

# ° CITROËN °



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC-MITTEILUNGEN

*Disegno di*



*Flaminio Bertoni*

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2002, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

### Präsident

**Hans-Georg Koch**

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
kochhg9@centralnet.ch

### Vizepräsident

**Udo Kenkel**

Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Kassier

**Udo Kenkel**

Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar

**André Baumann**

Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
ba.design@smile.ch

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**

Feldstrasse 6  
8890 Flurns  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**

Aspacherstrasse 38  
8413 Neffenbach  
P 052 315 27 02  
Fax 052 213 71 74  
jutzosm@bluewin.ch

### West

**Daniel Löhner**

Klusstrasse 16  
4900 Langenthal  
P 062 922 72 29  
G 031 324 51 46  
daniel.loehner@gs-vs.admin.ch

### Süd

**Koni Fisch**

Singisenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23  
kfisch@neodress.ch

**Werner König**

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 01 930 05 54

**Hans-Peter Rubitschon**

Postfach 258  
8353 Elgg  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 62  
rbm01@bluewin.ch

**Christoph Platzer**

Sperrstrasse 82  
4057 Basel  
P 061 692 38 09  
  
cplatzer@balcab.ch

**Walter Homberger**

J.C. Heerstrasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
G 01 286 72 50  
mullum@bluewin.ch

**Hans Brunner**

Oberseestrasse 56  
8640 Rapperswil  
P 055 211 13 08  
G 055 211 17 77  
rep-service@bluewin.ch

**Peter Weber**

Alli Huserstrasse 1  
8475 Ossingen  
P 052 317 14 68  
Fax 052 317 06 20  
videopeti@freesurf.ch

**Hans Ettlin**

Grünaustrasse 37  
3084 Wabern  
P 031 961 37 53  
G 031 963 66 66

**Josef Burri**

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84

### Redaktion

**André Baumann**

Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
  
ba.design@smile.ch

### Mitglieder- verwaltung

**Ruedi Burri**

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 385 41 04  
G 052 354 03 21  
ruedi.burri@ch.nestle.com

### Sekretariat

**Patricia Koch**

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
  
patricia.koch@centralnet.ch

### Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

**Walter Rey**

Schöneckstrasse 367  
8215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

### Internet

**Caspar Türlér**

Schloss-Strasse 26  
8803 Rüschlikon  
P 01 724 03 03  
G 01 229 22 43  
caspar.tuerler@swx.com

**Rudolf Weber**

Tagelwangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 01 333 34 73  
weber.rudolf@swissonline.ch

### Deko

**Guido Soland**

Schaubweg 10  
6205 Eich  
P 041 460 24 86

### Übersetzungen

**Korrespondenz Ausland****Yolanda König**

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
F 01 930 05 39

### Rechnungsrevisoren:

**Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger**

<b>Inhalt</b> .....	1
<b>Rodage</b> ..... André Baumann	3
<b>Biografie</b> .....	4-7
<b>Flaminio Bertoni, der Mann der Träume schuf</b> ..... Renato Pugina (TSI)	8
<b>Treffenbericht</b> ..... Ruedi Weber	9-12
<b>Fotos</b> .....	13-20
<b>Inserate</b> .....	21
<b>CTAC Kalender 2003</b> .....	22
<b>Buchbesprechung</b> ..... Hans Georg Koch	23-29
<b>Presseberichte</b> .....	30/31
<b>Einladung</b> .....	32

---

## Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile  
**Frick Traction Avant AG**  
Glärnerstrasse 24  
8805 Richterswil  
Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile  
**Christian Heussi**  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Tel/Fax 055 610 35 70  
Natel 079 236 75 11

Ersatzteile und Reparaturen  
**Albert Schorta**  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen  
Tel. 032 682 32 83  
Natel 079 250 33 86  
<http://www.cta-service.ch>

Garage und Teile  
**Schelbli Grenzgarage AG**  
Höhenweg 3  
8564 Wagerswil  
Tel 071 657 24 33  
Fax 071 657 24 62  
E-Mail [ch.schelbli@bluewin.ch](mailto:ch.schelbli@bluewin.ch)

Garage und Ersatzteile  
**Rolf Ochsner**  
Hauptstrasse 82  
8357 Guntershausen  
Tel 052 365 22 00



# FLAMINIO BERTONI

Raduno Internazionale  
Le auto di Flaminio Bertoni  
Varese 11. und 12. Maggio 2002



Überwältigt von den Eindrücken anlässlich des internationalen Treffens in Varese haben Hans Georg Koch und ich spontan beschlossen, den Anlass und damit auch den Vater unserer Traction mit einem Sonderheft zu ehren. Die herzlichen Kontakte mit Flaminios Sohn Leonardo Bertoni und dem Enkel von André Citroën, Bernard Citroën, welcher extra aus England anstelle seines erkrankten Vaters zur Ausstellungseröffnung und Buchpräsentation angereist war, bestärkten uns in dem Bestreben, das Treffen auch unseren nichtteilnehmenden Clubmitgliedern Näher zu bringen und für die Clubgeschichte festzuhalten.

Nebst Informationen über Flaminio Bertoni soll das Heft auch einen Eindruck über die tolle Atmosphäre die in Varese herrschte weitergeben. Bereits die Anfahrt zum Treffen im Konvoi durch den Gotthard war ein spezielles Erlebnis. Lest dazu den Bericht von Ruedi Weber. Die stilvoll renovierte Villa Recalcati war ein würdiger Ort für die Ausstellung der Werke Bertonis und die im Park platzierten Tractions, DS, 2CV's und Ami's wirkten noch schöner als sie eigentlich schon sind. Im Mittelteil findet sich eine Auswahl der stimmungsvollsten Fotos des Treffens welche von Ruedi Weber, Hans Georg Koch, Erich Michel resp. Marianne Knutti und mir zur Verfügung gestellt wurden.

Das vorliegende Sonderheft soll aber auch einen Hommage an Flaminio Bertoni sein, dessen Werke auch heute noch manches Herz höher schlagen lassen.

Herzlichen Dank an Alle welche zum Gelingen dieses Heftes beigetragen haben sowie einen ganz besonderen Dank an Leonardo Bertoni für die Organisation, die Einladung und seine unermüdliche Arbeit für das Andenken seines Vaters !

André Baumann

Weitere Informationen:

**Associazione Internazionale Flaminio Bertoni**

Via Salvo D'Acquisto 2 - 21100 Varese

<http://www.flaminiobertoni.it/>



# BIOGRAFIE

**1903:** Flaminio kommt am 10. Januar in Masnago zur Welt, einer kleinen Stadt in der norditalienischen Provinz Como, die später (1927) zur Provinzhauptstadt Varese eingemeindet wird.

**1918:** Diplom an der technischen Hochschule "Francesco Daverio" in Varese. Nach dem Tod des Vaters bricht er seine Studien ab und beginnt zunächst ein Schreiner-Praktikum bei der ortsansässigen Karosseriewerkstatt "Carrozzeria Macchi", bevor er in die Abteilung der Karosseriebauer wechselt, wo seine Leidenschaft für das Automobil geweckt wird.

**1919:** Als grosser Bewunderer von Leonardo da Vinci und Michelangelo beginnt er mit Zeichnen und Formen unter der Leitung von Prof. Giuseppe Talamoni, und besucht die Werkstätten der Skulpteure Lodovico Pogliaghi und Enrico Butti, mit denen er an der Gestaltung des Kriegsdenkmals in Varese zusammenarbeitet.

**1922:** Beeindruckt von seinen Leistungen als Zeichner, überträgt ihm die Geschäftsführung von Macchi die Leitung der Planungs-Abteilung.

**1923:** Als eine Gruppe von französischen Technikern die Firma Macchi besucht, sehen sie Bertoni Entwürfe, und laden ihn ein, seine Kenntnisse in Frankreich zu erweitern. Er bricht daraufhin im April nach Paris auf.

**1925:** Bertoni kehrt nach seinen Erfahrungen in Frankreich wieder zu Macchi zurück und nimmt dort den Posten als Chefzeichner an. Er eröffnet in Varese seine eigene Künstler-Werkstatt in der Via Indipendenza 3.

**1929:** Nach Differenzen mit der Geschäftsführung über seine Arbeiten verläßt er Macchi und gründet ein Projektbüro im Quartiere Vittoria Nr. 7 (später umbenannt in Via Francesco Crispi) in Varese. Seine ersten Kunden sind "Carrozzeria Varesina" sowie "Carrozzeria Baroffio" in Malnate, einem Vorort von Varese.

