

Kar-a-sutra : Italy, the new domestic landscape : [exhibition], Museum of Modern Art, New York, 23 May-11 September 1972

Research by Mario Bellini

Author

Museum of Modern Art (New York, N.Y.)

Date

1972

Publisher

[publisher not identified]

Exhibition URL

www.moma.org/calendar/exhibitions/1783

The Museum of Modern Art's exhibition history—from our founding in 1929 to the present—is available online. It includes exhibition catalogues, primary documents, installation views, and an index of participating artists.

kar-a-sutra

Italy: the new domestic landscape

The Museum of Modern Art, New York
23 May - 11 September 1972

Research by Mario Bellini

Sponsored by Cassina, C&B Italia
with the contribution of Citroën and
Industrie Pirelli

Produced by Centro Cassina

kar-a-sutra

Research by Mario Bellini

Collaborators: Dario Bellini
 Francesco Binfarè
 Giorgio Origlia

Exhibition
 10/24/80
 100-100

The automobile will die out, and will kill us in the process. It chokes our cities and poisons the air: it stuns us with its noise. It devours disproportionate amounts of expenditures. City planners, ecologists, and sociologists join in decrying it. Some envision utopian cities made to the automobile's own measure, while others propose such ingenuous consumer remedies as special city cars or - more drastically - recommend either abolishing the automobile or abandoning the megalopolis. In urban areas, the crisis can be overcome only by eliminating the automobile as a means of internal communication. But in less densely populated areas, seems to be no effective substitute for the automobile, now or in the future, as a means of non-public transport.

In present-day automobiles, however, we have no option other than to enter, sit - either alone or, less comfortably, in motionless groups of five or six; smoke, think, read a bit, talk to the passenger next to us or others behind us, switch on the radio, watch the landscape out of the corner of our eye, and finally get out. More important, we can speed along, accelerate, roar down the road like real sports heroes, loving the automobile itself and hating the people in the cars we overtake; we can permit others to admire our virility and economic power, of which our car is a symbol; we can implicate the car in obscene attempts at lovemaking; we can ruin ourselves for the car, kill others with it, or die in it ourselves.

Despite all this - and precisely because of all this - I believe that it makes sense today to give more thought to the automobile, to rethink the automobile, the automobile that can still stay with us.

While it goes without saying that, sooner or later, motors will be clear and quieter, it certainly won't be the automatic navigational devices or systems of propulsion dreamed of in science-fiction flights of fancy, nor the macabre anxiety that would make automobile into a swifter, sure bier, that will initiate the redemption of this fascinating mechanical monster.

Now, immediately, we must do away with the parameters of the AUTOMOBILE-MAN system and instead make the car a MOBILE HUMAN SPACE, intended for human and not automotive rites; a mobile space into which one may enter and sit down, be seated even more comfortably, stretch out, sleep, smile, converse face-to-face, observe the outside world and breathe in its essence, enjoy the sun, stand up, take films while under way, change places, sit with one's back to the driver or sideways, play cards, eat a sandwich and drink, consult a map, put away and pick up all kinds of objects, carry children and play with them, make love in a manner not conditioned by the automobile, transport baggage and things - many things and fewer people, a load of apples plus the driver, completely empty, with only the two of us and some pillows: on the way we'll buy a horse and a piano.

Why not all this, and heaven knows what else besides? Why not in millions of automobiles, why not for dollars millions of a day? Why exchange so many thousands of millions of hours of life for the squalid pagan rites of the KAR, when we still have years and years of gas, oxygen, and life to burn in the automobile? Why let ourselves be taken in by the strategy of marketing the coupé, stunned by motion, like astronauts or the drivers of race cars? Or is this perhaps just what we are unconsciously seeking, accepting it as compensation for other voids and for the tyranny of the car itself, which we are forced to drive in exhausting, interminable suburban journeys to and from work each day, or during weekends, when we feed both our illusions and the industry of escape from the city?

I don't know if there's any way out for this human race composed of ex-car owners, car owners, and would-be car owners classified hierarchically according to cubic inches, the number of cylinders, horsepower, rapidity of pickup, and maximum speed. The only answer may be in the prospect of becoming less of a motorist and giving to the automobile,

as its chief function, the role of providing human space in motion - space for more significant events; making it an effective instrument serving our need to communicate and get to know the country, or also, thanks to its capacity for mixed transport, making it also serve as a real working tool. These roles could be carried out in combination with, or as an alternative to, mass transport, saving us from becoming merely frustrated chauffeurs enslaved by our own need to get about.

