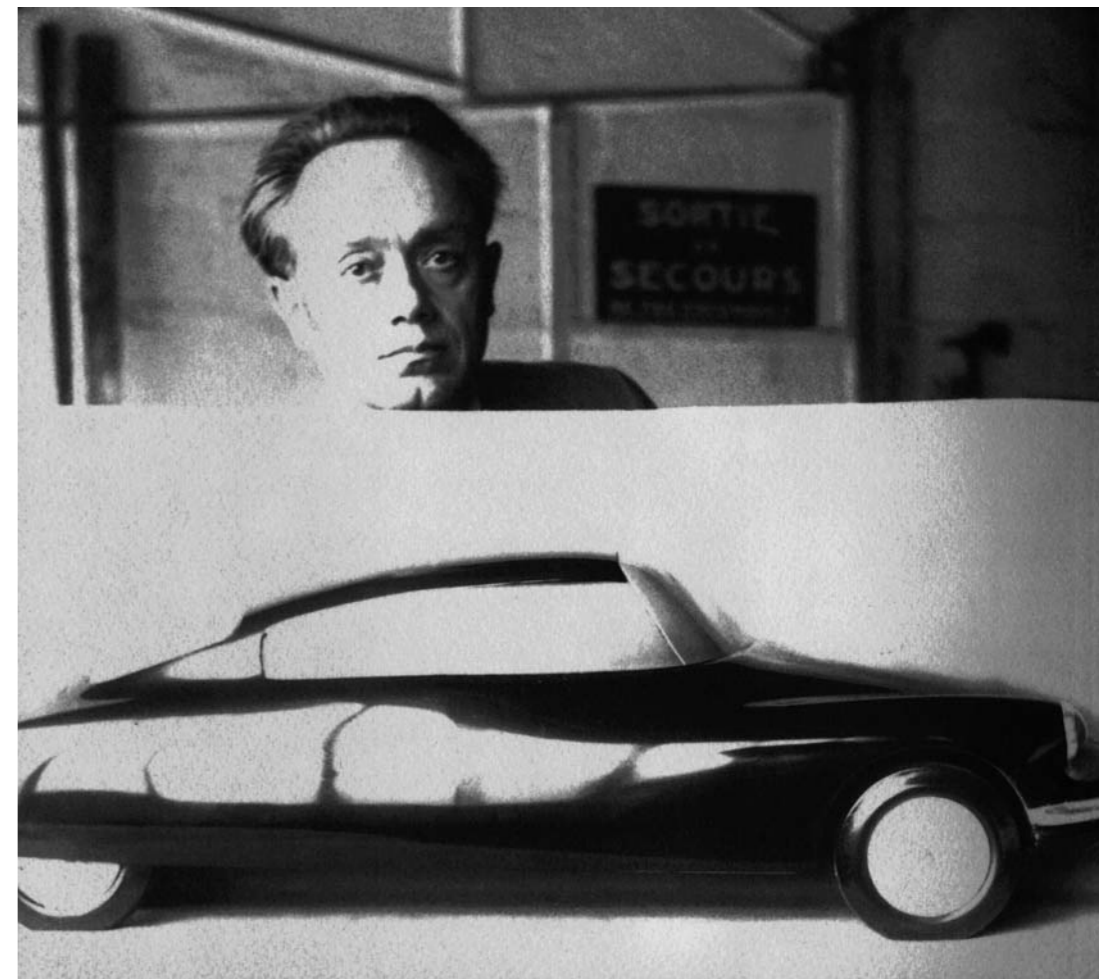


# Flaminio Bertoni Sculture su Quattro Ruote

di Flavio Vanetti

Il mostro bellissimo DS Citroen disegnato  
da Flaminio Bertoni  
qui ritratto nel suo studio

The wonderful monster called DS Citroen  
as designed by Flaminio Bertoni, who is  
hereby photographed in his studio



