

## FLAMINIO BERTONI e i settanta anni della 2CV

DI NUCCIA CASSARÀ

Il piccolo parcheggio davanti al liceo era al completo. Fra le tante utilitarie Fiat e qualche motorino, spiccavano il rosso inconfondibile della Giulia GT coupé del professore di storia dell'arte, un architetto con uno studio di famiglia molto noto, e la Gilera 150 del più fico della scuola, un belloccio figlio di papà che se la tirava neanche avesse il fascino di Marlon Brando e di James Dean messi insieme. Gli studenti aspettavano di compiere i 18 anni per avere la patente. Si respirava aria di cambiamento. Il sessantotto aveva messo in discussione tradizioni, valori, certezze, rotto equilibri. La scuola, cassa di risonanza dei fermenti che agitavano la società degli anni settanta, si barcamenava fra consuetudine e innovazione nel tentativo di trovare vie nuove per formare le giovani generazioni, attratte in vario modo dagli eccessi che venivano dagli atenei delle grandi città, Parigi e Milano in testa. Una mattina di ottobre uggiosa e agitata comparve ai bordi della strada un'auto grigia. La cosa suscitò un po' di curiosità. Era un tipo di veicolo inconsueto. Il liceo era una scuola "ben frequentata", come si diceva allora. Impossibile che appartenesse ad un genitore. Quel giorno però gli animi erano accesi, si discuteva con foga. Gli studenti erano dibattuti fra una dichiarazione di sciopero a sostegno delle rivendicazioni della classe operaia e la richiesta di un'assemblea d'istituto. Anche questo era inconsueto. Era la prima volta che i rappresentanti di classe avevano preso un'iniziativa del genere. Certe manifestazioni erano all'ordine del giorno nel vicino ITIS, dove i giovani avvertivano una naturale appartenenza alla classe operaia e alcuni si erano addirittura avvicinati agli ambienti politici cittadini che vantavano legami con i movimenti sessantottini milanesi. La campanella era già suonata e la comparsa del preside sulla soglia della scuola bastò a porre fine ad ogni discussione. Tutti entrarono nelle loro classi e le lezioni si svolsero come sempre. Di rimostranze non si discusse più, ma tornò a suscitare curiosità la ricomparsa di quell'auto ferma sulla strada, fuori dal parcheggio. Era una Citroen 2CV gris Dandy, un modello vecchio di qualche anno, con un'aria vissuta, ma non dimessa. Il suo aspetto rivelava una lunga esperienza conquistata sul campo, passando indenne attraverso battaglie combattute in prima linea. Il suo stile inconfondibile però era salvo e le sue forme sinuose continuavano ad esaltare l'estetica dell'art-deco. Bastò uscire in corridoio durante l'intervallo per capire che non era un caso

la sua presenza davanti al liceo. Dall'aula della terza D venne fuori uno strano personaggio. Era alto e magro con un fisico asciutto, spigoloso. I capelli lunghi fino a sfiorare le spalle, leggermente ondulati, scendevano ai lati del viso abbronzato. Aveva occhi neri, intensi,



