



Car design

FLASH

## QUANDO L'AUTOMOBILE È UN mito

• A fine gennaio ad Artefiera, l'importante mostra-mercato d'arte che si tiene ogni anno a Bologna, l'Alfa Romeo 8C faceva mostra di sé tra le molteplici opere esposte, splendida rappresentante della creatività e dello stile italiano, suscitando l'ammirazione incondizionata del pubblico. Quando l'automobile raggiunge l'eccellenza, si trova perfettamente a proprio agio nei luoghi dedicati all'arte. È quello che succede al Museo d'Arte moderna e contemporanea di Rovereto (MART), dove fino al 1° maggio si può visitare «Mitomacchina: storia, tecnologia e futuro del design dell'automobile»,

mostra organizzata con la collaborazione degli esperti di Quattroruote. Credo che anche chi non è particolarmente interessato all'automobile ne esca innamorato. Al di là di ogni definizione e di ogni aspettativa, quello che è in mostra al Mart è l'Amore per l'Automobile, come oggetto e

come progetto. Passeggiando tra le sale e guardandosi attorno si percepisce pura emozione, la stessa che ha ispirato il titolo di questa rivista. Mitomacchina non è soltanto una rassegna delle auto più significative di ieri e di oggi, dell'evoluzione del design dai veicoli del



• Lamberto Angelini è un designer bolognese che ha lavorato, tra l'altro, per BMW, Ducati, Volkswagen, KTM, Piaggio, Roncato, Meliconi, Nilfisk-Advance (macchine per la pulizia). Oggi è titolare di uno studio indipendente di design a Bologna

Quello che più colpisce delle auto esposte a Mitomacchina sono i dettagli: le cinghie fermacofano dell'Alfa del 1937 (a sinistra), il tetto apribile metallico della Peugeot dello stesso anno, la strumentazione della Boomerang del 1971





## L' Hanomag del 1925 sembra una modernissima spiderina. E la «bisnonna» dell'Audi TT

primo Novecento alla Ferrari 599 Fiorano: non ho intenzione di stilare un elenco delle tante meraviglie esposte, perché non sarebbe giusto privare il visitatore della sorpresa di trovarsi davanti a esemplari unici, prototipi, modelli in legno, disegni e bozzetti che non si avrà facilmente occasione di rivedere. Alcune chicche, però, devo svelarle perché lo stupore che ho provato è troppo grande per

tenerlo tutto per me. Già all'ingresso, appena varcata la porta girevole e ancor prima di aver pagato il biglietto, ti sorprende una fantastica Alfa Romeo Superleggera del 1937 carrozzata Touring. I particolari! Uno per tutti: il cofano motore è assicurato da un paio di cinghie trasversali. Ciascuna di esse è alloggiata in un'apposita impronta ricavata sul cofano stesso, che riproduce addirittura la sagoma

della fibbia, in modo da riportare le cinghie perfettamente a filo con la lamiera del cofano. Il tetto rigido pieghevole adottato nel 1999 dalla Mercedes SLK è già lì, pensato e realizzato sulla Peugeot 402 Eclipse cabriolet del 1937, sulla quale era già azionabile elettricamente. Tutte le roadster di oggi sono figlie sue. Un paio d'anni fa la Citroën con la C4 ha introdotto la strumentazione fissa al centro del volante. Bertone nel prototipo Maserati Boomerang, disegnato da Giugiaro nel 1971, aveva fatto di più: tutti i comandi erano riportati su una base circolare al centro del volante che le ruotava attorno come un satellite. La serie di bozzetti che fanno da sfondo alle vetture esposte rappresentano una visione romantica della

progettazione, ma spesso sorprendono per l'originalità delle proposte. Mi è venuto il sospetto che non ci sia soluzione che non sia già stata pensata e che l'unica limitazione, per i designer, potesse essere la tecnologia del momento, ma non la fantasia e l'ingegno. La passione per l'automobile è l'ispiratrice del progetto, di cui l'uomo è protagonista sempre, con una matita o con il computer poco importa. Quando, girando un angolo, ho intravisto da lontano la sagoma blu di un veicolo che non conoscevo, mi sono avvicinato credendo fosse un modello di stile, un prototipo recente, lo studio per una minicabriolet. Essenziale nella semplicità delle superfici, lineari e poco scolpite, avrebbe potuto essere una versione

un po' minimalista di una piccola Audi TT. Alcuni particolari potevano sembrare volutamente retrò, come la plancia, costituita da un'unica superficie di legno che attraversa simmetricamente tutta la base del parabrezza. Modernissima. Hanomag Kommisbrot, 1925: quando ho letto il cartello stentavo a crederci! Il nome è legato alla forma che ricorda la pagnotta dell'esercito tedesco, motore posteriore monocilindrico 500 cc, 12 CV, 60 km/h, 370 kg, 2780 mm ... e parafranghi già integrati nella carrozzeria. Per me, lei è la vera regina della mostra, anzi la reginetta, viste le dimensioni.

Lamberto Angelini