

Bruno Munari, *Belle e brutte*, in L'Automobile, 5 marzo 1967, Anno XXIII, Settimanale n.10, Roma

HA ANCORA SENSO DISCUTERE DELLA "ESTETICA" DELLE AUTOMOBILI?



BRUNO MUNARI, scrittore e artista, proviene dalla «seconda ondata» futurista di Marinetti e Prampolini, ideatore delle «macchine inutili», cui deve gran parte della sua fama, ricercatore d'estetica e d'arte pratica, designer estroso, progettista fecondo d'oggetti d'uso e di strumenti completamente inutilizzabili. Il suo libro più noto è «Arte come mestiere» (edito da Laterza), nel quale fa sua la definizione di Gorkij: «È un artista colui che, elaborando le proprie impressioni soggettive, sa scoprirvi un significato oggettivo generale ed esprimerle in forma convincente».



BELLE E BRUTTE

NEL recente passato si discuteva molto sulla bellezza delle automobili. Si discuteva naturalmente anche della potenza, si confrontavano dati economici e prestazioni ma, la componente che in molti casi poteva risultare decisiva, era quella misteriosa della bellezza. Si confrontavano macchine di ogni nazione: sono più belle le inglesi o le americane? e la linea delle tedesche? e lo stile delle francesi? e l'eleganza di alcune italiane?

Questa arma della bellezza è stata perfino usata per cercare di arginare la diffusione di certe macchine estere in Italia: sono brutte, si diceva, sono di cattivo gusto, ineleganti, e via dicendo. Eppure veniva riconosciuta qualche rilevante caratteristica, si ammetteva che erano macchine forti, che avevano carrozzeria robusta, un motore che andava sempre; eppure sono brutte, si diceva, e questo bastava per generare delle incertezze.

Che cosa voleva dire avere una macchina brutta, per un italiano di qualche anno fa? perché questa componente aveva tanta importanza? perché, io credo, toccava un tasto che in Italia è importantissimo: il tasto della Dignità, della Serietà, del Prestigio. Andare in giro con una macchina brutta era come mostrarsi con i calzoni rattoppati.

Si trattava evidentemente di una falsa idea di Prestigio o di Dignità, basata esclusivamente sulle apparenze. Come alcuni italiani che lavorano all'estero e comperano grossi macchinoni americani che usano solamente per quando tornano al loro paese, così

da mostrare a tutti i paesani come il loro prestigio sia alto. In realtà il vero prestigio viene da un più giusto uso dell'automobile (per restare in questo campo), è ridicolo oggi chi usa una grande macchina solo per apparenza, quando in realtà gli andrebbe bene anche una macchina con prestazioni più consone al suo impiego. Ma allora erano le macchine estere a fare la parte delle dive, bellissime, ricchissime, imponenti erano proprio le auto di prestigio. «L'auto del Presidente» è ancora oggi una di queste costosissime macchine che servono magari solamente per

vanti a opere d'arte, i loro disegni o schizzi a carboncino erano paragonati a schizzi di Michelangelo o di Leonardo. Nei testi relativi alle loro creazioni si potevano leggere frasi come: «un modello indovinato» oppure «una linea slanciata» oppure «un accordo armonioso di forma-colore», «un gioiello...» come dalla sarta.

Oggi invece le auto di qualunque nazione hanno perso quelle caratteristiche di stile che gli stilisti andavano creando. Gli stessi stilisti sono stati invitati a progettare modelli più semplici per case produttrici di diverse nazioni. Un no-

È non è che oggi questi dati oggettivi che determinano la linea di auto di diversa nazionalità, livellino il gusto, anzi raffinanano la sensibilità per una più vasta e profonda ricerca di dati percettivi. Se prima si guardava grossolanamente solo alla linea di massa di un veicolo, oggi si guardano di più le finiture, l'uso esatto di certi accorgimenti per certe funzioni, le macchine si moltiplicano anche come funzione: la macchina per città, quella per i lunghi viaggi, quella per fuoristrada, quella per le vacanze e... sempre il macchinone appariscente per il Grande Teatro.

sua soluzione indicata in gran parte dall'esame delle sue componenti.

Che cosa c'è ancora oggi nell'automobile, che ricorda la vecchia carrozza? Non so se altri prodotti dell'industria abbiano subito una così lenta evoluzione, abbiano impiegato un così lungo tempo per fare questa dissolvenza incrociata tra carrozza e cavalli e automobile. Come sapete le prime auto altro non erano che carrozze alle quali era stato tolto il cavallo e, ancora oggi, il motore davanti in molte macchine è sempre il cavallo che è diventato una macchina. In questi casi invece che usare la logica, nella progettazione di un nuovo strumento, venivano fatti degli adattamenti per non urtare le convenzioni con delle novità troppo avveniriste. Ma è evidente che chi è abituato a vedere una carrozza a cavalli, troverà ridicolo veder passare la stessa carrozza senza il cavallo.