vivaci, dallo sguardo diretto. Indossava jeans scoloriti, leggermente a zampa, ma dall'aria non certo fresca di bucato. La camicia di cotone pesante verde militare era aperta e lasciava vedere la maglietta nera giro collo che portava sotto. Era il nuovo prof di filosofia. Superata la sorpresa iniziale fu chiara a tutti l'identità del nuovo venuto. In una piccola città di provincia ci si conosce più o meno tutti, anche solo per sentito dire, perciò bastò poco per collocarlo nel suo ambito familiare dove aveva respirato fin da bambino l'impegno sociale e politico in senso lato, visto che nella sua famiglia convivevano convinzioni e credi spesso in contrasto fra loro e lui, per non essere da meno, aveva scelto una terza via, più attuale, in linea con il clima che andava affermandosi con la rivoluzione sessantottina. La 2CV era sua senza ombra di dubbio. Gli corrispondeva alla perfezione. Era in effetti una macchina che coniugava in sé la concretezza e la solidità del contadino, che poteva servirsene per trasportare i suoi prodotti in tutta sicurezza, percorrendo i sentieri accidentati di campagna, la semplicità della guida e il basso costo, qualità queste che la rendevano suo malgrado adatta a rappresentare lo spirito contestatario e anti borghese dell'epoca. Fu disegnata per la Citroen da un genio italiano, il designer Flaminio Bertoni nato a Masnago il 10 gennaio 1903. Molto noto in Francia, perché papà delle più belle Citroen come la **Traction Avant**, e la **DS**, Flaminio Bertoni fu un innovatore, si devono a lui il primo autobus a "visibilità totale", prodotto dalla carrozzeria Baroffio nel 1935, il sollevamento pneumatico dei finestrini, che gli valse l'assunzione alla Citroen nel 1932, la cerniera multipla regolabile in posizione, usata ancora oggi per i fissaggi dei WC. La **Citroën Traction Avant** fu la prima vettura progettata direttamente in tre dimensioni, Bertoni infatti era anche scultore e aveva collaborato con Enrico Butti, grandissimo scultore di Viggiù, alla realizzazione del monumento ai Caduti oggi in piazza della Repubblica a Varese. La 2CV aveva già venti anni nel '68, fu presentata infatti il 7 Ottobre 1948 al salone di Parigi, compie oggi quindi settanta anni. Fu prodotta fino al 1990 in vari modelli e colori spesso inusuali per l'epoca come il giallo o il verde nei toni brillanti accostati talvolta al bianco. La Dandy, come cominciò ad essere chiamata confidenzialmente la 2CV parcheggiata sulla strada davanti a liceo, divenne un'abitudine e man mano acquistò spessore come il suo proprietario che divenne presto popolare fra gli

... fu prodotta  
fino al 1990  
in vari modelli  
e colori...

studenti che lo stimavano e seguivano le sue lezioni con interesse. Si cominciò a rivalutare anche la sua auto che divenne per alcuni oggetto del desiderio. Si scoprì che aveva una sua personalità ben definita, non banale e nobili discendenze. Così a quelli che la giudicavano priva di buon gusto, se non snob, data la collocazione sociale del suo proprietario, si contrapposero coloro che ammiravano la sua forte identità. La sua carica di funzionalità e simpatia la rendevano perfetta per esprimere la gioia di vivere, la voglia di liberarsi da ogni convenzione. Lo scrittore e giornalista Leonardo Coen, ripensando alla sua 2CV, racconta:

Dietro il parabrezza lungo e stretto, la Due Cavalli era grande il doppio della 500 e consumava molto meno: ricordo che il motore produceva un rumore piuttosto forte, come un rullo di tamburo, che disturbava la musica dei mangiadischi, in mancanza di autoradio. Dentro, l'odore di caucciù e di chissà quale resina dopo qualche chilometro si spargeva per l'abitacolo e subito eravamo costretti a sollevare i mezzivetri laterali, che si spalancavano non sempre ubbidienti alle nostre pressioni. La 2CV sopportava magicamente buche e stradacce, s'inclinava come uno scooter e affrontava qualsiasi tempaccio senza mai lasciarti a piedi. Manutenzione minima, bisognava stare attenti solo ai livelli dell'olio, prima di partire. Ovviamente l'automobile, come "strumento borghese", entrò nel mirino delle nostre radicalizzazioni, il comfort e l'ostentazione del lusso erano oggetto di furibonda contestazione: arrivammo ad un compromesso con la nostra coscienza rivoluzionaria, le utilitarie erano alla portata delle tasche di tutti, dunque erano compatibili con i nostri principi. In questo fulgido periodo - breve ma esaltante - di piena e felice vitalità per fortuna cambiammo rapidamente idea. L'auto divenne un modo per ribellarsi agli schemi della tradizione, e la 2CV, per le sue caratteristiche "povere ma belle" fu in un certo senso la bandiera a motore del Sessantotto, prevalendo sulla sorella R4 e la nostrana 500, del trio la più scomoda. Sotto questo profilo, la Citroen 2CV aveva due comode sedie davanti e un pancone dietro, vagamente imbottito in materiale sintetico: ci si poteva stare addirittura in tre. Insomma, la 2CV rappresentava un geniale compromesso tra economicità di gestione e comfort. Affrontava qualsiasi terreno, senza far soffrire i passeggeri: era la più gettonata nei viaggi in Marocco, Tunisia ed Algeria, dove si "assaggiava" il deserto del Sahara. E quando il caldo era insopportabile, bastava sganciare la lunga capote per trasformare la "Lumaca di latta" in cabriolet. Poi vennero cinema e cantautori a renderla leggendaria. Persino James Bond la porterà sugli schermi (nel 1981, in "Solo per i tuoi occhi", gialla limone, la più diffusa assieme al color sabbia e varie tonalità del celeste) mentre Peter Sellers alias l'ispettor Clouseau finisce addirittura in piscina con la sua 2CV furgonette nell'esilarante "La vendetta della Pantera Rosa". Louis Malle la immortalò nel magnifico "Les Amants", era il 1951, un anno dopo sarebbe nato il primo fans club delle 2CV. Nel '64

