





Design

Pio Manzù

Il lato *obliquo* del Design

Il lato *obliquo* del Design

testo di/text by Gianpiero Alfarano

MANZÙ

Fino a quando l'evoluzione di un progetto si potrà ripercorrere attraverso le tracce lasciate da un disegno, riconoscere e ricostruire i ragionamenti avvenuti sarà il valore potenziale capace di ripercorrere i pensieri che lo hanno generato. Oggi che la progettazione avviene totalmente al computer attraverso un processo di riscrittura sulla stessa modellazione dell'oggetto in un continuo progredire per aggiustamenti additivi e sottrattivi, ripercorrere le fasi di evoluzione di un progetto è relegata quasi a una questione di indagine forense. Fino ad ora abbiamo vissuto con la consapevolezza che le tracce lasciate su carta possono ancora, a distanza di tempo, far leggere le intenzioni del progettista: un esempio per tutti i Codici di Leonardo da Vinci. Conservare, custodire un disegno nell'era del digitale garantisce l'immortalità proiettando ancor di più la durata del diretto riscontro sostanziale di come ha ragionato il progettista. Valore fondamentale oggi precluso invece alla progettazione digitale che procede documentando l'opera finita e non la sua crescita generativa. Se nascono quindi nuovi archivi per custodire i disegni che le generazioni di disegnatori su carta ci hanno lasciato non è solo protezionismo identitario, ma tangibile appropriazione di come le idee sono nate, hanno preso piede, si sono evolute e hanno contribuito al cambiamento culturale. Dal 2015 la Fondazione Manzi arte e design¹, si fa carico di custodire e di studiare l'intera opera di uno dei designer italiani che ha dato lo slancio più significativo nell'innovazione del car design in Italia e nel mondo. Riesaminare oggi i disegni di Pio Manzù, missione da compire per la Fondazione che ne custodisce 1.500, incide su una parte significativa della ricostruzione storicistica non solo dell'autore. Va ben oltre soprattutto nel ricostruire l'incidenza culturale del lavoro di un designer in un'epoca, di un passato recente, che ha dato una svolta notevole al design italiano costituendone addirittura cifra esemplare a livello internazionale. Dopo il design di Pio Manzù le auto di tutto il mondo non sono state più le stesse. In ognuno dei suoi disegni si ricava la sua sostanziale posizione rispetto alle questioni legate alla forma, al dibattito culturale di quegli anni e soprattutto la sua sensibilità verso l'etica del progetto. Il suo pensiero di progettista e la sua formazione di designer ha stretta corrispondenza con la cultura del progetto impostata dalla scuola di Ulm di cui ne fu uno dei più eccellenti allievi. Il talento per il disegno lo acquisisce per discendenza. Figlio dello scultore Giacomo Manzù conosceva bene il valore del disegno come qualità espressiva di un'idea. La cura del dettaglio e la minuziosa perizia nello studiare il particolare che si evince dai numerosi disegni tecnici oggi raccolti dalla fondazione e disponibili per la consultazione, non danno solo corrispondenza alla sua predisposizione alla meccanica e alle tecniche costruttive, ma riportano evidente la sua abilità di usare il disegno per controllare e per presentare le sue idee in modo chiaro, univoco e graficamente già invitanti a vederne la bellezza dell'oggetto finito. Dal padre aveva probabilmente ereditato la ricerca della sintesi nel segno. Sui fogli su cui ha espresso il suo lavoro, il disegnare risulta per lui una continua ricerca di una forma primaria, quasi assoluta che possa nella semplicità geometrica racchiudere sia la complessità del funzionamento, ma anche il valore di coerenza formale con l'uso a cui l'auto o altro oggetto erano destinati. La sua passione viene ad amplificarsi con gli insegnamenti avuti ad Ulm. Il passaggio in quella scuola seppe indirizzare la sua personale ricerca verso presupposti teorici nel trovare regole pratiche di assonanza reciproca tra forma e funzione. Una regola subito individuabile nei disegni è l'attenersi ad una schiettezza geometrica nella quale inscrivere le forme. Prima ancora di individuare la funzione dell'oggetto ciò che prevale è il rigore attinente ad una riconoscibilità geometrica del volume. Quando ancora studente disegna, nel 1962, un estintore per auto ecco che tutta la sua maestria nel cercare di coniugare forma e funzione raggiunge un apice di notevole capacità espressiva. Intanto mette subito in pratica la sua personale visione del design in quanto strumento etico per educare alla forma, alla bellezza ogni estrazione sociale. Il design di questo estintore lo fa rendere adatto sia ad automobili "utilitarie sia su vetture di rappresentanza", come lui stesso scrive. La forma di questo oggetto è di una purezza aulica: un cilindro nel quale si individua la parte accessibile all'uso solo in significativi dettagli evidenziati attraverso la differenza di colore. Il tocco geniale arriva con la proporzione. Dettata dalla necessità di essere di piccole dimensioni, ne diventa uno stimolo quasi provocatorio di semplificazione e sintesi formale. Il cilindro/contenitore di 85 mm di diametro con kg. 1,5 di peso era sufficiente per non ingombrare in auto e permetteva di essere ben afferrato da una qualsiasi mano. Questo estintore, caso ante litteram mai eguagliato, non ha la maniglia come invece, a distanza di diversi decenni ormai, ancora oggi, hanno gli estintori disseminati in ogni edificio pubblico. L'estintore di Pio Manzù, reso pratico e reso elegante nella forma ha fatto poi da suggeritore a tutti gli attuali spray ad uso personale che invadono i nostri armadietti casalinghi senza riuscire invece a diventare capo scuola di tutto quel design di estintori che si sono continuati a disegnare dopo di lui. Quelli attuali non sono per niente passati da quell'insegnamento anzi forse ai molti è proprio sconosciuto e nessuno più, dopo Pio Manzù, si è posto nell'ottica di dare forma dignitosa ad un oggetto che fa più uso di sé quando non è in funzione ed è solo presenza fisica, meglio sarebbe di bella presenza così come lo aveva ben pensato Manzù, che quando è in funzione per domare un incendio. La bellezza non ha élite, secondo Pio Manzù. E ancor di più, lui non poneva nessuna differenza nella progettazione, sia che si trattasse di oggetti comuni sia che si trattasse di auto di prestigio. Anzi è proprio in questo la sua personale battaglia che ne ha fatto la sua affermazione a livello mondiale: riteneva che l'auto dovesse essere nient'altro che un oggetto d'uso con una priorità in più. Ossia, rispetto a qualsiasi altro oggetto