It is principally in this perspective of human space in motion that the automobile must discover own proper role, the reasons for its own survival as a positive force. The dream of the automobile salesman - an automobile each year for every year of every human being - cannot possibly last much longer. In any case, as a means of locomotion serving almost exclusively individual ends, and at very high cost, the automobile would in any case reach some critical limit in the extent of its indeterminate multiplication. One interesting solution to the problem might be to organize a large number of vehicles of this kind through a capillary network of international rent-a-car companies serving the aims both of tourism and work; this would allow investments in time and space to be more rationally and fully utilized.

The prototype created in response to the invitation of The Museum of Modern Art is intended only as an indication, a proposal for the present, not as a borrowing from science fiction. It seems to us much more "revolutionary" at this stage in the "civilization of the automobile" - at a time when more than five million automobiles are being produced and rapidly consumed each year - to propose a car that is subtly different. This proposal, however, has no reference whatsoever to the concept of the trailer home, which is a faithful and often grotesque miniature of the mythical vacation house, a transportable space rather than an environment in motion, a totem that is a substitute for the urban way of life, conceived as a way of reproducing, anyhow

and everywhere, the same impenetrable domestic rites.

An essential feature of the new automobile, which is little more than sixteen feet long and six and an half feet wide, is that it has the same dimensions as a normal sedan and an extraordinary flexibility in its load capacity. It can transport a load of something upwards of twenty-six cubic feet, besides the driver; or it can comfortably carry twelve persons with baggage. This is made possible because the loading surface is evenly distributed over twenty square feet, and the interior fittings are completely movable.

But the most important innovation is the car's ability to carry more people with their baggage - just what is most lacking in the interior fittings of the traditional automobile, which tends to restrict drastically the possibility of moving about, conversing or remaining together comfortably as the circumstances of the trip may require.

The entire interior fittings of the car consist of a series of cushions, ten inches high by two feet square, which can be variously arranged as seats, backrests, armrests, forming a padded ensemble that can assume different shapes: ranging from the traditional double row of three seats to a series of six beds, from a three-sided sofa that allows one to sit facing the direction of the route, or sideways, can form either separate containers or a continuous soft platform.

The special characteristic of these cushion units is their "plastic inertia", which allows them to be positioned and kept in place indefinitely, always renewing their shape after receiving the imprints and deformations caused by the pressure of force or of bodies, without losing their special property of elasticity.

Thus, the interior of the automobile completely covered by such cushions becomes a "plastic field" available indefinitely for any new kind of use and allowing people or things to leave on them their imprint, since they are well adapted both to support and to contain.

Two flat surfaces cover the luggage compartment and the motor compartment; they may be used either to put things on, or as beds. Passengers enter the automobile by the two side doors. The car is loaded through the double rear doors: by removing the platform over the luggage compartment, the whole interior area of the car can be opened to its full extent. To permit even more flexibility, the roof of the car may be raised almost two feet by means of a pneumatic device. This does affect the car's driving potential but increases its load capacity and also allows passengers to stand up, change places, shift objects around in the car, and get in and out more easily, even when the car is parked or standing still.

A second important characteristic of the car is that the entire top section may be opened completely by retreating the windows, leaving

only three roll-bars, a central cross bar, and the windshield. Thus, the potentials of utilizing the mobile space are greatly increased, not only for those who like to travel in an open car, but also for those who wish to take photographs, make moving pictures or if they must, shoot: as well as for those who simply don't want any filters or partitions between themselves and the environment.

Considering the automobile is to be used on all kinds of terrain, we have chosen to retain the most extraordinary "vehicular philosophy" in all the history of the automobile, proposing the use of hydraulic suspension devices that offer more heights above the ground and exceptional safety and comfort en route.



EVERYTHING SEEMS NORMAL, ALMOST AS IF IN A CAR, IF IT WEREN'T FOR WHAT IS ABOUT TO HAPPEN...