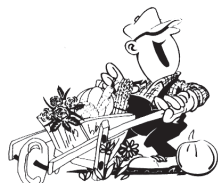
tocca a François Truffaut ("Peau douce"), Jacques Brel la guidava a Montmartre e Claudio Baglioni se ne comprò una gialla coi parafranghi neri, la battezzò Camilla e la cantò teneramente nel 1973. Per sottofondo, il rumore dell'avviamento, una portiera sbattuta, i cigolii. Sul sedile, canta Baglioni, tengo il diario di Simona, "gira e rigira amore bello", la Camilla? Yes, my car.

Noi sul sedile della 2CV ci lasciavamo "L'uomo a una dimensione" di Marcuse, "La rivoluzione sessuale" di Wilhelm Reich e "Cent'anni di solitudine" di Gabriel Garcia Marquez, quasi un codice d'identificazione. I basilari simboli culturali del Movimento. La nostra biblioteca minima viaggiante che denunciava i mali della società massificata e istupidita dal consumismo e dai mass media.



Non si può quindi ignorare il compleanno di una vettura che finì per diventare l'icona di un'epoca, simbolo innocente, che si erge al di sopra delle contraddizioni, dei risvolti e delle considerazioni storiche che questo periodo del nostro vissuto nel bene e nel male ha prodotto. Come non si può ignorare il vissuto e l'opera di Flaminio Bertoni un uomo che non rinnegò mai la sua Italianità, nè il legame con la sua città di origine, Varese, nonostante la Francia fosse il luogo in cui scelse di vivere. Quando nel 1940 l'Italia dichiarò guerra alla Francia, venne arrestato perché si rifiutò di rinunciare alla cittadinanza italiana e trascorse alcuni giorni in carcere. Con l'invasione tedesca della Francia, le officine Citroen vennero occupate e fu imposto a Bertoni di consegnare i progetti della 2CV. Bertoni aveva già provveduto a farli sparire e non furono trovati. Dopo la liberazione di Parigi nel 1944 Bertoni fu arrestato di nuovo poiché italiano e di conseguenza considerato collaborazionista. Fu rilasciato dopo tre giorni, quando alla polizia giunsero le prove che Bertoni aveva sottratto la 2CV a Hitler che a tutti i costi voleva il progetto. Flaminio Bertoni rimase quindi varesino nell'anima. Il figlio Leonardo si battè perché la città riconoscesse il genio di questo suo figlio e gli rendesse omaggio. Oggi all'aeroporto di Milano Malpensa, nell'ex lattoneria delle Officine Caproni, nel museo denominato Volandia, concepito per custodire la storia dell'aeronautica italiana, ci sono delle sale a lui dedicate in cui è possibile ripercorrere la sua carriera a cominciare dal periodo in cui lavorò come lattoniere in alcune delle più importanti carrozzerie varesine, ai primi esordi nella scultura, ai bozzetti delle auto, alla pittura.

azienda agricola



"Il Sumanzat"

di Bosisio Massimo e C. S.S.

Via Laghetto, 5 - BARDELLO (VA)  
Tel e Fax 0332.744747

**M.C. AUTORIPARAZIONI**

DI GIUSTI CESARE E CAPEPDI GIORGIO



**riparazioni auto gommista e altro**

Tel. 0332 975355 - Cocquio Trevisago (VA) - Strada Valle, 7  
m.c.autoriparazioni@gmail.com