Until the evolution of a project can be traced through the footprints left by a design, recognising and reconstructing the reasoning that has taken place is the way to retrace the thoughts that generated it. Now that design takes place entirely at the computer through a process of rewriting the same modelling of the object in a continuous progression for additive and subtractive adjustments, retracing the phases of evolution of a project is almost relegated to a question of forensic investigation. Until now we have lived with the awareness that the traces left on paper can still, after some time, let us comprehend the intentions of the designer: an example is apparent with the codes of Leonardo da Vinci. Preserving a design in the digital age guarantees immortality of the direct substantive confirmation of how the designer has reasoned. Nowadays it seems that documenting the finished work precludes the digital design and therefore does not document the generative growth. Therefore, if new archives are created to preserve the drawings that generations of designers have left us on paper, it is not just identity protectionism, but tangible appropriation of how ideas were born, have taken hold, evolved and contributed to cultural change. Since 2015, the Fondazione Manzi arte e design has attempted to preserve and study the entire work of one of the most progressive and innovative Italian car designers.¹ If one is to review the drawings of Pio Manzù, it would become a huge mission as the Fondazione houses 1,500 designs. These drawings do not only provide a significant history of the designer but they go much further in reconstructing the cultural impact of a designer's work in an era which has given a noteworthy turn to Italian design and who constitutes an exemplary figure at an international level. After the designs of Pio Manzù, cars from all over the world were no longer the same. In each of his drawings we get his substantial position in relation to the issues related to the form, the cultural debate during the years he was active, and above all his sensitivity towards the ethics of the project. His thinking and training as a designer closely corresponded with the culture of the projects set by the school of Ulm (where he was one of the most prestigious students). His talent for design was hereditary; he was the son of the sculptor Giacomo Manzù who well knew the value of drawing as the expressive quality of an idea. His attention to detail and meticulous expertise in studying the particulars that emerge from the numerous technical drawings collected today, not only correspond to his predisposition to mechanics and