**1930:** erstmalige Teilnahme an drei Ausstellungen: in Varese "Mostra di San Pedrino", in Mailand "Esposizione Sociale" der Akademie der Feinen Kunst, deren Mitglied Bertoni seit 1928 ist, sowie in Rom bei der "Ersten nationalen Ausstellung: Das Tier in der Kunst".

**1931:** Flaminio verliebt sich in die junge Giovanna Barcella, aber seine Mutter ist gegen diese Beziehung, da sie ihn mit seiner Cousine verheiratet will. Er schließt seine beiden Läden und verläßt Varese mit Giovanna gen Paris.

**1932:** Am 25. April kommt sein Sohn Leonardo zur Welt. Am 27. Juni wird er bei Citroën eingestellt.



LES INVALIDES





**1933:** Er entwirft den **Traction Avant** in einer einzigen Nacht in Plastilin: zum ersten Mal in der Geschichte des Automobilbaus wird ein Fahrzeug nicht auf dem Papier entworfen.

**1934:** Der Traction Avant erscheint am Automobilmarkt. Bertoni stellt nun auch sein Schaffen in Frankreich aus, und erreicht auf Anhieb den 3. Preis für eine Skulptur auf der "4. Ausstellung der Feinen Künste" in Asnieres.

**1935:** Seine Skulpturen auf der "5. Ausstellung der Feinen Künste" in Asnieres sowie der "Städtischen Kunstausstellung" in Versailles gewinnen jeweils den 2. Platz. Bei Citroën beginnt er unter der Leitung von Pierre Boulanger mit den Arbeiten für den späteren 2 CV. Die Karosseriebaufirma "Carrozzeria Baroffio" in Malnate baut unter seiner Leitung den ersten Autobus mit "totaler Sicht", d.h. der Aufbau liegt über dem Motor.



**1936:** Zusammen mit anderen italienischen Künstlern (De Chirico, De Pisis, Corbellini) stellt er in der "Galerie Carmine" in Paris aus. Seine beinahe schon besessenhafte künstlerische Arbeit läßt zuwenig Zeit für die Familie übrig, und so entschließt sich Giovanna, sich von Flaminio zu trennen und kehrt am 15. Februar zusammen mit ihrem Sohn Leonardo nach Italien zurück. So kann Bertoni an vielen Ausstellungen teilnehmen: "Salon des Tuileries", "Salon d'Automne", "Salon des Artistes Independants", "Salon des Artistes Français". Im Auftrag für die Firma ERSA aus Courbevoie konzipiert er ein Fahrzeug auf drei Rädern, den V3R. Es kommt über den Prototypen- Status jedoch nicht hinweg. Erst 1954 wird es unter dem Namen "MATHIS 333" am Markt erscheinen.



**1937:** Sein Sohn Leonardo kehrt mit Angela, der Großmutter väterlicherseits, nach Paris zurück.

**1939:** Für das erste Lieferfahrzeug von Citroën auf Ein-Plattform-Basis, den T.U.B., liefert er die Entwürfe. Den drohenden Kriegsbeginn vor Augen, schickt Bertoni seinen Sohn und seine Mutter zurück nach Italien. Im Frühling präsentiert er seine erste eigene Ausstellung in der Galerie "Dyes Carmine" in Paris, im August dann auch in Varese.



**1940:** Nach der Kriegserklärung durch Italien ist Bertoni zum potentiellen Staatsfeind geworden. Seine Weigerung, die italienische Staatsbürgerschaft abzulegen, führt zu seiner Verhaftung am 11. Juni und die drohende Abschiebung in die französischen Kolonien. Die Ankunft der deutschen Truppen in Paris verhindern dies jedoch und führen zu seiner Freilassung. Ein schwerer Unfall mit seinem Motorrad während eines Wartungsaufenthalts bei Citroën zwingen ihn dazu, in einer privaten Klinik für über ein Jahr zu bleiben und sich sechs Operationen zu unterziehen, um sein linkes Bein zu retten. Dennoch wird es 3cm kürzer bleiben. Während dieser Zeit zeichnet er viele Portraits und widmet sich dem Studium von Patenten. Er erlernt die deutsche Sprache und beginnt, ein Architekturstudium zum Erwerb des Diploms aufzunehmen. Sein Versuch, ein Patent für einen "magnetischen Torpedo" für das italienische Marineministerium zu entwickeln (der Magnet an der Spitze des Torpedos soll beim Orten von Schiffsrümpfen helfen), scheitert beim Ministerium



jedoch aufgrund der Tatsache, dass ein praktischer Nachweis der Einsatztauglichkeit nicht möglich ist.

**1941:** Zum Jahresende nimmt er seine Arbeit bei Citroën wieder auf, und beginnt zur gleichen Zeit in seinem Studio in der "48, Rue du Theatre", seine neuen Skulpturen für die verschiedenen Pariser Ausstellungen zu formen.

**1942:** Für eine kurze Zeit kehrt er zu seiner Mutter Angela und seinem Sohn Leonardo nach Varese zurück und um sich weiter zu erholen.

**1943:** Während einer eigenen Ausstellung am Montparnasse lernt er Lucienne Marodon kennen und verliebt sich in die Primaballerina der Mailänder Scala und der Pariser Oper.

**1944:** Am Freitag, dem 25. August, wird Paris befreit. 6 Tage später, am 31. August, wird Bertoni erneut verhaftet, diesmal angeklagt, mit den Deutschen kollaboriert zu haben. 3 Tage später wird er wegen Unhaltbarkeit der Anklage freigelassen.

**1945:** Bei Citroën widmet er sich wieder der Arbeit am **2CV** und dem "Voiture a Grande Diffusion" ("VGD", der späteren DS), das den Traction Avant ersetzen soll. Bertoni stellt weitere künstlerische Arbeiten auf den größten Ausstellungen in Paris vor. Am "Institut der Schwestern der Nächstenliebe", einem Orden italienischer Nonnen in Paris, schließt er Freundschaft mit dem päpstlichen Gesandten in Frankreich, Angelo Roncalli (der spätere Papst Johannes XXIII), und seinem Berater Silvio Oddi (der später Kurienkardinal im Vatikan wurde).

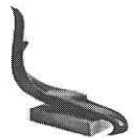
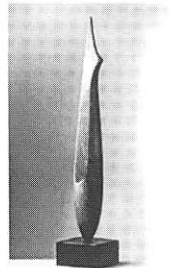
**1946:** Flaminio Bertoni kehrt nach Varese zurück und trifft Giovanna, um mit ihr über die Zukunft ihres Sohnes Leonardo zu beraten, dessen Sorgerecht der Mutter am 26. August dauerhaft übertragen wurde.

**1947:** Am 27. März heiratet er Lucienne Marodon in der Kapelle der "Italienischen Schwestern der Nächstenliebe".

**1948:** Am 7. Oktober stellt er auf dem Pariser Automobilsalon sein zweites großes Design vor: der 2CV, der zu einem weltweiten Meilenstein wird.

**1949:** Am 27. Juni wird sein zweiter Sohn Sergio geboren. Zwei Tage später hält er sein Architektur-Diplom in den Händen, und kann damit die Früchte seiner Studien während des Klinikaufenthalts von 1940 ernten. In diesem Jahr reicht er beim Industrie-Ministerium die Patente für einen "vielfach verstellbaren Halterg" und eine "Feder mit dreifachem Anpressdruck" ein.

**1950:** Seine architektonischen Fähigkeiten stellt er mit verschiedenen Projekten in Paris und Umgebung unter Beweis. Er wird als Ehrenmitglied der "Accademia deglie Euteleti" in St. Miniato di Pisa vorgeschlagen, nachdem er der Akademie die Totenmaske von Napoleon übereignet hat, die er bei einem Antiquitätenhändler in der Rue Montparnasse in Paris fand. Aufgrund von Nachforschungen der Akademie war dies der erste bekannte Abdruck des ehemaligen Kaisers.

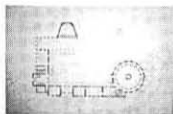






**1953:** Bertoni erhält den ersten Preis für Zeichnungen und den zweiten Preis für seine Skulpturen in der "Internationalen Ausstellung der Freien Künste" in Paris.

**1954:** Wieder erhält er ein Jahr später den ersten Preis für seine Skulpturen in dieser Ausstellung.



**1955:** Flaminio Bertonis "Meisterstück", der **DS 19**, wird auf dem Pariser Automobilsalon der Öffentlichkeit vorgestellt. Neben einem Meilenstein in der Automobilgeschichte in diesem Jahrhundert hebt es Bertoni auch in die "ewige Ruhmeshalle der Stylisten".