È certo che nel prossimo futuro, grazie a nuove invenzioni tecniche e a una progettazione più oggettiva vedremo finalmente delle vere auto, senza più alcun legame con la vecchia carrozza, senza stili nazionali ma con una forma logica, accettabile da qualunque persona di qualunque nazione, con un colore funzionale legato a problemi di visibilità nelle condizioni di luce più sfavorevole (si useranno colori «fluorescenti»), senza decorazioni per impressionare gli analfabeti, macchine di vari tipi per vari usi. E finirà finalmente anche la «fuori serie» cara ai figli di papa.

di BRUNO MUNARI

mostrarsi all'ingresso del Grande Teatro. Macchine come opere d'arte «create» da stilisti di gran nome.

Questi stilisti, questi artisti dell'automobile come creazione, questi sommi creatori vanno però scomparendo, inghiottiti dai calcolatori elettronici che elaborano la macchina esatta in pochi secondi.

Tuttavia c'era qualcosa di romantico nel loro lavoro, essi si ispiravano sempre ai capolavori del passato, la linea, le forme della scultura classica erano sempre davanti a loro nel momento della creazione e poi, a lavoro finito, si compiacevano di ritrovare l'ombelico di Paolina Borghese in una modellatura del cofano. Nelle loro pubblicità o nei loro stampati, le loro auto erano fotografate a colori da

stro noto stilista disegna progettato per l'America e per il Giappone, altri stilisti, di altre nazioni fanno lo stesso. Entrano in gioco i dati scientifici, tecnici, statistici. Al posto del gusto personale si fanno ricerche di sicurezza, malgrado le quali, purtroppo, pare che ci siano grandissime difficoltà, non si è ancora riusciti a unificare l'altezza dei paraurti.

Comunque anche in questo campo come nelle altre attività umane dove si trova una componente estetica, questa viene sempre più spersonalizzata e formata più su basi oggettive. Si è scoperto, sembra strano, che un dato oggettivo incontra il consenso unanime, mentre un fatto di gusto è sempre discutibile.

Ecco che il Prestigio, in una società più evoluta si dimostra dall'uso della intelligenza e non più dalle apparenze, per cui un re può anche andare in bicicletta e restare un re, Einstein poteva avere un vecchio golf con i gomiti sfilacciati (come si vide in una foto) e restare il più grande scienziato del mondo; mentre il Presidente della Società Brodi Espansi deve avere un macchinone altrimenti i suoi clienti non gli danno credito.

E finalmente si viene anche a capire che la progettazione di un'auto è un problema diverso da quello di un'opera d'arte e che la bellezza, in assoluto, non esiste oppure ne esistono molte, e che oggi si può tutt'al più parlare di coerenza formale e strutturale, che ogni problema ha la

L'Automobile

712.875 COPIE

ANNO XXIII L. 50 10
SETTIMANALE N.
ROMA - 5 MARZO 1967
SPEDIZ. ABB. POST. GRUPPO 1 bis

L'Iniziativa
per il Turismo in Italia

Roma, 26 febbraio 1967

Sono lieto di inviare per il tramite dell'"AUTOMOBILE", giornale degli automobilisti italiani, il mio più cordiale saluto alle organizzazioni di vendita e di assistenza delle case automobilistiche estere in Italia.

La loro azione per lo sviluppo del turismo motorizzato nel nostro Paese si è rivelata particolarmente efficace in questi ultimi anni. L'evoluzione delle tecniche dei trasporti rende possibile e agevole il rapido spostamento di milioni di persone da un Paese all'altro, ma richiede al tempo stesso altri servizi che siano al viaggiatori che si servono degli automobili la sicurezza di una adeguata assistenza su strada.

Questa azione ha dimostrato l'efficienza delle rete dei servizi di soccorso e di tutela del turismo automobilistico. Essa, per la sua utilità ed estensione, può essere oggi considerata, infatti, tra le più importanti in infrastruttura turistiche del nostro Paese.

Esprimo, pertanto, il mio vivo compiacimento per l'iniziativa presa dall'"Automobile" e formulo alcuni auguri perché le marche estere attendano su tutto il territorio nazionale la loro rete di assistenza collaborando così al Governo e con gli Istiti al potenziamento del turismo in Italia.

Achille Corvas
(Achille Corvas)