doveva saper bene fare i conti con il contesto, con le strade, con il traffico, con il parcheggio, con l'ambiente tutto perché lui, in anticipo sui tempi, aveva già ben compreso che l'auto non è un oggetto personale, ma un mezzo privato che ha però l'obbligo di rispettare e agire per il benessere della collettività. Con il design di Pio Manzù si definisce in modo chiaro e univoco la fine dell'egemonia americana dello Streamline praticato fino a quel tempo come stile funzionale ed elegante in qualità di cifra stilistica di modernità nel disegno dei mezzi di trasporto. Alla linea curva che segue e invita alla aerodinamicità, Manzù sostituisce il lato obliquo di una geometria pura ed elementare volutamente riconoscibile come segno di razionalità. Negli anni 60 in Italia, come pure in giro per il mondo, le linee ipotizzate da Norman Bel Geddes, disegnate da Raymond Loewy, esasperate dalle Cadillac a pinne di squalo erano ancora le forme che ponevano prepotente eleganza più che dare la vera presunta velocità alle auto. In Italia l'auto pur riuscendo a distaccarsi dallo status symbol, scollandosi la presunzione di dover essere "oggetto di prestigio" assumendo già con la 500 di Giacosa il ruolo di "utilitaria", prima del design di Pio Manzù aveva comunque l'aspirazione al vanto e alla preminenza delle rotondità. La Fiat 500 disegnata da Dante Giacosa era sì tondeggiante, ma non certo per vincere l'attrito dell'aria. Era un retaggio stilistico che pur nel piccolo, che pur nelle ristrettezze economiche cavalcava ancora la moda del linguaggio diffuso del car design. Il design che Pio Manzù propone evolve il tratto curvilineo in pochi segmenti tanto da trovare comunque continuità lineare semplicemente delineando la forma per linee spezzate e passando da un segmento ad un altro attraverso un angolo medio, un angolo invitante alla continuità evitando una brusca interruzione: l'angolo che porta ad avere un lato obliquo. C'è in ogni disegno di Pio Manzù una linea obliqua. Un lato che raccorda, che media prima di incontrare l'incidenza ortogonale tra le linee. Basta vedere i disegni a partire dall'invenzione da lui avuta del roll-bar per il trattore del 1964 disegnato per la sua tesi di laurea, quelli della Autonova FAM del 1964, quelli dei veicoli a tre ruote per la Piaggio del 1966, quelli del veicolo Monoscozza del 1967 e tanti altri fino a riconoscerne l'impronta anche nella lampada Parentesi ridisegnata su suo suggerimento da Achille Castiglioni nel 1969 dopo la sua prematura scomparsa. Il design che lo ha reso famoso al mondo, quello della Fiat 127 ne è la testimonianza più evidente. L'intero volume dell'auto è inscritta in un triangolo, che passa ad essere trapezio, che diviene la forma che fa scuola al mondo nel dare con poche linee il disegno dell'utilità fatta auto e l'utilità fatta rigorosa geometria dell'essenziale². C'è un oggetto che stupisce ancora oggi per la sua rigorosa essenzialità. Cronotime l'orologio ruotabile e orientabile ha proprio il suo assetto variabile grazie all'impostazione geometrica ottenuta attraverso l'inclinazione a 45 gradi della connessione tra i due spicchi di tubolare anellare che lo compongono. Un orologio che in qualsiasi posizione si scelga di avere ha sempre evidente un assetto "storto", obliquo rispetto a qualsiasi convenzione formale sembra accettare la sua condizione per facilitare una comodità visiva. Manzù anche in questo oggetto totalmente libero da geometrie segmentate riesce a porre l'attenzione alla linea obliqua. Il semplice che si fa notare. Innovazione formale che fissa nei soli parametri geometrici la destinazione d'uso di questo oggetto quasi a racchiudere nella forma non solo la sintesi volumetrica, ma anche l'innovazione tecnologica che contiene. Cronotime è stato infatti il primo orologio a transistor in Italia e a chi lo avesse avuto negli anni 60 in cui è stato prodotto, prima come gadget per la Fiat e successivamente in produzione e distribuzione più ampia da Ritz-Italora, ne avrebbe percepito la novità nel suo complesso e non per il suo nuovo modo di funzionare. Una vera lezione di design secondo la più in voga delle prescrizioni della cultura del progetto di quegli anni: fare il più con il meno. Una lezione che continua visto che Cronotime è ancora in produzione nel catalogo Alessi e fa parte della collezione permanente del MoMA di New York. Riconoscere nel design di Pio Manzù l'impronta della scuola di Ulm come promotrice del cambiamento epocale è sicuramente cosa giusta e appropriata, ma si deve alla reciproca stima tra Giacosa e Manzù il vero salto di qualità nel design delle automobili in Italia che ha fatto scuola al mondo. Il passaggio di testimone tra Giacosa e Manzù ha permesso lo sdoganamento definitivo dello stilismo americano imperante e la nuova concezione di innovazione del design in campo automobilistico. Giacosa pur esperto in progettazione aeronautica e incline anche per professionalità acquisita allo studio della aerodinamicità, della stessa ne utilizzò solo la nozione di leggerezza più che di sfida all'attrito. Nei suoi progetti l'utilizzo della carrozzeria come struttura portante permise il successo della Vespa prima e della Fiat 500 più tardi. Pio Manzù assumendo appieno questa esperienza del suo maestro la fece propria portando l'auto ad essere un unicum tra struttura e forma capace di includere la semplificazione costruttiva e il vantaggio economico della produzione. Nel semplificare Manzù riesce a tenere fede sia all'eredità di Giacosa, sia agli insegnamenti razionali dell'impostazione metodologica della scuola di Ulm, ma anche ad imprimere la sua cifra stilistica oggi più chiaramente leggibile potendo riesaminare su un unico piano l'intera sua opera di disegni. L'aver accesso attraverso la Fondazione alla rilettura di scritti, disegni, fotografie, modelli, prototipi, per gran parte materiale inedito, permette proprio di riappropriarsi del linguaggio personale non ancora del tutto studiato. Riconoscere in un progettista la sua cifra stilistica può essere inteso come un esercizio di mera riconoscenza di identità e invece si presenta come una stimolante sollecitazione a trovare i percorsi mentali e quindi di progetto che hanno maturato le forme di cui ci siamo serviti per cambiare le visioni del mondo che ci cambia. Con Pio Manzù guardando il lato obliquo.