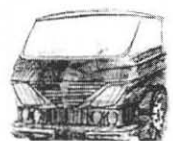


**1956:** Im Umfeld architektonischer Leistungen patentiert er ein neuartiges Verfahren für die Konstruktion von Wohnhäusern, auf dessen Basis in St. Louis (USA) über 1000 neuer Häuser in nur 100 Tagen Bauzeit entstehen. Die UNESCO bittet ihn, seine Skulpturen auf einer Ausstellung in Limoges zu den Olympischen Spielen in Melbourne zu präsentieren. Er ist dort mit drei Werken präsent.



**1957:** Auf der Triennale in Mailand erreicht der Citroën DS 19 den Preis für die beste industrielle Kunst.

**1959:** Wieder erringt Bertoni den ersten Preis für seine Skulptur auf der "Internationalen Ausstellung der Freien Künste" und den zweiten Preis auf der "Ausstellung französischer Künstler" in Paris.

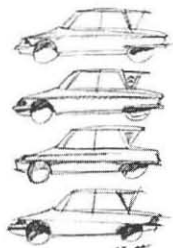


**1960:** Dritter Preis auf der "Ausstellung französischer Künstler". Er beginnt mit dem Entwurf und Konstruktion seines neuen Ateliers in der Rue Ville Maurice in Antony.



**1961:** Sein letztes automobiles Design, der Citroën **Ami 6**, erscheint am 24. April auf dem Markt. Der französische Kulturminister und Nobelpreisträger Andre Malraux ernennt Bertoni zum "Ritter des Ordens der Künste und Schriften der französischen Republik" - die gerechte Anerkennung eines Mannes, der so viel für die französische Kultur geschaffen hat.

**1962:** Erneut wird Bertoni der erste Preis auf der "Internationalen Ausstellung der Freien Künste" verliehen.



**1964:** am 7. Februar erliegt Flaminio Bertoni einem Gehirnschlag. Helios Ilo Trabuyo, Herausgeber des "künstlerischen und literarischen Erwachens" in Paris schrieb diesen Nachruf: "Mit Flaminio Bertoni haben wir den Skulpteur von Talenten und einen wahren Freund verloren. Wir sind über seinen plötzlichen Tod unseres großen Freundes Flaminio Bertoni sehr fassungslos. Er besaß einen höheren Geist und eine edle Seele. Er zählt zu jener Elite, die aus dem hervorgeht, was wir eine "humane Gesellschaft" nennen..."

# FLAMINIO BERTONI, DER MANN DER TRÄUME SCHUF

Autor: Renato Pugina, Televisione Svizzera Italiana

## Eine kleine Hommage an den Schöpfer der "Traction Avant", "2 CV" und "DS"

Flaminio Bertoni ging mit seinen zwischen 1934 und 1963 für Citroën geschaffenen Automodellen in die Design-Geschichte ein. Obwohl Autos wie die "Traction Avant", "2 CV" oder "DS" für ihre Zeit einmalig waren und noch heute für viele zu den schönsten je gebauten zählen, geriet der Name ihres Schöpfers zusehends in Vergessenheit.

Bertoni war in der Tat ein aussergewöhnlicher Künstler und Meister des italienischen Designs, der mit seinen ungewöhnlichen Automobilen die Welt zum Staunen brachte. Doch die Kreativität Bertonis erschöpfte sich nicht im Industriedesign. Er war gleichzeitig auch **Maler, Bildhauer, Architekt, Erfinder** - in gewissem Sinn ein Schöpfer leonardischen Zuschnitts, der sein mannigfaltiges Talent auf verschiedenen Ebenen erblühen liess, stets getrieben von einer unbändigen schöpferischen Kraft.



1903 im grenznahen Varese geboren, verliess der bloss mit seinem Geschick und seiner Willenskraft bewaffnete junge Bertoni das kleine Provinzstädtchen um in Paris seine Träume zu verwirklichen.

1934 formte er in einer einzigen Nacht, erstmals das bis dahin noch weitgehend unbekanntes Material 'Plastilin' nutzend, das Modell eines zukünftigen Autos, wie es nach seiner Vorstellung auszusehen hatte. Tags darauf zeigte er es André Citroën, dem es ausnehmend gut gefiel und der es sogleich in Produktion gehen lassen wollte.

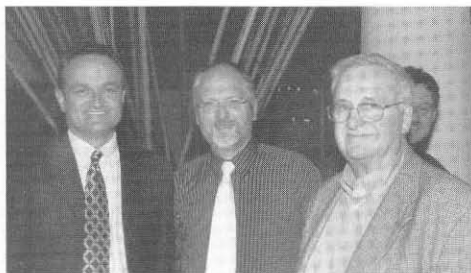
So entstand der epochemachende "Traction Avant". Es folgte der in über 5 Millionen Einheiten produzierte "2 CV", ein Auto, das das Strassenbild über seine 40-jährige Produktionszeit hinaus noch heute prägt.

Die "DS" schliesslich, welche 1955 die Welt durch ihren bahnbrechenden Stil und ihre futuristischen Züge verblüffte, half entscheidend mit, dass das Industriedesign als Ganzes und der Automobilbau im Besonderen definitiv zur Kunstform erhoben wurde.

# TREFFENBERICHT

## Raduno Flaminio Bertoni Internationales Citroën-Treffen in Varese 11. - 12. Mai 2002

Jedem ernsthaften Tractionisten ist bekannt, dass André Citroën natürlich nicht der alleinige Schöpfer der Traction Avant ist. So ist André Lefèbvre für die revolutionäre Technik verantwortlich und Flaminio Bertoni schuf die atemberaubende Form des neuen Wagens. Dieser junge Designer stammte aus Varese und war eigentlich Künstler. Er schuf Grafiken und Skulpturen, eine Arbeit, die ihn jedoch nicht ernähren konnte. So stellte er sein Talent in den Dienst von André Citroën, wo er nebst der Traction auch die Formen des 2CV, der DS und des Ami 6 schuf.



Bernard Citroën

Hans Georg Koch

Leonardo Bertoni

Sein Sohn, Leonardo Bertoni, lebt heute in Varese und hat sich zum Ziel gesetzt, das Schaffen seines Vaters zu ehren. Zu diesem Zweck hat er ein "Raduno" organisiert. Der Höhepunkt bildete die Vernissage einer Ausstellung über den Künstler, verbunden mit einem internationalen Treffen für Citroën-Wagen aus der Feder seines Vaters. Ebenso präsentierte Bertoni sein Buch, welches das Werk seines Vaters würdigt. Der CTAC sandte eine Delegation nach Varese an dieses Ereignis an welchem Bernard Citroën, der Sohn des legendären Firmengründers, als Ehrengast erwartet wurde. Aus

Gesundheitsgründen musste sich der betagte Bernard durch seinen Sohn, also einen Enkel von André Citroën, vertreten lassen.

### Die Anfahrt

Die meisten Clubmitglieder trafen sich in Erstfeld, auch ein befreundeter Ami 8 Fahrer und DS-Piloten gesellten sich zum Tross. Leider wurde die weitere Fahrt bald zum Frust, lernten doch diese altehrwürdigen Fahrzeuge das moderne Verkehrschaos am Gotthard kennen. Trotz spärlichem Verkehrsaufkommen führte das Dosiersystem zu grossen Staus, welche an der Gotthardrampe diverse Wasserthermometer in den roten Bereich zwangen. Das älteste Fahrzeug - das Cabriolet des Präsidenten - blieb sogar stehen, hatten doch Luftblasen im Benzinsystem die Benzinpumpe unwirksam gemacht. Doch hier zeigte sich der wahre Könner. H.G. Koch sprang aus dem Auto, leerte eine Mineralwasserflasche in ein über die Pumpe gelegtes Tuch, was zur baldigen Ab-



Auf dem Weg nach Varese



Gotthard:  
stehen... fahren... stehen...  
Kühlwassertemperatur steigend !

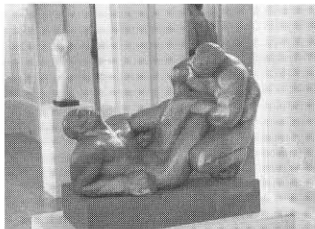
kühlung führte. Welcher moderne Fahrzeuglenker beherrschte wohl heute noch solche Tricks? Nach dem Bezwingen des PASSES wurde auf Schweizer Seite nochmals halt gemacht um - wo nötig - Wasser in die Kühler nachzufüllen. Dann führte eine kurvenreiche Strasse von Ponte Tresa nach Varese, wo die Suche nach dem Hotel einem kleinen Orientierungslauf glich.

