

CLUB DI CONVERSAZIONE ITALIANA DI TOURNAI



Citroën DS19 1956

*Flaminio Bertoni definiva le sue auto
delle sculture rovinate dalle ruote ed un motore.*

GIUGNO 2003 - N° 100

10 anni
100 bollettini

FLAMINIO BERTONI

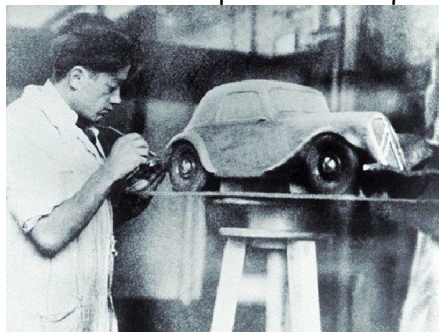
Molti non sanno che oltre ai designer italiani conosciuti per aver creato auto famose, belle e di grande diffusione ce n'è uno, **Flaminio Bertoni**, che con meno gloria, ma ugual valore ha creato, da artista quale era, auto che sono ora nella storia. Basti dire che oltre alla DS disegnò la 2 CV, l'AMI 6 e prima fra tutte la *Traction Avant*.

Italiano, da non confondersi con Bertone, nato nella provincia di Varese, emigrò in Francia all'inizio degli anni trenta. Spirito d'artista, egli infatti aveva una grande passione per la pittura e la scultura. Arrivato a Parigi lavorò per la Sical, un'azienda che produceva lamierati per la Citroën, e si fece



subito notare da un ingegnere della stessa per alcuni suoi lavori. Assunto dalla marca del Double Chevron si può certamente dire che arrivò al momento giusto nel posto giusto. André Citroën infatti aveva in mente la realizzazione di un'auto nuova con carrozzeria portante in acciaio e trazione anteriore, molto era già stato sviluppato, ma nessun disegno della carrozzeria lo entusiasmava. Egli voleva qualcosa di nuovo.

Fu Bertoni che lavorando tutta una notte creò con le sue mani un modellino in plastilina di quella che sarebbe divenuta la Traction



Avant. Piacque subito a Citroën che previo benestare della moglie diede subito la sua approvazione. Nel marzo del 1934 l'auto venne presentata ufficialmente.

Nel 1935 André Citroën morì, poi venne la guerra e dopo essa, con la gestione Michelin, si ripartì con il progetto iniziato nel

'39 di un veicolo adatto a tutti gli usi (nome in codice TPV) la 2 CV. Nascosto ai tedeschi durante la guerra (alcuni esemplari sono stati ritrovati solo di recente sotto un granaio vicino a Parigi) il progetto finì nel 1948.

La ricostruzione con le sue strade dissestate, e la scarsa disponibilità economica richiedeva un mezzo spartano, ma confortevole, adatto anche ai contadini che dovevano poterci caricare le uova per i mercati senza romperle alla prima buca. Venne così la 2 CV con le sue sospensioni alte e morbide.



Seppur non coinvolto direttamente nel progetto, Bertoni ci mise del suo, creando un modellino in gesso e legno, la futura 2 CV appunto. Piacque e fu un successo. Per la cronaca il nome derivava dai cavalli fiscali che essa aveva in Francia, così come per la DS 19, 20, ecc.

Flaminio Bertoni continuava contemporaneamente ad esporre le sue opere d'arte con un discreto successo tanto che definiva le sue auto delle sculture rovinata dalle ruote ed un motore.

Ci furono poi a più riprese anche dei dissapori con la dirigenza Citroën a causa dell'anonimato posto dalla casa riguardo i nomi dei progettisti delle proprie auto; si dice anche a causa di una cittadinanza francese mai presa da Bertoni. Anonimato che ancora oggi rende il designer italiano sconosciuto ai più.

Nonostante ciò fu proprio nel 1955 che arrivò la definitiva proclamazione del talento di Bertoni, egli era troppo grande per essere sacrificato allo spirito di gruppo dei seppur validi progettisti Citroën; arriva la DS.

Un'auto troppo innovativa per il suo tempo, faceva sembrare tutte le altre vecchie di cent'anni, un'astronave. E' curioso pensare a come ancora oggi in alcuni film di fantascienza le linee inconfondibili



della DS appaiano senza sfigurare. Ricordo di averla vista in « Ritorno al futuro » e « Il quinto Elemento ».

