.

**D. Ci racconta la storia della Dyane?**

R. La Dyane è stata un'idea di Bercot, che con essa voleva sostituire la 2CV o creare un modello intermedio tra la 2CV e l'Ami 6, il tutto senza nuovi investimenti.



Doveva servirsi, quindi, delle catene di montaggio di Levallois, che avevano una larghezza contenuta, basata sulle dimensioni della 2CV; non si poteva, quindi, costruire a Levallois una vettura più larga della 2CV.

Si voleva, inoltre, abbandonare la fabbricazione dei pannelli di rivestimento interno delle porte della 2CV, che non erano imbottiti ma erano deboli e diventavano spesso ondulati per le tensioni cui erano sottoposti.

Si è deciso, quindi, di usare l'imbottitura.

Ma se non si poteva fare un'auto più larga, con fiancata convessa verso l'esterno visto che la catena di montaggio aveva delle dimensioni strette e predefinite, si è pensato di sviluppare una fiancata concava verso l'esterno.

È stata una buona idea dal punto di vista tecnico.

Ma trovo che non sia stata un'auto che abbia dato l'impressione di godere di buona salute!

**D. Ci racconta di altre cose che all'epoca non le sono piaciute, per esempio su GS, SM e CX?**

R. Su GS, SM e CX non ho nulla da rimpiangere; inoltre, abbiamo realizzato tali modelli molto rapidamente, tanto che non abbiamo avuto il tempo per porci delle domande.

In quel periodo c'era in ballo anche il famoso progetto "F", che è stato abbandonato; tale progetto è costato molto a Citroën, che aveva già pagato dall'inizio un responsabile americano; è stato abbandonato anche perché il procedimento di costruzione dei pannelli delle porte era un brevetto Renault; anche Bertoni aveva chiesto il brevetto, ma tre settimane dopo

Renault.

La storia insegna che le grandi idee giungono nello stesso momento per tutti; infatti Renault aveva avuto l'idea di fissare il padiglione al tetto; la stessa idea era venuta anche a Bertoni ma, sfortunatamente, dopo. Dreyfus, il Presidente della Renault, non ha voluto cedere il brevetto a Citroën, se non in cambio di una congrua quantità di denaro; su questo la Citroën non era d'accordo per cui

*Su GS, SM e CX non ho nulla da rimpiangere; inoltre, abbiamo realizzato tali modelli molto rapidamente, tanto che non abbiamo avuto il tempo per porci delle domande.*

pensò di abbandonare il progetto.

La "F" doveva essere una berlina a due volumi, molto semplice, e, secondo me, non ben riuscita; ero contento di abbandonarne il progetto.

Ci si è concentrati, quindi, sulla GS, sulla quale ho lavorato da solo.

**D. In Italia, nello stesso periodo, veniva lanciata l'Alfasud, che aveva una linea del tutto simile; la Gs è stata presentata qualche mese prima...**

R. All'epoca ero giovane e non godevo ancora della piena fiducia di tutti; ho saputo successivamente che Citroën aveva chiesto un disegno a Giugiaro, il quale aveva proposto il progetto dell'Alfasud. Giugiaro è stato pagato per il suo lavoro, io ho disegnato la GS ed, infine, i vertici della Citroën

hanno scelto il mio progetto; Giugiaro ha poi venduto il suo all'Alfa Romeo.

**D. Per quanto riguarda la SM, auto magnifica, essa non ha goduto di molta fortuna all'epoca; forse per la crisi petrolifera di quegli anni?**

**O era troppo avanzata per l'epoca?**

R. Non c'era una rete commerciale adatta a questo genere di automobili.

La rete Porsche non ha sofferto per la crisi petrolifera anche se vendeva una coupè veloce; lo stesso vale per la Ferrari.

**D. Ma si trattava di un fenomeno limitato.**

**Mi sembra che Citroën e Maserati volessero costruire un'ammiraglia, anche se di fatto si trattava di una coupè;**

**le vendite sono state buone in Italia ed in Francia.**

**Era una vettura meravigliosa ma il suo periodo di costruzione è stato breve. Perché questo?**

R. Secondo me Citroën non aveva una rete commerciale in grado di vendere auto d'alta gamma.

**D. Noi riteniamo che la CX sia stata l'ultima auto ad incarnare lo spirito Citroën.**

**È d'accordo?**

R. Non è mio compito quello di giudicare; tutti coloro che amano la Citroën potranno dare la loro opinione sulla questione. Non ho niente da aggiungere.

