

## Il design delle Bubblecar. Una questione di scala.

Carlo Martino

Mivalino, Microbo, Volugrafo, Volpe e Isetta, *fino ad includere la nuova 500 per l'Italia*, Brusch Rollera, KR 200, Tiger della Messerschmitt e Meyra per la Germania, B.M.A. Hazelcar, Gordon e la nota Mini della Morris in Inghilterra, Manocar, Reyonnah per la Francia, Shelter in Olanda. Sono tutti modelli di automobili dalle dimensioni minime, microcars, comprese tra i 2 ed i 3 metri, per 2 o 4 passeggeri, a 3 o 4 ruote, progettate e prodotte in serie, e che hanno vissuto la loro un'epoca d'oro in Europa, negli anni '50. Un periodo fecondo per il design, in cui si compiono ardite sperimentazioni, come sintesi di un programma progettuale che, nel perseguire l'obiettivo della mobilità di massa, accoglie le innovazioni tecnologiche di derivazione bellica, manipola i linguaggi formali e li declina in prodotti industriali ibridi che introducono nuove soluzioni tipologiche. Progetti che si trasformeranno in archetipi della modernità.

*Sono le mitiche macchinette.*

Una mostra sulle microvetture, o Bubblecars, come sono state ribattezzate per il loro aspetto tondeggiate, è quanto mai opportuna in questo momento storico, poiché offre numerosi spunti di riflessione su questioni intrinsecamente legate al prodotto industriale per la mobilità e al design.

L'input più interessante che emerge dall'osservazione di questi anomali e originali artefatti è, a mio parere, relativo proprio alla loro caratteristica più evidente, e cioè "la ridotta dimensione", all'essere veramente piccole, e al rappresentare di fatto l'esito di ardite sperimentazioni sulla condizione limite di abitabilità e d'ingombro di una vettura. Ricerche che riaccendono un dibattito sul senso attuale dei temi scalari quali appunto il "piccolo" e il "contenuto" e per contrasto, mettono in risalto, una delle condizioni morfologiche più pressanti del design contemporaneo, anche se di natura completamente opposta: l'enfatizzazione scalare, *l'off scale*.

Ritengo infatti che la percezione della contemporaneità passi oggi più che per comuni esercizi linguistici - il minimalismo piuttosto che il neo-organicismo - per una profonda revisione dei rapporti proporzionali e scalari degli artefatti.

Sembra che l'affermata e conclamata esigenza di comfort da parte dell'utente, e quindi di qualità delle esperienze che si compiono intorno e dentro gli oggetti, sia riuscita a scardinare un approccio riduzionista e restrittivo nella progettazione degli artefatti industriali, quello che Renato De Fusco definisce l'italico: "orgoglio della modestia"<sup>1</sup>. Si è finalmente riusciti a rivedere il concetto di standard minimo, fortemente influenzato dalla cultura dell'*existens minimum* di lecorbusieriana memoria, a favore di una maggiorazione e di una generosità dell'artefatto che è innanzitutto dimensionale. Una revisione non banale e gratuita che ha dimostrato, almeno in occidente, che nel design del nuovo si è finalmente usciti dall'emergenza dei bisogni primari e dai semplici esercizi di stile.

Ecco allora che la mostra sulle microvetture risulta essere alquanto significativa come punta estrema di una ricerca tesa al raggiungimento del limite massimo della riduzione, stabilendo una sorta di punto di non ritorno. Una ricerca che Enrico Morteo<sup>2</sup> fa derivare appunto dall'intuizione del grande Le Corbusier, che già nei suoi schizzi della *Voiture Maximum* del 1928, "(...) una vettura 'utilitaria' da produrre in grande serie", prefigurava

<sup>1</sup> R. De Fusco, *Made in Italy*, Storia del Design Italiano, Editori Laterza, Bari, 2007, p. 110.

<sup>2</sup> E. Morteo, *Automobili*, in "Storia del Disegno Industriale - 1919-1990, il Dominio del Design", Electa Milano 1991, p. 288.

l'insieme delle caratteristiche che saranno alla base delle vetture per la massa dei decenni successivi, fino all'apice rappresentato proprio dagli anni '50.

Un punto di non ritorno, si diceva, un po' com'è accaduto nell'ambito della miniaturizzazione di nipponica memoria, tra la fine degli anni settanta ed i primi anni ottanta, in cui la sfida verso il piccolo nell'oggettistica elettronica, pensiamo agli orologi-calcolatrice, ha trovato nelle dimensioni fisiche dell'uomo e dei suoi polpastrelli il limite dell'interfaccia. Dopo di che si è ricominciato a valorizzare la comodità dei grandi tasti, ed il comfort che l'uso di questi comporta.

Nell'ambito automobilistico, le ricerche sulle microcars non sono mai terminate, come le gallery dei numerosi siti di collezionisti e musei testimoniano, ed hanno anzi costituito un ambito di sperimentazione da cui hanno attinto a piene mani le attuali citycar. Queste ultime rappresentano le eredi del boom della mobilità di massa, divenute oggi centro di attenzione e di grandi investimenti da parte di multinazionali – si pensi al progetto coordinato Toyota Aygo, Citroen C1 e Peugeot 107 - per la soluzione della mobilità urbana e delle problematiche ambientali legate all'inquinamento. La loro progettazione è però stata sempre concepita come ottimizzazione dimensionale, tesa alla conquista di qualche centimetro e quindi di spazio. Ne è un'ultima dimostrazione la neonata Tata Nano, la microvettura che proprio sulla base del successo delle Bubblecars in occidente nell'immediato dopoguerra, intende replicare il fenomeno, ponendosi come ambizioso obiettivo quello di trasferire 60 milioni di indiani dalle 2 alle 4 ruote, con un mezzo che certamente fa un passo indietro rispetto alle dotazioni tecnologiche oggi disponibili sul mercato, ma che si è posto il traguardo del costo di soli 2500 dollari.