## Die Ausstellung

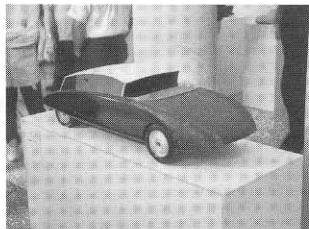
Zur Eröffnung der Ausstellung traf man sich in der Villa Recalcati, die zum Sitz der Provinzregierung von Varese gehört. Rings um das Gebäude präsentierten sich viele Citroëns, die an ihren legendären Designer erinnern. Die Ausstellungsräume in inneren des Gebäudes zeigten in einem ersten Teil Beispiele des künstlerischen Schaffens von Bertoni. Der zweite Raum zog die Tractionisten offensichtlich stärker an. Hier waren Original-Entwürfe und Maquetten von Citroën-Wagen ausgestellt - die wie kleine Heiligtümer bestaunt wurde. Aufschlussreich war dabei nicht nur, wie Autoformen entstehen, sondern auch welche Wagen nie gebaut wurden. Dazu gehört die bekannte Foto, die Flaminio Bertoni bei der Arbeit an einem Traction-Plastilinmodell zeigt. Dieses Auto hätte ein nettes zweitüriges Coupé geben können, blieb aber wie viele andere



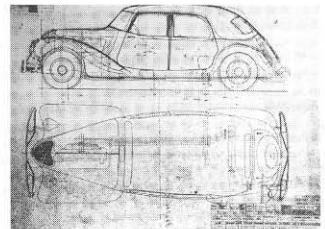
Einfahrt Villa Recalcati



Die Ringkämpfer (Flaminio Bertoni)



DS - Studie



Plan einer Traction mit Modernisierung in Richtung DS

Entwürfe ein Modell. Dass die Entstehung der ungewöhnlichen Form der DS ein langwieriger Prozess war, wird besonders schön dokumentiert.

Ein offizieller Festakt mit Vertretern der Stadt Varese eröffnete die Ausstellung. Ehrengast war - wie erwähnt - ein Enkel von André Citroën. Dessen Rede war leider kaum verständlich - ist es doch auch im Jahre 68 nach TA noch immer nicht selbstverständlich, dass eine Lautsprecheranlage funktioniert. Später war von ihm dann zu erfahren, dass seine im Jahre 1935 Konkurs gegangene Familie sich damals völlig aus der Autobranche zurückgezogen hatte und seitdem mit der berühmten Marke nur noch den Namen gemeinsam hat. Citroën selbst arbeitet heute in London und fährt - SAAB!! Er war aber sichtlich berührt, welche Verehrung dem Werk seines Vaters bis heute entgegengebracht wird und dass nur schon seine Unterschrift in das neue Buch von Bertoni für viele Citroën-Fans zu einer fast heiligen Zeremonie wurde.

Den Abend verbrachte man in einem netten Lokal - wo uns auch Leonardo Bertoni mit seiner Anwesenheit ehrte - und einmal mehr legendäre Tractiengeschichten die Runde machten.



### Der Corso

Die Italiener sind manchmal wirklich zu beneiden. Hinter dem Bahnhof von Varese findet sich ein Parkplatz, der so gross ist, dass nebst dem Citroën-Raduno ohne Probleme gleichzeitig auch noch ein Renault- und Peugeot-Treffen möglich gewesen wäre. In der Schweiz hingegen muss man sich glücklich wähnen, wenn man bei einem Bahnhof einen 10 Minuten Parkplatz zu Fr. 2.- ergattern kann! Der systematischen Aufstellung der Fahrzeuge stand also nichts im Wege, getrennt wurden Fraktionen von TA, 2CV und DS aufgereiht. Nur die wenigen Amis mussten bei den "Deuches" um Asylrecht bitten. Der Anblick all dieser Wagen war sehenswert und zog auch viele Varese Passanten in den Bann. Allein 30 Tractions aus verschiedenen Ländern und in ganz unterschiedlichem Zustand waren versammelt. Es wurde wieder einmal deutlich, dass in der Schweiz offensichtlich mehr Geld für perfekte Restaurierungen vorhanden ist, die Franzosen jedoch nicht minder stolz auf ihre Fahrzeuge sind, die ja eher so aussehen, wie sie damals auf den Strassen im Alltag rollten.



Bertonis „Kinder“ auf dem Piazza  
F.Illi Kennedy, Tractions ...

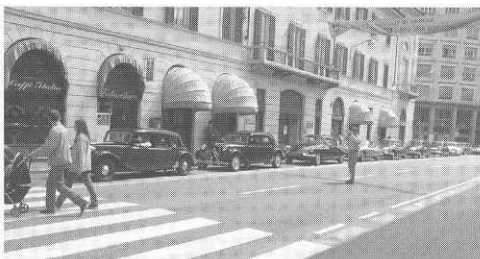


...ein DS-Leichenwagen  
(mit Inhalt...)



...ein top-restaurierter 2CV

Als nächster Programmpunkt folgte die Fahrt durch die Stadt zur Villa Recalcati, wo es nochmals eine Gelegenheit gab, die ganze Bertoni-Palette zu studieren. Besonders interessant war ein sehr früher 2CV - welcher Sitzkomfort die damaligen "Campingstühle" wohl geboten haben? - aber auch Amis im Originalzustand, welche doch heute sehr rar sind. Daneben glänzten die Diven: DS-Cabriolets mit Spezialkarosserien, die wahrhaften Traumautos. Ungläubige Blicke erntete ein DS aus Neuenburg mit Chapron-Karosserie. Auch bei geöffneter Motorhaube fand sich kein Hinweis, dass dieses Fahrzeug bisher mehr als 20 km gefahren sein sollte. Alle Details sahen so neu aus, als wäre der Wagen erst letzte Woche vom Band gelaufen. Leider waren Details zu dieser Restaurierungsgeschichte nicht zu erhalten. Doch erweckte dieser Wagen einen Eindruck, wie die Fahrzeuge damals an den Salons oder im Showroom gewirkt haben müssen.



### Der Abschluss

Ein letztes Mal versammelte sich der Tross zu einem italienischen Mittagessen, welches folglich bis nach vier Uhr dauerte und viele Weitangereiste in leichten Zeitstress brachte. Bertoni verteilte verschieden Pokale, womit die schönsten oder weitangereistesten Fahrer geehrt wurden. Einer dieser Cups ging auch an unseren Präsidenten, brachte Hans Georg doch das älteste Fahrzeug an dieses unvergessliche Treffen.

Ruedi Weber

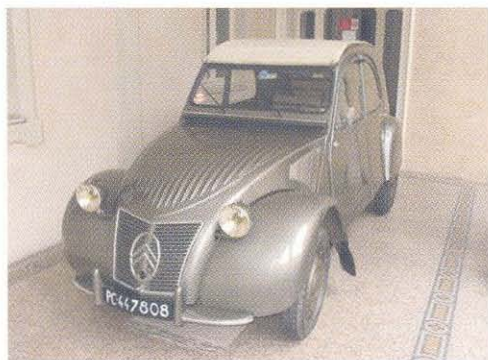
(Fotos: Hans Georg Koch, Ruedi Weber, A. Baumann, E. Michel)



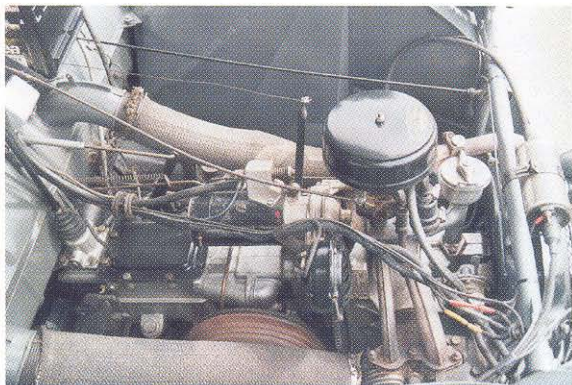


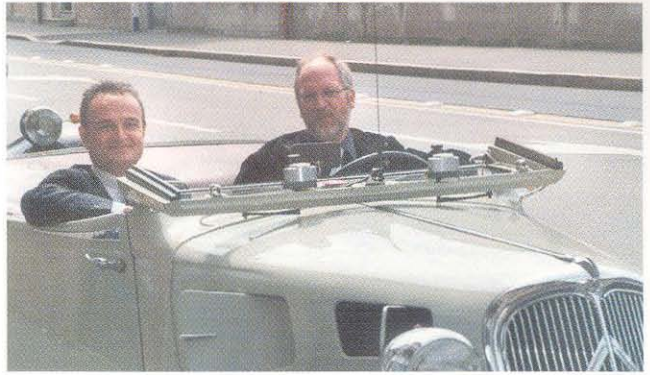


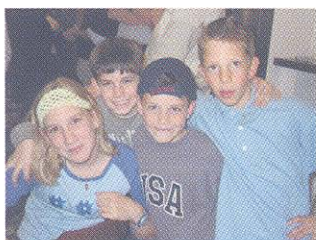












# "Traction Avant" CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

**Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83  
Natel: 079/250 33 86  
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)