È TUTTO ASSOLUTAMENTE NORMALE SEMBREREBBE, QUASI COME IN UN'AUTOMOBILE, SE NON FOSSE PER PRIMA, PER DOPO....



SOMEONE IS LOOKING BACK; AND THUS THE DISCUSSION GAINS INTEREST....

C'È ANCHE CHI GUARDA INDIETRO; È COSÌ CHE LA DISCUSSIONE INCOMINCIA A FARSI INTERESSANTE ..



UNTIL EVERYONE IS OVERWHELMED BY THE ANXIETY OF SUDDENLY CONFRONTING, AS IF IN A MIRROR, THE IMAGE OF THEIR IMPRESSIONS

.. FINCHÈ TUTTI SONO PRESI DALL'ANSIA DI CONFRONTARE SUBITO, COME ALLO SPECCHIO, L'IMMAGINE DELLE LORO IMPRESSIONI



THE FORWARD POST IS CLEAR, THE TOP OPEN; STANDING, TENSE, NOTHING SEPARATES THEM FROM THE WORLD OUTSIDE; EXCEPT EYES, LENSES, GUNS

L'AREA DI ATTACCO È TUTTA SGOMBRA, IL TETTO APERTO, NON C'È PIÙ NULLA TRA LORO, TESI, ED IL MONDO ESTERNO: SOLO OCCHI, OBIETTIVI, FUCILI



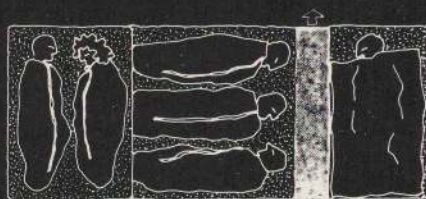
LOOKING AHEAD IS LIKE ENTERING, LOOKING BEHIND IS LIKE COMING OUT, LOOKING SIDEWAYS... AND WHY NOT PICK UP THOSE THREE WHO SPOKE ONLY INDIAN?

GUARDANDO AVANTI È COME ENTRARE, GUARDANDO INDIETRO È COME USCIRE, GUARDANDO DI FIANCO E POI PERCHÈ NON AVERE CARICATO ANCHE LORO TRE CHE PARLANO SOLTANTO INDIANO?



WHILE ON THE ROAD, ONE CAN SLEEP, MEDITATE ON INSIDE AND OUTSIDE, LOOKING AND NOT SEE. OR LOOK IN THE EYES SHE WHO DRIVES, DEPRIVED OF THESE IMAGINARY LIBERTIES

SE UNO GUIDA, SI PUÒ DORMIRE, MEDITARE IN EQUILIBRIO TRA INTERNO ED ESTERNO, GUARDARE E NON VEDERE. CON GLI OCCHI SBARZATI, GUARDARE NEGLI OCCHI LEI CHE GUIDA PRIVATA DI QUESTE LIBERTÀ IMMAGINARIE



AT DUSK THEY STOPPED, TIRED, FAR AWAY FROM EVERYTHING; THEY PISSED IN THE WOODS AND SLEEP NOW: TO TRAVEL IN THE DARK IS LIKE FALLING THROUGH EMPTINESS

ALL' IMBRUNIRE SI SONO FERMATI, STANCHI, LONTANO DA TUTTO, FELICI, HANNO PISCIATO NEI BOSCHI ED ORA DORMONO: VIAGGIARE NEL BUIO È COME CADERE NEL VUOTO



FEW WORDS, FEW LOOKS, AND NOW, IMMERSED IN THEIR EXPERIENCE, THEY SEE ONLY SAND, SAND-CASTLES, TUAREGH ON THE HIGHWAY HOME

POCHE PAROLE, POCHE SGUARDI ORMAI: CONCENTRATI NELLA LORO ESPERIENZA VEDONO SOLO SABBIA, CASTELLI DI SABBIA, TUAREGH SULL'AUTOSTRADA DEL RITORNO



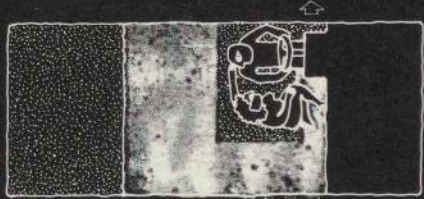
PEEPING TOM OR SAINT ANTHONY, CAN ONE FIND A DRIVER ABLE TO KEEP IN MOVEMENT THIS MAGIC UNDER THE SKY?