Nell'ultimo decennio però, si è delineato un filone alternativo di ricerca sulle citycar, che va esattamente nella direzione a cui si accennava prima, e cioè ad una revisione scalare dettata da una dichiarata volontà di conservare alti livelli di comfort. Mi riferisco al fenomeno *Smart*, che ha dimostrato di poter affrontare il tema citycar, rovesciando l'approccio al piccolo, ottenendo cioè il piccolo non attraverso la conquista di pochi millimetri, ma con una radicale revisione tipologica. Per cui l'auto da città, a fruizione prevalentemente individuale, per restare piccola, rinuncia ai passeggeri posteriori, a favore di un maggiore comfort dei due posti anteriori. Una scelta che ha incontrato il favore di target assolutamente inaspettati, come quello delle coppie anziane, e dei giovani neopatentati.

Ma la mostra cade anche nel momento di massimo trionfo internazionale dei re-styling automobilistici degli anni '50. Dalle ormai note *New Beetle* e *Mini*, lussuose riedizioni dei popolari modelli tedeschi ed inglesi, alla più recente FIAT 500, che a distanza di 50 anni, ripropone i caratteri e le atmosfere della famosa nuova 500 di Dante Giacosa. Un fenomeno che denuncia sia la grande capacità della cultura postbellica e pop europea di produrre archetipi, sia l'incapacità attuale di elaborarne di propri. Miti della cultura popolare che rappresentano l'avverarsi di progetti sociali per una mobilità di massa, che sono riusciti a sintetizzare in oggetti assolutamente unici, l'innovazione tipologica, tecnologica e morfologica, e a "permanere" nell'immaginario collettivo.

I recenti restyling automobilistici hanno però lavorato prevalentemente sull'aggiornamento morfologico dei modelli storici, operando proprio quell'enfaticizzazione scalare di cui sopra. L'attualizzazione della *Mini*, piuttosto che della stessa 500, ha comportato come prima macroscopica azione la revisione dimensionale, a favore di una dilatazione volumetrica che è stata pienamente percepita in linea con la modernizzazione.

Il fenomeno restyling, ha inoltre messo in evidenza che tra le caratteristiche più significative delle piccole auto restano le brillanti soluzioni formali, che si sono imposte come "Tipi", come cioè veri modelli da emulare. L'innovazione più interessante delle microvetture è dunque stata l'originale sintesi formale, che rimanda nella maggior parte dei

casi alla comune matrice morfologica organica e che ne giustifica tra l'altro l'appellativo Bubblecars. Segni morbidi che si sono prestati a risolvere sia questioni funzionali, come ad esempio l'aerodinamica, sia tecnologiche, con l'introduzione delle scocche continue, sia programmi progettuali che affermano la "monovolumetria" come alternativa valida ed accattivante alla più tradizionale "polivolumetria". Sagome a campana, ben impiantate sulle 4 ruote, che hanno avuto il merito di accorpare all'abitacolo il vano motore e il bagagliaio. Un riconosciuto tributo allo "Streamline" americano e ai linguaggi organici di derivazione scandinava. Una morbidezza quella delle Bubblecars, che si accompagna infine alla ludicità insita nel processo di riduzione scalare – non dissimile dal modo di concepire un giocattolo - e che si traduce in messaggi semantici positivi e giocosi, che ben si sposano ai rimandi antropomorfi o zoomorfi delle piccole autovetture.

## Bibliografia

- A. Bassi            Design anonimo in Italia, oggetti comuni e progetto incognito. Mondadori Electa Spa, Milano 2007
- A. Branzi,         Introduzione al design italiano, una modernità incompleta, Baldini e Castoldi, Milano 1999
- E. Castelnuovo Storia del Disegno Industriale – 1919-1990, il Dominio del Design, Electa, Milano 1991
- G. D'Amato        Storia del Design, Bruno Mondadori, Milano 2005
- C. & P. Fiel        Industrial Design A-Z, Tashen Gmbh, Köln 2000
- R. De Fusco        Made in Italy, Storia del Design Italiano, Giuseppe Laterza e Figli, Bari 2007
- R. De Fusco        Storia del Design. Giuseppe Laterza e Figli, Bari 1985
- V. Gregotti,        Il disegno del prodotto industriale, Electa, Milano 1986
- A. Pansera         Storia del disegno industriale italiano, Giuseppe Laterza e Figli, Bari 1993
- M. Perniola        Il Sex Appeal dell'inorganico, Giulio Einaudi Editore, Torino 1994

## Sitografia

[www.microcars.org/ourcars.html](http://www.microcars.org/ourcars.html)

[www.microcars.ch](http://www.microcars.ch)

[www.rumcars.org/c-cars.html](http://www.rumcars.org/c-cars.html)

[www.microcarmuseum.com](http://www.microcarmuseum.com)

[www.petersen.org/](http://www.petersen.org/)