## RETROGARAGE

- Aufbereitung von historischen Rallye-Fahrzeugen  
– inkl. Rallye-Instrumenten



**Ihr Spezialist für  
französische Oldtimer!**



- Revisionen und Reparaturen von
  - Motoren
  - Getrieben
  - Kupplungen
  - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
  - 4-Gang-Getriebe
  - Lamellenkupplungen
  - Differentialverstärkungen

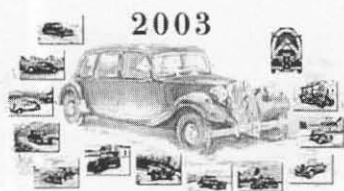
**CHRISTIAN HEUSSI** *Traction Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Telefon und Telefax 055 610 35 70, Natel 079 236 75 11  
[www.retrogarage.ch](http://www.retrogarage.ch)



# KALENDER 2003



## Der Kalender des CTAC für das Jahr 2003 ist da.

Lange haben wir darauf warten müssen.

Die zweite Ausgabe des CTAC-Kalenders liegt nun vor. Bestellungen können ab sofort via der Homepage des Klubs getätigt werden.

<http://www.tractionavant.ch/Shop>

Oder direkt bei:

**Udo Kenkel, Gerbeweg 12, 3123 Belp, Telefon 031-819 54 61**

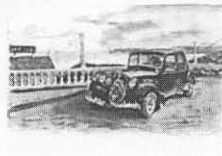
Nun aber nichts wie los und bestellen. Denkt bitte an alle Eure gute Freunde und Bekannte. Als Geschenk zum Geburtstag oder für Weihnachten oder als Mitbringsel (besser als eine Flasche Wein) bei einer Einladung, mit dem Kalender macht man immer Jemanden eine tolle Freude. Der Preis ist, wie immer, unschlagbar günstig. Pro Exemplar Fr. 40,- (plus Versandkosten). Bei einer grösseren Stückzahl lässt sich über den Preis noch diskutieren.

Ich danke an dieser Stelle allen, welche in irgendeiner Form an der Realisation des Kalenders beteiligt waren. Ich danke allen, welche mit dem Kauf des Kalenders auch ein klein wenig den Citroën-Traction-Avant-Club unterstützen.

**Achtung:** es hat noch einige Exemplare vom Jahr 2002. Letzte Gelegenheit zur Bestellung nutzen.

Mit tractionistischen Grüßen

Udo Kenkel





# BUCHBESPRECHUNG

## FLAMINIO BERTONI – LA VITA, IL GENIO E LE OPERE

Autor: Leonardo Bertoni

Verlag: Maccione editore, Via S. D'Acquisto 2, 21100 Varese

ISBN 88-8340-114-X, © 2002

Am 11. Mai 2002 wurde in der Villa Recalcatti in Varese eine Ausstellung zu Ehren des wohl berühmtesten Varesers des letzten Jahrhunderts eröffnet, bei welcher auch die Vorstellung des hier besprochenen Buches erfolgte. Ein Buch, das vom Sohn des grossen Künstlers und Designers, Leonardo, recherchiert und geschrieben wurde.

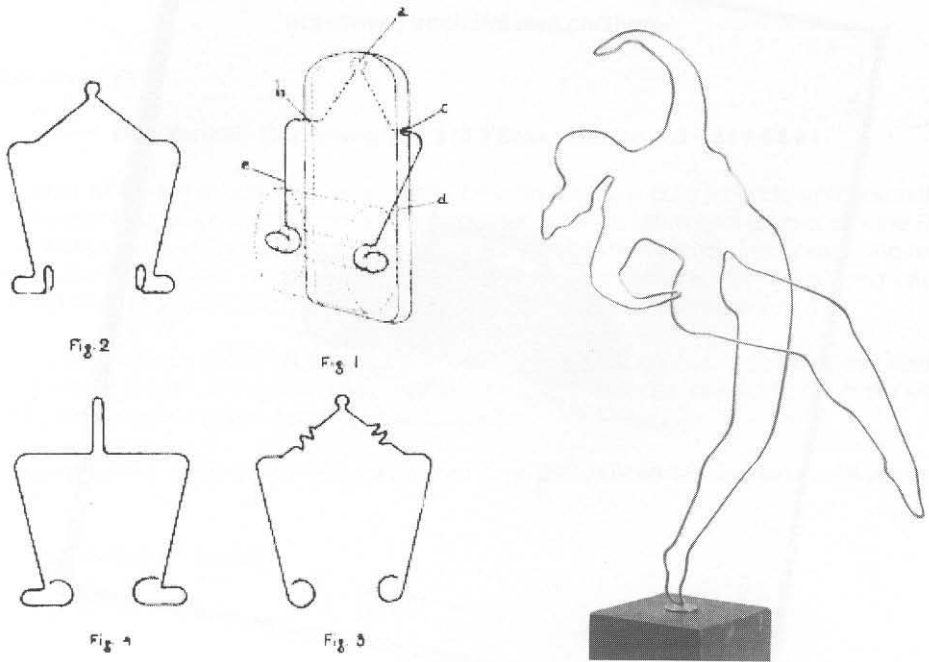


Bei Flaminio Bertoni handelt es sich um einen ausserordentlich vielfältigen Künstler, der sich lebenslang mit allen möglichen Überlegungen und Ideen auseinandergesetzt hat. Er hat wahrscheinlich an uns unbekannten Orten getüftelt, ist vielen Banalitäten auf den Grund gegangen und hat überraschende Lösungen vorgeschlagen. Er war zudem in der Lage, seine Ideen zu visualisieren, so, dass sie von anderen verstanden und realisiert werden konnten.

Bereits als kleiner Junge bastelte er schon an Automodellen, wobei ihm die Stromlinienform immer am Herzen lag. Bei allen seinen Konstruktionen stand im Hintergrund immer auch die Machbarkeit. Es interessierte ihn nicht nur das Äussere, sondern auch das was darunter steckt. Aus seinen unzähligen Aufzeichnungen geht hervor, dass er sich immer auch überlegte, wie der Unterbau aussehen müsste. Oft erklärte er auch den Ingenieuren, wie und warum sie etwas so machen mussten.

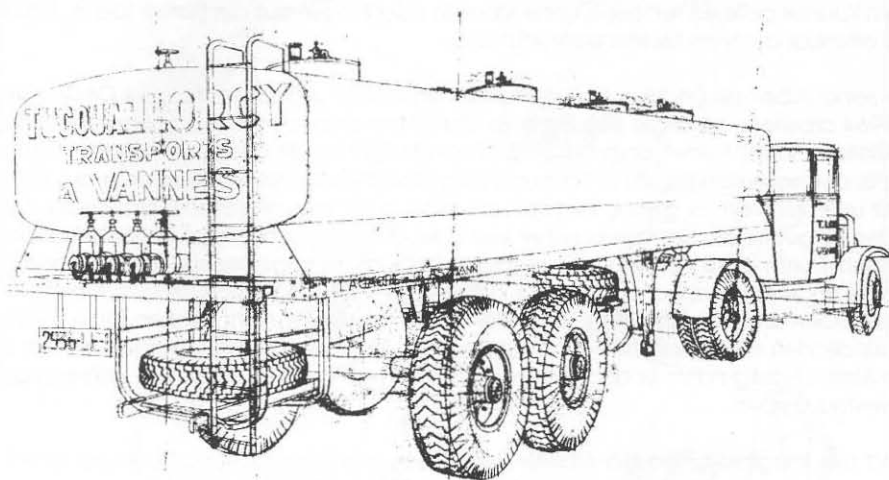
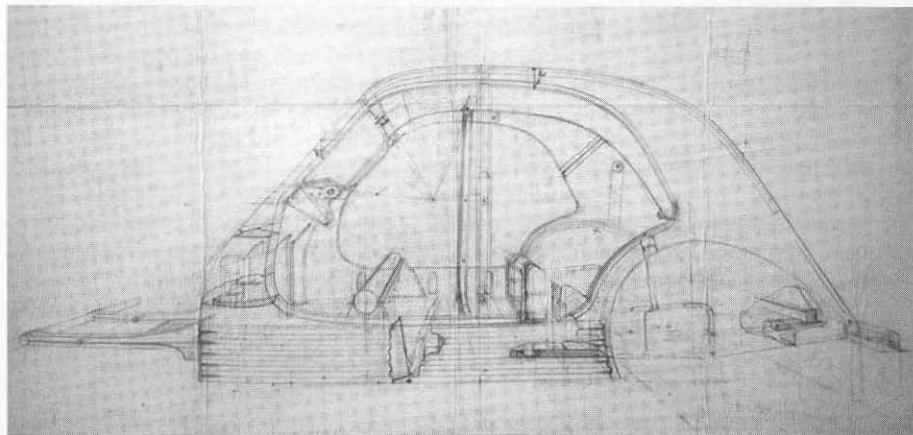
Die breite Palette seiner Ideen geht von einem WC-Papierrollenhalter, der aus einem einzigen Draht gefertigt werden konnte und trotzdem alle geforderten Funktionen erfüllte, über eine magnetische Zielvorrichtung für Torpedos, die sich damit selbst den Weg zum nächsten eisernen Schiffsbauch suchen konnten bis zu den genialen Dinge wie die roten dreieckigen Kontrollleuchten auf den Scheinwerfern, die wir bei der Traction haben und die auch in ähnlicher Weise bei der DS zum Einsatz kamen. Viele seiner Erfindungen wurden übrigens patentiert!