**D. Ha lasciato Citroën proprio alla fine della CX!**

R. Per la precisione, è stato all'inizio della CX: è stata pre-



sentata nel 1974 mentre io me ne sono andato nel 1973...

**D. Per approdare alla Renault, dove ha disegnato la Fuego e la "25", entrambe molto belle.**

R. Non ho voluto lavorare per Peugeot.

Non ero d'accordo con la direzione di Peugeot.

Ho sempre detto: non lascio Citroën, lascio Peugeot.

Taylor, che è stato il primo Presidente di Citroën dopo l'acquisto da parte di Peugeot, è venuto a Vélizy per conoscere i responsabili dei vari studi; noi lo abbiamo invitato al ristorante.

Era un tipo molto simpatico; aveva una Peugeot 504 che ha parcheggiato dove c'era un cordolo in cemento; era andato indietro, in retromarcia, fin sopra il cordolo.

Era arrivato da solo; all'uscita ha chiesto a quattro persone di salire sulla sua auto (Magès, Estaque, un altro che non ricordo, ed io); saliti sulla vettura, il nostro peso l'ha fatta abbassare e, quando è partito, ha raschiato sul cordolo.

Ho detto a Taylor: "se avesse avuto una Citroën, non avrebbe avuto problemi!".

Questo è stato il mio primo contatto con lui.

Taylor era una persona dotata di uno spiccato senso dell'umorismo; mi ha detto:

"penso che sarà difficile lavorare insieme"; a mia volta gli ho risposto: "non sarà affatto difficile; basta che lei faccia come noi le diremo".

Ben presto Taylor è diventato molto "citroënista", anche troppo; per questo Peugeot lo ha ben presto allontanato.

Ed è stato un danno, perché, fosse stato per Taylor, la Citroën avrebbe potuto mantenere la sua filosofia.

L'attuale Presidente gli somiglia; ma purtroppo fra i due c'è stato Calvet, un finanziere.

I grandi capi delle industrie non devono essere finanziari; i finanziari hanno un altro ruolo.

**D. Da cosa bisogna partire e cosa bisogna poi seguire per disegnare un'auto?**

R. Innanzi tutto bisogna avere delle convinzioni.

Ho già parlato del movimento per Bertoni, convinzione che ho seguito e sviluppato anch'io. Bertoni si ispirava molto anche agli animali; spesso si metteva a disegnare le auto con davanti a sé libri che raffiguravano insetti e pesci: ricercava l'ispirazione nella natura.

Se non c'è una riflessione filosofica di base non si costruisce qualcosa d'importante.

Gli stilisti disegnano ma non sanno perché; se si chiede loro per quale motivo stanno facen-

do un certo disegno, sono convinto che spesso non sono in grado di rispondere.

**D. Fra gli stilisti moderni, ce n'è uno in cui si riconosce?**

R. Da Silva, che è uno dei migliori dell'ultima generazione; ha lavorato all'Alfa Romeo ed ora è alla Seat, in Spagna; io credo che ben presto dirigerà tutto l'insieme stilistico della Volkswagen; è un tipo straordinario.

**D. Le ultime Citroën (C3, Pluriel, Picasso) sono, secondo lei, in linea con la tradizione Citroën o se ne discostano?**

R. Qualcosa ritorna, anche se non tutto è ancora affermato; ma sono state lanciate tematiche interessanti.

Al primo approccio con la Picasso non si capisce bene quale sia la parte anteriore e quale quella posteriore.

**D. Qualcosa di simile si può dire per la Renault!**

R. Infatti!

Si sacrificano un po' troppo alla moda.

**D. Pensavo che fosse un risultato delle ricerche svolte nella galleria del vento.**

R. Non credo perché non ha





l'aria di una ballerina!

**D. Per disegnare un'auto, secondo lei, bisogna cercare di realizzare un'opera d'arte o, più semplicemente, qualcosa di pratico, adatto all'uso quotidiano?**

Sicuramente bisogna pensare alla praticità.

Bercot, a questo proposito, ripeteva una frase che rendeva bene questo concetto: "quando disegnate qualcosa, chiedetevi sempre quale vantaggio potrà trarne il cliente".

**D. Una caratteristica dei tre costruttori francesi è quella di costruire auto utili tutti i giorni, da usare per il lavoro, la famiglia, il tempo libero. Gli italiani, invece, aspirano al bello in sé.....**

R. Non sempre ciò è vero.

La Multipla non è bella, anche se la bellezza è molto soggettiva; non si riferisce solo all'arte greca!