Presentata al salone di Parigi venne prenotata da 12.000 persone il primo giorno per un totale di 80.000 ordini ricevuti alla fine dell'esposizione. Un successo senza precedenti che portò i tempi di consegna ad oltre un anno e mezzo !

Venne poi esposta anche alla Triennale di Milano del 1957 come opera d'arte industriale ottenendo un ambito riconoscimento. Oggi, abituati alle auto moderne, non ci si può rendere conto di quanto innovativo fosse quel muso affusolato, quella linea aereodinamica, quel cruscotto modernissimo anche nell'uso, per la prima volta, di materiali plastici.

Doveva essere nei piani la « vettura a grande diffusione », VGD in francese appunto, ma anche se ricoprì in parte quel ruolo non ripianò di certo i conti della casa madre che ebbe il grande merito, oggi impensabile, di preferire i problemi tecnici a quelli economici. Per le strade di Francia la Traction faceva ancora la sua bella figura quando arrivò la DS. Il confronto visivo spiega più di mille parole quello che fu lo spirito innovativo di Bertoni.

Altro colpo di genio nel '61 il lunotto invertito dell'AMI 6 e dopo l'intuizione di abbassare i parafrangenti anteriori della DS per inserire i doppi fari. Nel 1964 Bertoni morì per un ictus cerebrale.
http://www.lesds.it/pagine_html/i_padri/Bertoni.htm



Durante la riunione del **4 giugno 2003** si terrà, come ogni anno, l'assemblea generale del nostro club. In quell'occasione verrà eletto il comitato direttivo per il ciclo 2003-2004. Chi desidera impegnarsi per il circolo potrà presentare la propria candidatura.

Nel corso della serata si farà anche il bilancio di quest'anno e si potranno presentare suggerimenti per l'anno prossimo.

I membri reduci della gita a Treviri (Trier) condivideranno con tutti i presenti le loro impressioni di viaggio.

La volta scorsa

Per ricordare gli anni della grande emigrazione italiana in Belgio (e nel nord della Francia), Mario, Liboria, Marie-Claire ed Arcangelo hanno portato alcune testimonianze d'epoca: fotografie e giornali autentici. Ognuno di loro ha poi commentato questi documenti. Abbiamo in tal modo prolungato la conferenza della professoressa Anne Morelli dando un viso agli anonimi emigranti di cui si era parlato la volta precedente.

La gita a Treviri

1. il viaggio si è svolto benissimo,
2. l'obiettivo culturale è stato raggiunto,
3. la convivialità del gruppo era forte,
4. il cibo, il vino e la birra erano buoni.



Cosa dire di più ? Treviri è una città importante dal punto di vista storico ed archeologico con le sue prestigiose vestigia romane :



Porta Nigra, terme, ponte, anfiteatro, Aula palatina (d'epoca Constanti-

niana). Treviri fu infatti anche capitale imperiale. In seguito divenne diocesi e i suoi arcivescovi figurarono tra i sette grandi elettori del Sacro romano impero. Il palazzo degli arcivescovi di Treviri, di stile rococo' è stato armoniosamente e simbolicamente edificato accanto all'Aula palatina e l'insieme forma un complesso architettonico imponente, curioso, grazioso, poetico. Treviri è la più antica città tedesca. Merita di essere notata l'onnipresenza del ricordo dei Romani tramandato non solo a Treviri ma lungo tutta la Mosella. Ovunque si potrà trovare una *römerstrasse* o qualche *römerkeller* (la cultura del vino associata alla presenza romana è estremamente viva). Questo può anche spiegare una sensibilità italiana che si è potuta constatare attraverso i nomi italiani di parecchi negozi e ristoranti.



La Porta Nigra



L'Aula Palatina



Il Palazzo degli Arcivescovi



La gioia di ritrovarci

Le riunioni del club si svolgono il primo mercoledì di ogni mese da Francesco Azzaretto, [Rue du Chevet St.-Pierre, 12 a Tournai \(vicino alla Place St.-Pierre\)](#) e cominciano [alle 19:30](#).

Dominique DOGOT ☎ 069/23.29.40

Arcangelo PETRANTO' ☎ 069/64.97.94

Chi desidera partecipare alle riunioni e ricevere il bollettino del club è invitato ad iscriversi durante le stesse riunioni pagando la quota di **12,00 €**, valida per il ciclo 2002/2003.

Si può anche versare la quota tramite banca al n° di conto seguente: **126-1002099-62**.