La grandezza di Flaminio Bertoni sta nell'oblio, direttamente proporzionale al suo genio di stilista di auto e di artista, che l'ha avvolto per decenni. E sta anche nel destino della riscoperta della sua opera: un atto postumo, attuato ben oltre la scomparsa, avvenuta il 7 febbraio 1964 a Parigi per un colpo apoplettico. Questa "dimenticanza" lo accomuna alla figura di un altro varesino (seppure d'adozione, in questo caso): Guido Morselli, lo scrittore suicidatosi nel 1973 e valorizzato da Adelphi quando ormai non era più in vita. Tra Bertoni e Morselli c'è anche un punto in comune, curioso o inquietante, dipende dai punti di vista: la morte li colse quando entrambi avevano 61 anni. I tratti della "non popolarità", però, divergono quando si mettono a confronto le rispettive esistenze. Morselli, banalmente, non fu compreso; fu sistematicamente rifiutato e per questo motivo decise di azionare contro se stesso la "ragazza dall'occhio nero", cioè la pistola Browning che ricorre tra le pagine di Dissipatio H.G. e che lui custodiva gelosamente in un cassetto. Bertoni, al contrario, era un personaggio che si era affermato. Magari tra mille difficoltà, certo. Una su tutte: quella di essere italiano in Francia. Un italiano, soprattutto, che aveva rifiutato di prendere la cittadinanza del Paese nel quale si era trasferito e che per questo motivo, l'11 giugno del 1940, venne arrestato: sarebbe stato internato in una colonia d'oltremare se le truppe germaniche non avessero invaso Parigi, ritardando la deportazione e favorendo anzi la liberazione. Nel suo caso, dunque, i nazisti furono in qualche modo una salvezza. Però, dicevamo, alla fine la Francia ha riconosciuto il valore di Bertoni: nel 1961 il ministro per la cultura francese, il premio Nobel André Malraux, lo nominò Cavaliere dell'ordine delle Arti e delle Lettere della Repubblica Francese. La Legione d'Onore, quella no, gli era stata rifiutata; ma almeno c'era l'ammissione che quell'uomo speciale, giunto anni e anni prima da Varese, tanto aveva dato alla cultura transalpina. L'oblio però è rimasto. Troppo a lungo. E la ragione è semplice: per "policy" aziendale, la Citroen ha sempre tenuto nascosto i nomi di chi disegnava le sue vetture. Quando dunque nell'ottobre 1955, al Salone dell'automobi-



le di Parigi, venne presentata la stupenda e rivoluzionaria DS, una delle icone assolute dell'automobilismo, nessuno immaginava che il tratto fosse opera di un italiano dalle visioni senza pari. Quella che condusse alla “Dea”, dotata delle inedite sospensioni idropneumatiche, prese le mosse dall'osservazione di un pesce: il suo profilo suggerì la forma, poi modellata e adattata alle esigenze di un veicolo. Ma senza compromessi, tant'è che fu poi particolarmente complicato far entrare il motore e le altre parti meccaniche in un vano talmente caratterizzato.

«*Le macchine mi paiono dei mostri, però la DS è un mostro bellissimo*» disse Lucio Fontana. La definizione sdoganava l'intuizione di Bertoni verso le vette massime, in odore di opera d'arte: non a caso sia la Triennale sia il MoMa ospitarono il capolavoro. Ma la mano di Bertoni aveva già colpito in precedenza, considerato che avrebbe offerto un'ultima creatura, l'Ami 6 che riusciva a coniugare economicità e confort, prima che la morte si impossessasse prematuramente di lui. Suoi, infatti, furono i tratti della Traction Avant e della celeberrima 2 Cavalli. La prima prese le forme in una notte appena, scolpita in un pezzo di plastilina: anche questo dettaglio ha contribuito ad alimentare il mito di un'auto che avrebbe frequentato a lungo le strade anticipando per certi aspetti l'idea del veicolo confortevole, quasi come un salotto, mirabilmente poi incarnato dalla DS. Quanto alla 2 Cavalli, la sua storia - trasversale rispetto a decenni e decenni, generazioni, usi e costumi - secondo noi trova un pari solo se rapportata a quella del Maggiolino della Volkswagen. L'idea di fondo era di fornire un mezzo di locomozione, il più spartano possibile (senza rinunciare alla solidità), ai contadini. Il risultato è stato un veicolo adottato da famiglie, giovani, rivoluzionari, borghesi, persone agée, secondo una continuità sorprendente, andata ben oltre la cessazione della produzione e, adesso, mantenuta viva grazie all'esistenza di numerosi club dedicati. Non è solo la 2 CV ad attraversare questa seconda o terza esistenza: lo stesso fenomeno si verifica pure con la DS, anche perché da vettura della borghesia ricca qual era all'epoca è stata sdoganata verso un pubblico eterogeneo e, tendenzialmente, dall'età media più bassa. Del resto, è inevitabile: più scrono gli anni e più una persona di oggi, abituata a forme d'auto ricorrenti e standardizzate, non può non stupirsi di fronte all'unicità di una DS. La sfida al tempo della “Dea”, dunque, è stata vinta superando proprio il tempo stesso.