È un'idea intelligente e pratica, bisogna riconoscerlo.

Sembra un po' antipatica per quella zona e quei fari posti sotto il parabrezza; ma sono elementi molto importanti per la forma del parabrezza, che è stato posto più in alto.

Bisognerebbe spiegare in anticipo al pubblico perché la vettura è fatta in un certo modo.

L'auto diventa un'opera d'arte successivamente ma la volontà non è quella di costruire un'opera d'arte; solo in seguito potrà essere considerata un'opera d'arte.

**D. Torniamo a parlare della CX. La forma concava del lunotto posteriore è stata compresa dal pubblico oppure no?**

R. Forse qualcuno l'ha compresa

ma francamente, secondo me, il grande pubblico non l'ha capita.

Non era un'idea di uno stilista per realizzare qualcosa di simpatico o per fare il contrario di ciò che viene fatto dagli altri.

È la combinazione di tre parametri: uno relativo alla retrovisione, uno all'apertura del cofano del bagagliaio (e Bercot non voleva un'auto a cinque porte), ed uno estetico; infatti, io non volevo modificare il pro-

*Non ho voluto lavorare per Peugeot.*

*Non ero d'accordo con la direzione di Peugeot.*

*Ho sempre detto: non lascio Citroën, lascio Peugeot.*

filo della vettura.

Basta uno schizzo su di un pezzo di carta per capire la combinazione di questi tre parametri.

**D. Con l'ultimo restyling, seppur molto gradito dalla clientela, la CX ha perso la purezza della sua linea?**

R. Non si è capito in quale direzione si sia mossa l'evoluzione della vettura.

Infatti l'evoluzione di una vettura è l'integrazione dei parametri della forma.

Se avessero voluto fare un completamento, perfettamente fluido, in linea con lo spirito della vettura ed in tinta, avrebbero fatto qualcosa d'interessante.

Ma aggiungere una specie di trave spigolosa è un errore di coerenza.

Ed io dico che un errore di gusto è un errore di coerenza.

**D. La copertura della ruota posteriore (amovibile in caso di rimozione del cerchione) all'epoca era stata pensata in funzione dell'estetica o dell'aerodinamica?**

R. Né dell'una, né dell'altra.

Faceva parte della filosofia Citroën.

Un giorno Cadiou, che dirigeva il reparto studi, e per me era come un padre, mi ha detto che il simbolo della Traction Avant era la ruota anteriore; tutto il resto doveva essere nascosto.

Ed io sono rimasto fedele a questa filosofia di base della Citroën.

**D. È corretto affermare che si ritrova qualcosa della CX sulla XM?**

**E cosa, eventualmente?**

Assolutamente nulla.

Ero in compagnia di un amico italiano al salone di Torino quando la XM è stata presentata; l'abbiamo scrutata a lungo ed il mio amico mi ha detto: "Opron, con tutte le linee che ci sono si sarebbero potute disegnare due vetture."

**D. Al giorno d'oggi, qual è il ruolo del computer nella progettazione delle vetture?**

R. Il computer ha portato ad una semplificazione per taluni stilisti.

Sembra, infatti, che la Peugeot abbia preso le forme di una Honda, le abbia inserite nel computer, ne abbia modificato le dimensioni in base alle necessità e, con qualche aggiustamento, il nuovo modello è servito!

Certo che si perde molto in qualità!

Ma non è sempre così.



Con Bertoni si faceva un'auto in scala, la si posizionava su di un piano di marmo, ben fissata; poi due o tre disegnatori per un periodo di due o tre mesi andavano a rilevare tutti i punti della vettura calcolandone le coordinate secondo una formula matematica.

Oggi si mette una forma sulla macchina e si aspetta un'ora per ottenere 50.000 punti; un tempo, con tre disegnatori impegnati per tre mesi, si ottenevano 10.000 punti, per di più non tutti giusti perché si deve considerare l'errore umano. Il computer consente di fare molte cose interessanti e molte ricerche.

Bertoni avrebbe di sicuro apprezzato questa facilità; avrebbe aggiunto o tolto molte linee con grande rapidità.

Tutto dipende da come ci si serve di questi mezzi; si tratta di opportunità moderne, che dobbiamo rispettare.

A nome di tutti gli amici che amano le sue creature la ringraziamo per la gentilezza e la pazienza con cui ha risposto alle nostre domande.

ROBERT OPRON  
L'AUTOMOBILE ET L'ART



PETER . PULLEN