construction techniques, but clearly show his ability to use drawings to check and to present his ideas in a clear and graphic way. This allows the viewer to see the beauty of the finished object. He had probably inherited the search for synthesis in drawing from his father. It is apparent that for him, drawing was a continuous search for a primary form – the primary form was that which could function with the complexity of the internal operations of the car yet also show geometric simplicity. His passion was amplified with the education he had received at Ulm. From this schooling, he was able to direct his personal research towards theoretical assumptions in finding practical rules of mutual assonance between form and function. A rule that is immediately identifiable in the drawings is his adherence to a geometric simplicity with which he creates the forms. In 1962, when he was still a student, he designed a fire extinguisher for cars; his mastery in combining form and function reached a peak of considerable expressive capacity. In the meantime, he immediately put his personal vision of design into practice as an ethical tool used to educate, create form, and create beauty. He writes that the design of this fire extinguisher allows it to be suitable for both "utility and presentation". The shape of this object is simplistically stark: a cylinder in which the part accessible to use is identified only through the colour difference. The ingenious twist is the proportion. Due to the need to be small, it is a combination of simplification and formal synthesis. The cylinder is 85 mm in diameter and weighs 1.5kg; this is small enough to not clutter up in the car yet large enough to allow a good handheld grip. This extinguisher was an ante litteram case; it did not have a handle. Today, after several decades, extinguishers scattered around many public buildings still have these redundant handles. The fire extinguisher of Pio Manzù was practical and elegant and so became a prototype for all the current sprays for personal use that we have at home today, yet the design never succeeding in becoming the standardised fire extinguisher. The current ones do not follow his design and therefore no one has created such an object that makes more use of itself when it is not in operation and is only physically present. According to Pio Manzù, beauty has no elite; due to this, he dedicated himself to the design whether he was designing a common object or a prestigious car. It is precisely with this that he made his affirmation in the world: he believed that the car should be nothing more than an object of use with an extra priority. That is to say that he compared the car to any other object; he