Flaminio Bertoni, l'uomo che scolpiva i sogni secondo l'azzeccatissimo titolo di un libro che tratta la sua biografia, non fu però solo un mago dello stile applicato all'automobilismo. La sua personalità vivace e un po' ribelle (forse capiva che i vincoli non facevano per lui) lo portò a spaziare in vari campi. Ammiratore di Leonardo da Vinci e di Michelangelo, iniziò a disegnare e a scolpire sotto la guida di Giuseppe Talamoni. Quindi frequentò gli studi di Lodovico Pogliaghi ed Enrico Butti, con i quali collaborò alla realizzazione del monumento ai Caduti di Varese. A Parigi espose anche assieme ad artisti del calibro di De Pisis e De Chirico, ma non disdegnò anche la progettazione di case e di soluzioni urbanistiche, alcune delle quali poi realizzati. E fu pure inventore: a lui si devono, tra l'altro, la cerniera mobile regolabile in posizione (ancora oggi adottata per il fissaggio degli assi dei WC), il meccanismo che faceva alzare e abbassare, con una manovella, i cristalli di un'auto e la molla a tripla pressione, grazie alla quale si svolgono i rotoli per la carta igienica e da cucina. Alla Marina Militare propose invece un siluro a testata magnetica, per fare sì che venisse attirato dalla massa ferrosa delle navi nemiche: ma non venne accettato perché si ritenne che non erano stati effettuati tutti i necessari collaudi a supporto della tesi. Bertoni, dicevamo, ha avuto gloria postuma. E' solo meritata. Ed è giusto che alla fine, dopo lunghi sforzi e l'incessante lavoro del figlio di primo letto, Leonardo, sia nato un museo alla memoria. Se Flaminio da qualche parte dell'universo ha modo di “zoomare” sul quartiere di Masnago nel quale era nato, scoprirà che non è troppo lontano dalla villetta di via Piemonte dalla quale cominciò tutto.