Mit einem simplen Draht konnte er aber auch ein Kunstwerk formen, bei welchem er trotz äusserst einfachen Materials eine ungeahnte Dynamik, Grazie und Ausstrahlung erreicht hat.



Flaminio Bertoni war der erste Automobil designer, der die Formen der Karosserie in Ton modellierte um den räumlichen Eindruck (meist in reduziertem Massstab) darzustellen und nicht nur auf (zweidimensionale) Zeichnungen abstellte um die dreidimensionale Formgebung dann einem Karosseriespengler zu überlassen. Die Traction Avant war das erste Fahrzeug, das als räumliches Modell entstanden ist.

Was mich an den originalen Zeichnungen von Flaminio Bertoni fasziniert, ist neben seinem Formgefühl, sein ausgezeichnetes dreidimensionales Vorstellungsvermögen. Die absolut makellose zentralperspektivische zeichnerische Darstellung dessen, was er seinen Auftraggebern vermitteln wollte. Diese seltenen Fähigkeit kann man am Beispiel der Seitenansicht des 2 CV wie auch an der Zeichnung eines Zisternenwagen-Aufliegers erkennen.



Das Buch gibt einen detaillierten Überblick über das Leben und die Werke von Flaminio Bertoni. Präzise werden in den einzelnen Kapiteln die verschiedenen Stationen seines Daseins und seiner Arbeit beschrieben, wobei praktisch auf jeder Seite auch eine bis mehrere schwarz-weiße Illustrationen zu den im Text besprochenen Themen eingestreut sind.

Leonardo Bertoni hat mir erzählt, dass er noch über mehr als 4000 Zeichnungen und Skizzen von seinem Vater verfügt. Um das Projekt eines Museums in Varese zu finanzieren, muss er ab und zu die eine oder andere an eine Auktion geben. Dabei kann er jeweils sehen, wie

sich der Marktwert entwickelt und zudem das notwendige Geld für die Associazione Internazionale Flaminio Bertoni und die Sammlung der Werke für das geplante Bertoni-Museum in Varese aufzutreiben.

Unter diesen Zeichnungen befinden sich viele Skizzen von Gebäuden, Kirchen, Brücken, Plätzen aus über 100 französischen Städten, die Flaminio während seinen ausgiebigen Reisen durch Frankreich besucht hatte. Er habe nie fotografiert, sondern alles mit dem Bleistift, der Kohle oder dem Rötelstift festgehalten. Eines der nächsten Projekte von Leonardo Bertoni ist es, etwa 400 dieser Zeichnungen einem aktuellen Foto des gleichen Bauwerkes gegenüberzustellen und das ganze in einem weiteren Buch zu publizieren. Gegenwärtig ist Leonardo daran, zusammen mit den Citroën Clubs in ganz Frankreich die entsprechenden Gebäude zu identifizieren und ein heutiges Foto davon zu erhalten.

Das vorliegende Buch versucht darzustellen, welche Begegnungen mit speziellen Personen oder Künstlern das Werk Flaminio Bertonis beeinflusst oder geprägt haben. Es wird aufgezeigt, wie seine ersten Werke entstanden sind und wer den jungen Geist gefördert und geformt hatte. Die verschiedenen Briefe an Arbeitgeber und Interessenten seiner Arbeit zeugen vom aufmerksamen und zielstrebigem Charakter. Lieber liess er eine Arbeit oder einen Auftrag sein, als etwas zu machen, hinter welchem er mit seiner Überzeugung nicht stehen konnte.

Ebenfalls beschrieben sind seine beiden Ehen mit Giovanna, seiner ersten und Luciana, seiner zweiten Frau. Daneben gab es aber verschiedenste Liebschaften mit anderen Frauen, die dem Künstler gefielen, einerseits seine Modelle oder Frauen aus der Pariser Szene. Flaminio war offenbar auch ein Meister der Verführung.

Neben seiner Arbeit als Designer bei verschiedenen Firmen und schliesslich bei Citroën, wo er bis 1964 arbeitete, betätigte sich Flaminio Bertoni immer auch in seinem privaten Atelier. Er arbeitete in seiner Freizeit daran, sich auch einen Namen als bildender Künstler zu machen. Für diverse Ausstellungen in Paris und Umgebung erarbeitete er Skulpturen aus Gips, aus Holz und aus Stein. Es gelang ihm immer wieder auch die vordersten Preise dieser Ausstellungen zu gewinnen. Ein Beweis seiner weit über das Automobildesign hinausgehenden Fähigkeiten. Durch diese Ausstellungen ergaben sich zum Teil enge Beziehungen zu französischen und anderen italienischen Künstlern in Paris. Das Buch zeigt auch, dass sich seine Arbeit bei Citroën und seine privaten Tätigkeiten in seinem Atelier nicht trennen lassen. Viele seiner zündenden Ideen sind ihm nicht während der Arbeit gekommen, sondern nachts in seinem Atelier. Häufig nahm er angefangene Arbeiten mit nach Hause, um sie während der Nacht weiterzutreiben.

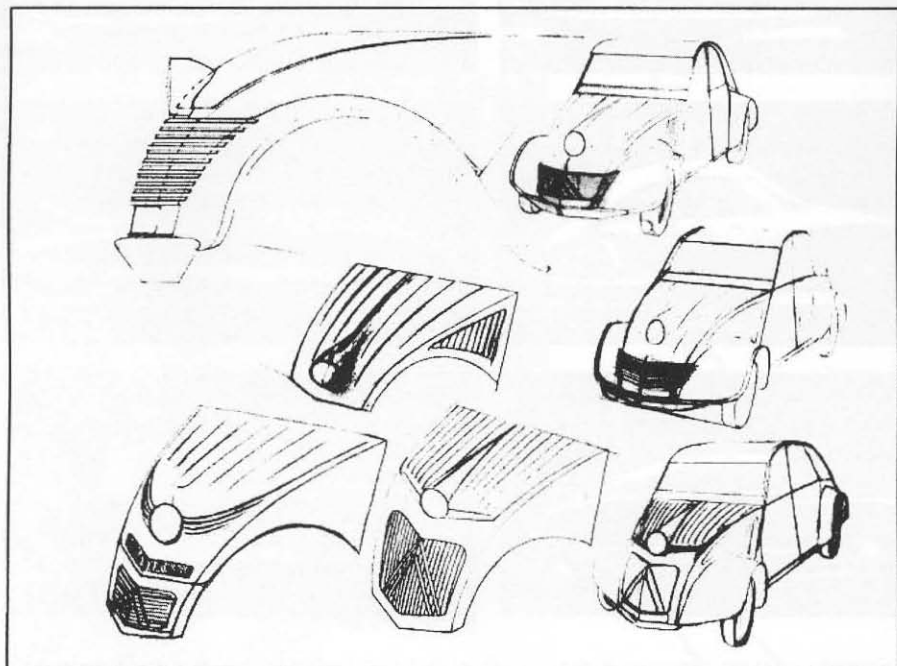
Während des Krieges wurden die Arbeiter bei Citroën mobilisiert oder von den Deutschen vertrieben, so dass nur noch wenige zur Arbeit erschienen. Flaminio machte sich nützlich, indem er Arbeiter und Arbeiterinnen rekrutierte und in die Fabrik brachte, damit die Produktion auf einem minimalen Niveau weiterlaufen konnte. Als Italiener hatte er einen gewissen Status als Verbündeter des deutschen Kommissar, der die Fabrik verwaltete.