had to know how to deal with the context, the streets, traffic, parking, and the environment. This is all due to the fact that he was ahead of his time and understood that cars were not just personal objects, but private vehicles that had the obligation to respect and act for the well-being of the community as a whole. With the design of Pio Manzù, the end of American hegemony is clearly and unequivocally defined; Manzù replaced the oblique side of a pure and elementary geometry with curved aerodynamic lines and this is deliberately recognisable as a sign of rationality. In the 60s in Italy, as well as around the world, the lines used by Norman Bel Geddes, designed by Raymond Loewy, seen with the Cadillac shark fins were still the shapes that posed arrogant elegance rather than giving a real alleged speed to the car. In Italy, the car was still able to detach itself from the status symbol, disconnecting itself from the presumption of having to be "the object of prestige" and assuming the role of "utilitarian"; this is seen with the Fiat 500 of Giacosa which came before the design of Pio Manzù. This car still had the aspiration of roundness but the Fiat 500 designed by Dante Giacosa was so round that it didn't avoid the friction of the air. The Fiat 500, although small was a stylistic legacy that gained prominence in car design. The design that Pio Manzù proposed was to evolve the curved line by a few segments so as to find linear continuity by simply outlining the shape by broken lines and passing from one segment to another through a medium angle and the continuity avoids any abrupt halt: the angle leads to an oblique side. In every drawing by Pio Manzù there is an oblique line. One side connects, which mediates before meeting the orthogonal incidence between the lines. It is sufficient to see the drawings he made starting from his invention of the 1964 tractor roll-bar designed for his graduate thesis, the 1964 Autonova FAM, the three-wheeler vehicles for the 1966 Piaggio, the Monocoque vehicle from 1967 and many others. This is seen insofar as to the point of recognising its imprint in the Parentesi lamp which was redesigned by Achille Castiglioni in 1969 after his untimely death. The clearest evidence of this and the design that made him famous in the world was that of the Fiat 127. The entire volume of the car is constructed in a triangle, which becomes a trapezium; this teaches that a few lines, utility and rigorous geometry are essential in design.² There is an object that still amazes today for its rigorous minimalism. The rotatable and adjustable Cronotime clock has its own variable structure thanks to the geometric setting obtained through the

45-degree inclination of the connection between the two segments of the tubular wedges that it is composed of. This is a clock that in any position has a "crooked" structure. It is oblique in order to facilitate visual comfort. Also with this object, free of geometrical constraint, Manzù succeeds in utilising the oblique line. Simple is what stands out. Formal innovation is seen when the geometric parameters allow the object to function for its intended use while also containing technological innovation. The Cronotime was the first transistor clock in Italy and it was used as an accessory for Fiat in the 1960's and later on with Ritz-Italora. It would have been used originally for its novelty rather than for its way of functioning. It was a lesson from the design culture during those years: doing the most with the least. It is a lesson that holds continuity since the Cronotime is still in production in the Alessi catalogue and it is part of the permanent collection of MoMA in New York. Appreciating the role that Ulm played in the epochal change that the designs of Pio Manzù lead to is important, however, it is the relationship between Giacosa and Manzù that provided the true leap in quality in the design of cars in Italy and the world. The relationship between Giacosa and Manzù allowed the breakdown of the prevailing American style and replaced it with new conceptions of design innovation in the automotive field. Although Giacosa was an expert in aeronautical design, he only concentrated on the notion of lightness rather than aerodynamics. In his projects, the use of the body as a supporting structure allowed the success of the Vespa first and then the Fiat 500 later. Pio Manzù fully assumed the experience of his master and made it his own by evolving the car to be a unique structure and form capable of including constructive simplification and economic advantage in terms of production. Manzù was able to incorporate both Giacosa's influence with the teachings of the methodological approach of the school of Ulm. He was also able to include his own stylistic code, which is now more clear and legible through the selection of drawings available. The Fondazione allows us to view writings, drawings, photographs, models, prototypes, and for the most part, the works are unpublished material. This makes it possible to compile his personal language that has not yet been fully studied. Recognising a designer as a stylistic figure is mere recognition of identity, however, when we can solicit the project paths and can visualise his matured ideas that have been used to change the visions of the world, this changes our perception. With Pio Manzù we