## Flaminio Bertoni, four-wheeled sculptures

The greatness of Flaminio Bertoni is represented by the oblivion into which he lived for decades. This oblivion is directly proportional to his genius as artist and in car designing, but it is also related to the rediscovery of its works. He died in Paris on 7th February 1964, because of an apoplectic fit. Only after his death people discovered again his artistic heritage. This oversight unites Bertoni with an other artist of Varese (his town of adoption), that is Guido Morselli. Morselli was a writer who killed himself in 1973 and only after his death the publisher Adelphi exploited him. Bertoni had something else in common with Morselli. Something that could appear strange and disturbing: They died when they both were sixty-one years old. But their non-popularity differs if their respective lives are compared. Morselli was not understood, was regularly not accepted and for this reason he decided to use against himself the “*girl with a black eye*”, that is the Browning gun he referred to in his book *Dissipatio HQ* and that he jealously kept in a drawer. On the contrary Bertoni was a famous artist, despite several difficulties such as his Italian nationality when he lived in France. He was an Italian artist who refused to become French citizen and for this reason he was arrested on 11th June 1940. He would have risked to be interned in an overseas camp, if German troops had not invaded Paris, retarding his deportation and allowing his release. Therefore in this case Nazis represented his salvation. At last France recognized Bertoni's genius. In 1961 Andrè Malraux, French Minister for Arts and Culture and Nobel prize winner, named Bertoni Chevalier of the Order of Arts and Humanities of French Republic. The Legion of Honour was denied him. However he was recognized as a special man, who came from Varese several years ago and gave transalpine culture his artistic contribution. But his oblivion remained for too much of the time. The cause is simple to find: Citroen had a company rule which imposed not to reveal its cars' designers. Therefore nobody could guess that the wonderful and revolutionary DS, which was exhibited in 1955 in the Auto Show of Paris, was designed by Bertoni. Citroen DS was one of the icons of motor field and was designed by an Italian with matchless ideas. The car called “Dea” was equipped with new hydro pneumatic suspensions. Bertoni was inspired by a fish: Its profile suggested him the form, which he modelled and adapted to the needs of a car. But he did not come to compromise. In fact it was particularly complicated to put the motor and the other mechanical parts in a so special space. As Lucio Fontana said: «*In my opinion cars seem to be monster, but DS one is a wonderful monster*». His definition raised Bertoni's genius to the highest artistic levels. In fact Bertoni's masterpiece was exposed both in Triennale and MoMa. But before his prematurely death, Bertoni's hand had already drawn the Ami6, a car which united comfort and cheapness. In fact he designed Traction Avant and the famous 2CV. The first one was designed in one night and modelled with a piece of plasticine. This detail stimulated the idea of a car which would have covered a long way and anticipated a concept of comfort which compares cars to living rooms. This concept was wonderfully adopted by DS. The story of 2CV is transversal both from a diachronical and generational point of view and with reference to customs. In our opinion its story can be compared only with the Volkswagen Beetle. The original idea was to offer farmers the most rigid vehicle, without renouncing its solidity. The result was a vehicle used by families, young people, revolutionary men, middle-class people and *agèè* persons. People surprisingly continued choosing this car, also when its production stopped. And now there are numerous clubs which preserve it. 2 CV is not the only car with this existential evolution, that also involves DS. At the beginning this latest car was bought by rich middle-class people, but it was successively used by a more heterogeneous public and basically by people with a lower average age. Moreover it is inevitable that as years go people who usually have recurring and mass-produced car series become more and more surprised at DS uniqueness. Therefore “Dea” won its challenge against time.

With reference to the title of his biography Flaminio Bretoni is considered the man who sculptured dreams. But he was not only a wizard in motor style. His lively and a little bit rebellious personality (he did not like bonds) made him range over various fields. He admired Leonardo da Vinci and Michelangelo and started designing and sculpturing under Giuseppe Talamoni's guidance. Then he frequented the workshops of Lodovico Pogliaghi and Enrico Butti, with whom he collaborated for the realization of a war memorial for the fallen of Varese. In Paris he also exposed his works with artists like De Pisis and De Chirico. But he did not despise house and urban design and he planned houses successively built. Besides he was an inventor. Among his inventions there are the mobile adjustable hinge (still used in order to fix WC boards), the mechanism which made car windows raise and lower through a handle and the triple-pressure spring, used to unroll toilet paper and paper for kitchen. He suggested Navy a magnetic torpedo, in order to attract the iron components of enemy ships (this invention was never accepted because experts asserted that the necessary tests were not completely developed). As we said, Bertoni had a posthumous glory, which is well-deserved. And after much and unremitting efforts of his first son Leonardo, it is right that finally a museum has been opened in his memory. If Flaminio has the possibility to “zoom” in on the suburb of Masnago where he was born, he will discover that he is not far from that house in Via Piemonte where all began.





GIOCO VALVOLA  
ALBERO A CAMME  
ALBERO A CAMME  
CONTROLLO DIST  
TENUTA MAN

LA A DISEGNO SCAR  
ME ASPIRAZIONE SIG  
ME SCARICO SIGLA  
STANZIALI / SCODELLA

0458 42-EP  
32

7-1000 7-1000