

# BUBBLECARS, CHE PASSIONE!



*L'Isetta italiana prodotta dalla Bmw in una pubblicità d'epoca*

Nella ex casa Gil a Trastevere,  
capolavoro di Luigi Moretti,  
è in corso la mostra sulle mini-auto  
nel design del Novecento



DA NOI SI CHIAMAVANO  
MACCHINETTE.  
CONDENSANO TRE ASSI  
VINCENTI, SOPRATTUTTO  
OGGI: IMMAGINE,  
TECNOLOGIA, FUNZIONALITÀ

◆ Luca de Angelis

**C**osì tante tutte insieme non si erano mai viste: lucide colorate miniature, piccole tanto da sembrare le automobiline giocattolo a pedali fatte di lamiera con cui si divertivano da piccoli i quarantenni di oggi, ricordano quelle delle giostre nei luna park. L'aria vagamente vintage e un'appeal da pin up in stile "Signorine grandi firme" le rendono intriganti e ancora alla moda. Ce ne sono per tutti i gusti: spider, coupé e berlinette; esemplari fuoriserie, a quattro e a tre ruote, cabriolet bicolori, a due e a quattro posti; con i sedili fronte marcia o tipo tandem, col volante e col manubrio, lunghe tra i due e i tre metri soltanto, tutte ancora funzionanti.

L'occasione di farle uscire dal garage per un'eccezionale passerella viene dalla mostra "Le bubble-



cars nel design del Novecento", nata da un'idea di Cristiano Rosponi, presidente della Fondazione Cesar e di Francesco de Cunto presidente Aimac (Associazione

italiana micro vetture anni Cinquanta). L'esposizione, che dura sino al 6 aprile, ha sede nella ex casa della Gil a Trastevere, capolavoro dell'architettura razionalista opera di Luigi Moretti, uno spazio perfetto per valorizzare la silhouette moderna ed essenziale di queste nano auto e per apprezzarle come splendidi esemplari di design del XX secolo.

Si chiamavano Macchinette qui da noi, Bubblecars oltre oceano, create nel primo dopoguerra, in clima di riconversione industriale post bellica e di mobilità a basso costo, questi micro veicoli sono a tutti gli effetti le nonnette delle attuali minicar, su cui scorrazzano gli adolescenti della generazione reality. Si potrebbe dire che hanno un grande avvenire dietro le spalle, perché nel loro essere archetipi delle utilitarie odierne, condensano tre carismi irrinunciabili della contemporaneità: immagine, tecnologia, funzionalità. Sfolgiando il loro l'album dei ricordi si scopre che hanno avuto una breve ma prestigiosa carriera da star del cinema come protagoniste dei film *Lisbon story* di Wim Wenders, *Brazil* di Terrie Gilliam, *Cenerentola a Parigi* con Audrey Hepburn e avventure molto glamour in cui hanno spezzato il cuore a fascinosi proprietari come Cary Grant ed Elvis Presley.

Le più anzianotte fanno il verso alle auto americane anni Quaranta di cui hanno le forme morbide e sinuose, ma le ridotte dimensioni, la vivacità cromatica e la plasticità delle carrozzerie ricordano le atmosfere del cartone animato *Roger Rabbit*. Una rarità della mostra romana è la mini macchina "Volpe", protagonista di una truffa in stile commedia neorealista. Il suo nomignolo zoomorfo stava ad indicare agilità nel traffico, facilità di parcheggio, immagine seducente che ammiccava alle affascinanti livree delle cabriolet hollywoodiane, Buick e Pontiac in voga all'epoca. Messa in vendita senza mai essere stata prodotta, pubblicizzata persino nella Settimana Incom, con Macario testimonial, raccolse prenotazioni per trecento milioni di lire, ma non fu mai consegnata agli acquirenti perché i dirigenti dell'azienda produttrice, incassate le caparre, si diedero alla bella vita per finire poi arrestati.