GUARDONE O SANT'ANTONIO, SI PUÒ TROVARE UN GUIDATORE DISPOSTO A MANTENERE IN MOVIMENTO QUESTO INCANTESIMO SOTTO IL CIELO?



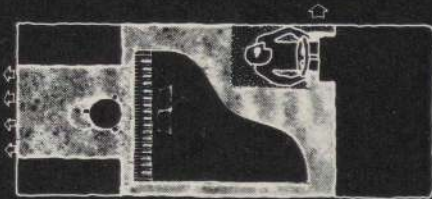
I REMEMBER AN UNUSUAL TRIP IN TWELVE, HOLDING THE BAGGAGE RATHER THAN DIVIDING OURSELVES INTO TWO CARS, WITH ONE MORE DRIVER BUT SO MUCH LESS

MI RICORDO DI UN VIAGGIO INSOLITO IN DODICI, CON I BAGAGLI IN MANO PIUTTOSTO CHE DIVIDERCI SU DUE AUTOMOBILI, CON UN GUIDATORE IN PIÙ E TANTO ALTRO IN MENO



OPEN OR CLOSED, RAISED OR LOWERED, ONE COULD GO AROUND THE WORLD IN TWO, CARRYING EVERYTHING BUT THE TENT

APERTI O CHIUSI, ALTI O BASSI, SI POTREBBE FARE IL GIRO DEL MONDO IN DUE, PORTANDO TUTTO FUORCHÈ LA TENDA



HOW MUCH ROOM FOR DREAMS... A FLYING HAREM... A GRANDPIANO FOR ITINERANT CONCERTS.... BUT NOW IT'S ALL EMPTY, TWO HUNDREDS CUBIC FEET OF WORKSPACE

QUANTO SPAZIO PER I SOGNI... UN HAREM VOLANTE... UN PIANOFORTE A CODA PER CONCERTI ITINERANTI, MA ORA È TUTTO VUOTO, PER OTTO METRI CUBI DI LAVORO

L'automobile morirà, ci farà morire, soffoca le nostre città, ne ammorbida l'aria, ci stordisce con i suoi rumori: ingoia investimenti sproporzionati; urbanisti, ecologi, sociologi concordano nella denuncia, chi ipotizzando utopistiche città a misura dell'automobile, chi invocando ingenui diversivi consumistici come le auto da città, chi proponendo più drasticamente l'abolizione dell'automobile o l'abbandono delle megalopoli.

D'altra parte, al di fuori delle aree urbane, dove la crisi è superabile solo con la eliminazione dell'auto come mezzo di comunicazione interno, proprio nei territori meno densamente insediati, non si vede con che cosa oggi e domani si possa efficacemente sostituire l'automobile quale mezzo di comunicazione non collettivo.

Ma in un'automobile di oggi noi possiamo entrare, sedere spesso soli o più scomodamente in 5 o 6, immobili, fumare, pensare, leggere un po', parlare con il passeggero in fianco o con gli altri di spalle, accendere la radio, sbirciare il paesaggio e uscire; e soprattutto possiamo correre, accelerare, rombare come veri eroi dello sport, amare la stessa automobile e odiare gli altri sulle altre che superiamo, lasciare ammirare in lei la nostra potenza virile e finanziaria di cui lei ci rassicura, coinvolgerla in osceni tentativi d'amore, rovinarci per lei, uccidere e morire.

Ma nonostante tutto questo e proprio per tutto questo io credo che abbia senso, oggi pensare ancora all'automobile, ripensare l'automobile, l'automobile che potrà restarci.

E se si può dare per scontato che prima o poi i motori saranno più puliti e silenziosi, non saranno certo le fantascientifiche fughe in avanti sugli automatismi di navigazione o sui sistemi di propulsione, né la macabra ansia che vorrebbe fare dell'automobile una veloce bara sicura, ad avviare il riscatto di questo affascinante mostro meccanico.