are looking at the oblique side.

Note

(1) La Fondazione Centro Studi e Archivio Pio Manzù, con sede a Bergamo, raccoglie e rende fruibile con un'esposizione permanente l'intero Archivio Pio Manzù: scritti, disegni, fotografie, modelli, prototipi. Sostiene iniziative, progetti e manifestazioni di alto profilo per incentivare studi e ricerche nel campo del design, della tecnologia, dei materiali, dei processi di produzione, dei mezzi e delle infrastrutture per la mobilità, dell'ambiente ed è costantemente rivolta a documentare e promuovere la sperimentazione e l'innovazione con particolare attenzione al mondo dei giovani progettisti e delle imprese.

www.fondazionepiomanzu.it

(2) Ricostruzione dello schema geometrico della FIAT 127 di Pio Manzù disegnato da Massimo Grandi

"Tutta la 127 è costruita intorno a questo schema, che nella realtà scompare, ma lascia il suo segno nell'armonia, nell'equilibrio della composizione." (Massimo Grandi)

Bibliografia

-AA.VV., *"Pio Manzù Designer"*, a cura di Enrico Leonardo Fagone, Errestampa, Bergamo, 2018

-AA.VV., Atti Convegno: *"Giornate internazionali di studio organizzate dal Centro Ricerche Pio Manzù, dalla Fondazione Gorbaciov e dall'Università degli Studi di Bologna"* - XIX edizione, Ed. Centro internazionale sulle strutture ambientali Pio Manzù, 16-19 ottobre 1993, Rimini

-G. Di Pietroantonio, *"Pio Manzù"*, Electa, Milano, 2018

-G. Genta, M. Grandi, L. Morello, *"La più veloce"*, Libreria ASI, Torino, 2017

-M. Grandi, *"Car Design"*, Alinea, Firenze, 2006

-M. Grandi, *"Quando le disegnava il vento"*, Libreria ASI, Torino, 2012

-G. K. Koenig, *"Il design è un pipistrello mezzo topo mezzo uccello"*, Ponte alle Grazie, Firenze, 1991

-E. L. Fagone, *"Il design dell'automobile in Italia"*, in OTTAGONO 113, Ed. CO.P.IN.A. Dic1994-Feb1995, Milano

a destra/ on right: Cronotime (1969) orologio elettronico già in copertina della prestigiosa e intransigente "Form" nel n.46, del maggio 1969 / Cronotime (1969) electronic clock already on the cover of the prestigious and intransigent "Form" in n.46, May 1969

in apertura/ opening page: Veicolo a tre ruote (1966) disegno della proposta di citycar per l'azienda Piaggio / Cronotime (1969) electronic clock already on the Three-wheeled vehicle (1966) design of the city car proposal for the Piaggio company



in alto/ below: Fiat 127 (1968) proclamata "Auto dell'anno" nel 1970, ha rappresentato nella storia della Fiat una tra le vetture in assoluto di maggiore successo prodotte dall'industria automobilistica italiana destinata a influenzare in maniera significativa la produzione mondiale/ Fiat 127 (1968) proclaimed "Auto of the year" in 1970, represented in the history of Fiat one of the most successful cars produced by the Italian automobile industry destined to significantly influence world production.