Während dieser Zeit fuhr er immer mit einem BMW Motorrad, wahrscheinlich auch einmal etwas zu schnell, weswegen er einen Unfall mit einem gepanzerten Fahrzeug hatte und längere Zeit im Spital bleiben musste. Glücklicherweise konnte die Amputation eines Beines vermieden werden. Aber selbst in der Klinik war er dauernd am Skizzieren und Arbeiten, porträtierte Mitpatienten und Ärzte.

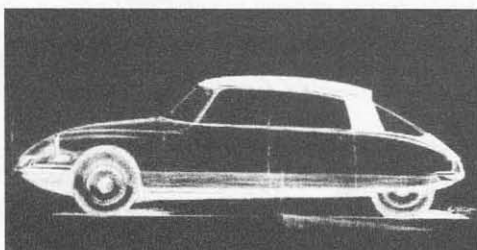
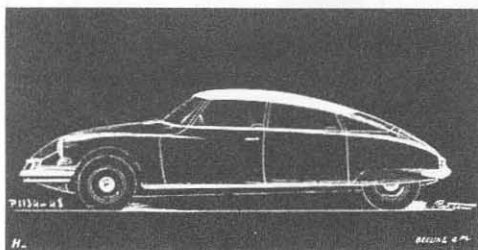
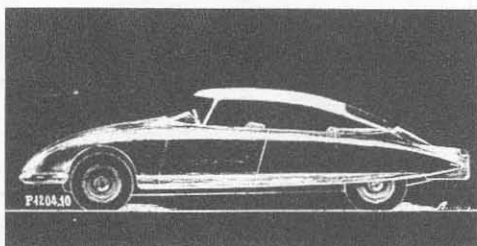
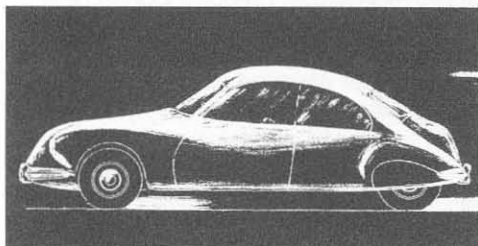
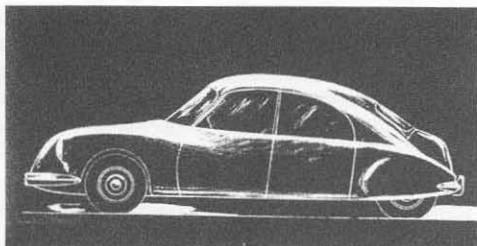
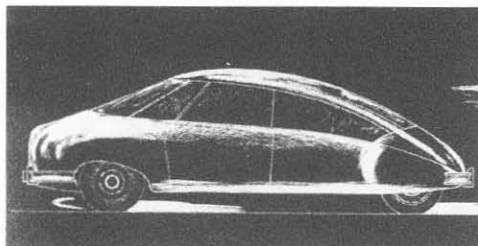
Man arbeitete an neuen Projekten. Ein Lieferwagen T.U.B. (Traction Utilitaire Basse) wurde kurz vor dem Krieg produktionsreif, wurde aber nur in wenigen Exemplaren produziert. Dennoch war dies eine grundlegende Idee für Kleinlieferwagen wie sie später von vielen Autofirmen hergestellt wurden. Der T.U.B. wurde für die Nachkriegsproduktion überarbeitet und erschien schliesslich als HY (Schrumpfelefant).

Gegen Ende des Krieges besuchte Bertoni eine Ingenieurschule wo er Architektur studierte. Nach einer vorgeschriebenen Praktikumszeit, die er unmittelbar nach dem Krieg neben seiner Arbeit bei Citroën erfüllte, erhielt er am 29.6.1949 das Diplom als staatlich anerkannter Architekt.

Die schon vor dem Krieg begonnenen Arbeiten am 2CV und am ID/DS wurden nach dem Krieg wieder aufgenommen. Es ist äusserst spannend zu lesen, mit welchen technischen und organisatorischen Schwierigkeiten man zu kämpfen hatte, was schliesslich den Ausschlag für die eine oder andere für uns heute selbstverständliche Lösung gegeben hatte oder warum der eine oder der andere Weg eingeschlagen wurde. Viele interessante Details werden dem Leser vermittelt und der technisch interessierte sieht förmlich wie sich diese Fahrzeuge formal und technisch Schritt für Schritt entwickelten.



Die Geburt der „Göttin“ war ja wohl eine Zangengeburt. Bereits im Jahr 1939 machte man sich erste Gedanken über ein Projekt V.G.D. (Voiture à grande diffusion) das die Ablösung der Trac­tion bringen sollte. Die ersten Zeichnungen entstanden auf Plänen der Trac­tion und entfernten sich dann in vielen kleinen Änderungen von dieser Form. Mit vielen Bildern, Skizzen, Designstudien und Fotos von Modellen ist diese Entwicklung gut dokumentiert. Der Text beschreibt dazu die verschiedenen Abschnitte der Entwicklung, die durch den wiederholten Wechsel des Managements der Firma Citroën mehrfach eine neue Richtung einzuschlagen hatte. Am Autosalon von Paris 1954 präsentierte Ford das Modell Vedette mit einem neuen Heck mit Flügeln. Dies gab schliesslich den Ausschlag zur nochmaligen Änderung des bis dahin offenbar zu langen Hecks der DS. Flaminio Bertoni fürchtete, dass seine DS bereits aus der Mode wäre. In aller Eile überarbeitete er das Heck obwohl die Produktion der Boden­gruppe zu diesem Zeitpunkt bereits angelaufen war. Dabei entstanden die beiden Hörnchen an den oberen Ecken der Heckscheibe, in denen die hinteren Blinker integriert sind.



Verschiedenste andere Karosserieförmungen gehen auf das Konto von Flaminio Bertoni. Man sollte sich gewiss werden, dass auch der Panhard 24 und der Ami 6 Kreationen von Bertoni sind. Die letzte seiner Ideen war die Neukonzeption der Frontpartie der DS mit den lenkbaren Doppelscheinwerfern hinter Glas.

Flaminio Bertoni stirbt am 7. Februar 1964 aus voller Gesundheit an einer Hirnblutung im Hôpital Lariboisière (das es heute noch gibt!) in Paris, nachdem er mit einer DS Ambulanz dort eingeliefert wurde. Er wird im Familiengrab auf dem Friedhof von Antony beigesetzt.

Das Buch schliesst mit einer Aufstellung der Bibliografie (andere Bücher über Flaminio Bertoni), einer Zusammenstellung der gewonnenen Kunstpreise und den 21 Maximen des Künstlers: z. B. Das Unnütze wegzulassen ist die Kraft des Genies!

Das Buch ist stabil gebunden mit einer schneeweissen plastifizierten Oberfläche. Es hat 133 Seiten und sicher ebenso viele schwarz/weiss Abbildungen, allerdings oft in kleinem Format.

Schade finde ich, dass das Lektorat des Buches etwas vernachlässigt wurde. Neben auffallenden Fehlern inhaltlicher Art (z.B. Geburtsdatum von Boulanger) und Fehlern orthografischer Natur, gibt es viele Ungereimtheiten in den französischen Namen und Bezeichnungen. Der Name des Ingenieurs Lefèbvre wird in mindestens drei verschiedenen Versionen geschrieben. Ebenfalls erstaunt mich, dass dasselbe Bild (Seite 55 und Seite 96) unter zwei verschiedenen Titeln erscheint. Hier wäre etwas mehr Sorgfalt angebracht gewesen.

Insgesamt liest sich diese Biografie eines Mannes, der auch schon mit Leonardo da Vinci verglichen wurde, leicht und spannend. Vor allem begeistert haben mich die Beschreibungen der Entwicklungsgeschichte der Traction, des 2CV und der DS/ID.

Hans Georg Koch



A handwritten signature in black ink, written vertically. The signature is highly stylized and cursive, starting with a long vertical line that curves into the first letter 'B'. The name 'Bertoni' is clearly legible despite the cursive style.

Das Treffen fand ein grosses Echo, nicht nur in der italienischen Presse (La Prealpina)...