La rassegna presenta tutte le tipologie di Macchinette: le più semplici sono poco più che scooter carenati a tre ruote, gli autarchici Kabinroller della Messerschmitt (sì, quella degli aerei da caccia) caratterizzati dall'abitacolo a cockpit ispirato ai velivoli, con sedili in tandem, tettuccio apribile in plexiglas, "volante spezzato" tipo cloche. Prodotti in Germania negli anni Cinquanta in varie versioni sempre più performanti, fino ad arrivare alla versione da competizione che è l'attrazione della expò trasteverina: il Tiger del 1958, a quattro ruote, di 500 cc, capace di raggiungere i 160 chilometri orari, che fu ogget-

to del desiderio di re Hussein di Giordania.

Dalle Bubblecars di rivoluzionario design ovoidale e ridottissimi ingombri, fino alle vetturette Goggomobil dall'aspetto più convenzionale, quelle di seconda generazione hanno un disegno più aerodinamico, sono più avveniristiche e sembrano ispirate all'immaginario della fantascienza, un genere letterario e cinematografico molto in voga in tempi (gli anni '50) in cui, frequenti erano gli avvistamenti di Ufo e si paventava l'invasione dei marziani. In alcuni di questi esemplari infatti (Isetta italiana, Inter 175 A francese, Fuldamobil tedesca), le forme hanno lo stesso stile di parodia del futuro magistralmente interpretato dai veicoli dei *Pronipoti* (i *Jetsons*), la celeberrima serie animata di Hanna & Barbera.

Alla ex Gil di Trastevere sono esposte quaranta macchinette, tra prototipi, pezzi unici ed esemplari di serie, arrivate da tutto il mondo, trovate, restaurate e conservate con amore dai rari collezionisti, alcuni dei quali "viaggiano" ancora con la stessa Bubblecar acquistata da giovanotti, qualche decennio fa. Il percorso espositivo è suddiviso in aree tematiche identificate da pannelli esplicativi che riproducono immagini e documenti d'epoca rinvenuti nell'Archivio centrale dello Stato. Apre la sezione dedicata al design, in cui spicca uno studio sulla condizione limite di abitabilità e ingombro; si prosegue con un approfondimento sulla ricerca industriale illustrato da 33 brevetti di microvetture, presentati tra il 1929 e il 1959, tra i quali due realizzati da Dante Giacosa prima di progettare la Nuova Cinquecento e uno attualissimo, anche se licenziato nel 1941, di matrice britannica e denominato Electrolette per un motore ibrido alimentabile anche con l'elettricità.

Genio Italiano è il terzo segmento della rassegna: foto, disegni tecnici e tanti esemplari in ottimo stato per raccontare il mondo Iset-

### Le mini auto hanno fatto carriera anche nel cinema come protagoniste dei film "Lisbon story", "Brazil", e "Cenerentola a Parigi" con Audrey Hepburn

ta, l'ovetto a quattro ruote che fu uno dei primi successi del made in Italy, la bubblecar per eccellenza, prodotta a Bresso dalla Iso di Renzo Rivolta. Assolutamente innovativa per forme, semplicità costruttiva, minimo ingombro e pochi consumi, in patria non incontrò il gusto degli automobilisti. Forse perché esteticamente troppo avanti, con la sua unica porta anteriore, i finestrini convessi e la struttura che prefigura già quella della Smart, forse per il prezzo troppo alto (350.000 lire) o per quell'idea di auto per due, troppo lontana dalle esigenze e dalla mentalità dell'utente italiano di quel periodo. All'estero invece, la minivettura progettata da Ermenegildo Preti fu molto apprezzata e tante furono le sue imitazioni. Prodotta su licenza dalla Bmw, la casa bavarese ne risollevò le sorti commerciali e durante la crisi di Suez nel 1956 divenne la prima world car della storia industriale,

costruita anche in Inghilterra, Francia e Spagna, Canada e Brasile, nazione in cui fu la prima auto prodotta e per questo è tutelata come bene culturale.

A tal punto simbolo di fantasia, modernità, innovazione che fu scelta dal presidente Kubitschek per inaugurare le strade della nuova capitale Brasilia. Al di là del suo valore come studio di questa branca del design, "Le bubblecars nel design del Novecento", rappresenta uno spunto di riflessione determinante per la riapertura del dibattito sui problemi di mobilità, traffico e inquinamento che affliggono le grandi città del mondo.