La Prealpina Venerdì 7 Giugno 2002

## CITTA' DELLA CULTURA

L'omaggio della Provincia offre al figlio del grande artista di Masnago l'occasione per rilanciare il progetto di un'esposizione permanente



## Il bosino di Parigi val bene un museo

### Leonardo Bertoni incalza il Comune che ignora l'opera del padre

LA MOSTRA A VILLA RECALCATI

Perché non costruire il Museo Bertoni la Provincia di Varese? È una domanda che si ripete da tempo in un'aula della Provincia di Varese, sede di una riunione mensile in cui si discute di cultura e di iniziative. «Nelle sale di Villa Recalcati sono intatte visibili numerose sue opere, alcune delle quali più pregevoli rispetto a quanto mostrate nel 1997», viene gridato. «La mostra è divisa in due sezioni, una interamente dedicata alle più sane opere di Bertoni: design con ben dodici modelli in legno e gesso della serie Citroën da lui studiate e tra, inoltre, debbono a Bertoni anche, dove sono esposte quando scattano una ventina di disegni per la più a sinistra».

Da ammirare le opere minime realizzate, come i suoi disegni, i saggi profetici dell'artista, ed alcune sculture in legno come Citron in Casa, la Sfera (sculpture) e la Deposizione della Croce (tre opere) e in metallo in abito alla chiesa di Masnago, ma i monumenti con una pregevole tecnica derivata da uno di disegni, nel '54

La degli approfonditi studi d'analisi e di ricerca culturale. Sono inoltre visibili vari disegni originali delle responsabilità creative e artistiche formate, di cui risulta giustamente, ma tra un esemplare "sculto" che raffigura il bosino mentre scende il pendio della collina. "The first one" (da segnalare che Bertoni ha in genere realizzato un progetto in volume e non in disegno) è in mostra. La mostra a Villa Recalcati è a ingresso gratuito e sarà visibile fino al domenica 16 giugno con le seguenti orari: dal lunedì al venerdì dalle ore 15 alle 18, sabato domenica dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 18. E inoltre in vendita un esaurivo ed impressione volume testo in occasione dell'inaugurazione della mostra mensile. «Flaminio Bertoni, la vita, il genio e le opere» realizzato dal figlio Leonardo P.C.



Una scultura della mostra allestita a Villa Recalcati

do - prosegue Leonardo - è stato con la CcV, un'Associazione culturale che ha realizzato un documentario sulla vita di suo padre intitolato a Milano, "L'oscura che copre" e "L'oscura che copre" e un film "La rivoltella" di Francesco Di Cesare e di

affianco di presentarsi alla Biennale di Venezia, per questo il documentario è stato presentato a Venezia. La mostra che scoppia il suo genio. Anche da Parigi gli studi sul futuro progetto di

Federico Crestani

## Inaugurata la mostra a Villa Recalcati. Bernard Citroen: «Ha dato alla nostra Casa un marchio indelebile»

# La Provincia onora la "grandeur" di Bertoni

Flaminio Bertoni, Citroen, Varese. In questo triangolo è racchiuso l'omaggio che la Provincia ha voluto dedicare al suo "figlio" designer, artista ed inventore con una serie di momenti rievocativi: la mostra allestita a Villa Recalcati (resterà aperta fino al 16 giugno) è stata inaugurata ieri pomeriggio alla presenza del figlio del fondatore dell'azienda automobilistica francese Bernard Citroen in contemporanea alla presentazione di un libro scritto dal figlio di Bertoni, Leonardo, edito da Macchione e a un raduno di auto dalle origini all'ultima nata, la "C3 disegnata da un altro designer italiano, il pugliese Donato Coce che da vent'anni lavora in Francia. La sala conve-

gno di Villa Recalcati era gremita di pubblico per questa iniziativa che ha visto la presenza del presidente dell'Associazione Internazionale Flaminio Bertoni, il professor Francesco Ogliaresi che a Ranco, al Museo Europeo dei Trasporti, ha realizzato un'intera sala dedicata al "varesino del secolo", del direttore di Citroen Italia dottor Ferruccio Ogliaresi che ha sottolineato la non facile vita di Flaminio Bertoni che fu "scoperto" dai costruttori francesi quando lavorava presso la F.lli Macchi.

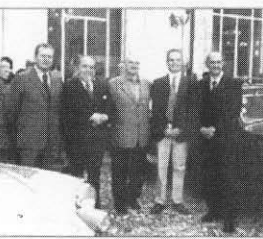


Foto di gruppo all'inaugurazione della mostra

Bertoni varò ben presto la frontiera per lavorare in Francia ma il suo carattere forte lo riportò nella sua città d'origine dove operò su più fronti. «A suo modo - ha sostenuto Ogliaresi - Flaminio Bertoni fu un genio e come tale oggi la sua città lo ricorda degnamente grazie alla Provincia». Bernard Citroen, ammettendo di essere spesso in Italia, a Torino, «ma non per la Fiat», ha dato atto a Flaminio Bertoni di essere stato «un innovatore con le sue anticipazioni tecnologiche e di avere dato a Citroen un'impronta indelebile». Leonardo Bertoni, ringraziando per quanto si fa per onorare suo padre ha annunciato che il documentario prodotto dalla Televisione della Svizzera Italiana su Flaminio è stato acquistato dalla Rai e dalla televisione cinese che farà conoscere a 1,2 miliardi di persone il talento del designer varesino. Anche la Francia, dopo Varese che a distanza di cinque anni ha nuovamente ricordato Flaminio Bertoni, onorerà il suo talento al Centro Pompidou con una sala a lui dedicata durante una rassegna di architettura e design. Norberto Furlani





...sondern auch in japanischen Zeitungen!



「最近、新品目録をよみました」  
 シトロエン DS21パラス  
 発行価格 98500円  
 送料別 送料別  
 送料別 送料別

「最近、新品目録をよみました」  
 シトロエン DS21パラス  
 発行価格 98500円  
 送料別 送料別  
 送料別 送料別

ハリのイタリヤ人

「最近、新品目録をよみました」  
 シトロエン DS21パラス  
 発行価格 98500円  
 送料別 送料別  
 送料別 送料別

「最近、新品目録をよみました」  
 シトロエン DS21パラス  
 発行価格 98500円  
 送料別 送料別  
 送料別 送料別



「最近、新品目録をよみました」  
 シトロエン DS21パラス  
 発行価格 98500円  
 送料別 送料別  
 送料別 送料別

Motor Sports Books  
**INFORMATION**  
**エンジン**  
**エンジンのロマン**  
 エンジン  
 ロマン  
**20世紀のエンジン史**  
**20世紀のエンジン史**  
**メルセデス・ベンツ**  
**動力の歴史**  
**フォルクスワーゲンスタイル**



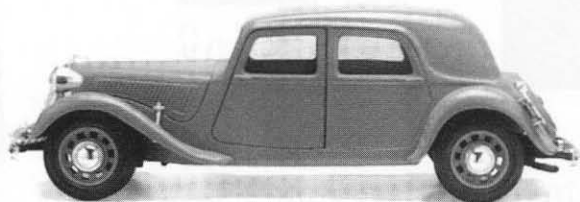
「最近、新品目録をよみました」  
 シトロエン DS21パラス  
 発行価格 98500円  
 送料別 送料別  
 送料別 送料別



# EINLADUNG



Provincia di Varese



Massimo Ferrario  
*Presidente della Provincia*  
Cristina Scolari  
*Assessore alla Cultura*

sono lieti di invitarla all'inaugurazione della mostra

## FLAMINIO BERTONI: LA VITA, IL GENIO, LE OPERE

**sabato 11 maggio ore 17.00**

Villa Recalcati | Piazza Libert , 1 - Varese

dal 12 maggio al 16 giugno 2002

feriali h 15 - 18

festivi h 10 - 12 / 15 - 18

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

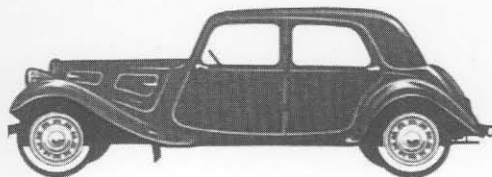
## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name .....  
Vorname ..... Vorname Partner .....  
Adresse ..... PLZ / Ort .....  
Geburstag ..... Tel Privat .....  
Gültig ab: ..... Tel Geschäft .....  
Fahrzeug Typ/Jg: ..... EMail .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---



### Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet etc. und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung überreicht bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.

-----  
Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse ..... PLZ / Ort .....  
Tel Privat ..... Tel Geschäft .....  
Bemerkungen .....

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

---

PP  
4950 Huttwil

Bitte nachsenden  
ohne Adressmeldung

---

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen  
**Druck:** Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil  
**Erscheinungsweise:** Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr  
**Auflage:** 420 Exemplare  
**Abonnement:** Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen  
**Copyright:** © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe

---