Bisogna ribaltare oggi, subito, i parametri del sistema AUTOMOBILE-UOMO e ricondurlo ad essere uno SPAZIO UMANO MOBILE destinato a riti umani e non automobilistici; uno spazio dove sia possibile entrare, sedersi; sedersi ancora più comodi, sdraiarsi, dormire, sorridersi, conversare guardandosi, osservare il mondo esterno, respirarne l'alto, goderne il sole, alzarsi in piedi, filmare in movimento, cambiare posto, sedersi contromarcia, di traverso, e giocare a carte, mangiare un panino e bere su un appoggio, consultare una carta, riporre e riprendere ogni cosa, portare bambini, giocarci, fare un amore non automobilistico, portare bagagli e cose, tante cose e meno persone, tutte mele più il guidatore, "tutto vuoto e solo noi due e qualche cuscino: in viaggio comprenderemo un cavallo e un pianoforte".

Perché non tutto questo e chissà cosa altro ancora? perché no in milioni di automobili, perché no per miliardi di lire al giorno? perché scambiare tanti miliardi di ore di vita con gli squalidi riti pagani della MAKKINA? se in automobile dovremo ancora bruciare anni ed anni di benzina, di ossigeno e di vita, perché lasciarci fregare dalle strategie di marketing del coupé, storditi nel transfert con gli astronauti o i piloti di rallyes?

O forse è proprio questo che inconsciamente cerchiamo e accettiamo come compenso di altri vuoti, e della tirannia stessa dell'automobile che siamo costretti a condurre faticando in interminabili marce di trasferimento suburbano per il nostro lavoro quotidiano o per alimentare nei week-ends le nostre illusioni e l'industria della fuga dalla città?

Non so se c'è una via di uscita per questa umanità di ex automobilisti, automobilisti e aspiranti automobilisti gerarchicamente classificati per centimetri cubici numero di cilindri, cavalli vapore, accelerazione da fermo e velocità massima, se non nella prospettiva di diventare molto

meno automobilisti, riservando all'automobile soprattutto il ruolo di spazio umano in movimento, di spazio per accadimenti più significativi, di mezzo efficace per la nostra ansia di comunicare e conoscere sul territorio o, grazie alle sue capacità di trasporto promiscuo, anche il ruolo di reale mezzo di lavoro: in combinazione od in alternativa con i mezzi di trasporto di massa piuttosto che ridursi a frustrati chauffeur delle proprie mere esigenze di trasferimento.

È soprattutto in questa prospettiva di spazio umano in movimento che l'automobile deve cercare il proprio ruolo, le ragioni della propria sopravvivenza positiva. Anche se non è pensabile che duri a lungo il sogno del mercante d'auto: un'automobile ogni anno per tutti gli anni di ogni essere umano; infatti come mezzo mobile a destinazione pressoché individuale e ad altissimi costi specifici essa troverebbe comunque un limite critico di significato nella sua indefinita moltiplicazione. Una soluzione interessante potrebbe essere quella di gestire una grande quantità di vetture di questo tipo attraverso una capillare rete di compagnie internazionali di rent-a-car per scopi di turismo e di lavoro realizzando una più razionale ottimizzazione degli investimenti nel tempo e nello spazio.

Il prototipo elaborato in risposta all'invito del M.O.M.A. vuole essere solo una indicazione, una proposta per oggi e non una ipotesi fantascientifica, sembrandoci molto più "rivoluzionario" proporre a questo punto della "civiltà dell'automobile" mentre sono prodotte e rabbiosamente consumate più di 5.000.000 di automobili all'anno, un'automobile sottilmente diversa; evitando ogni riferimento alle roulottes, vere e proprie miniature spesso grottesche della mitica casa per le vacanze, spazi trasportabili e non ambienti in movimento, totem sostitutivi dell'abitare urbano, concepiti per riprodurre indifferentemente e dovunque gli stessi impermeabili riti domestici.

Una prima caratteristica della nuova auto, che, lunga poco più di 5 metri e larga poco più di 2, si mantiene negli ingombri di una normale berlina, è la sua straordinaria flessibilità di carico: da 8 m³ di volume più il guidatore, a 12 persone comode senza bagagli.

Ciò è consentito dalla regolarità del piano di carico di 6 m², e dalla completa amovibilità delle attrezzature interne.

Ma la risposta maggiormente innovativa è stata data per la condizione di carico di più persone con i loro bagagli: cioè proprio dove l'attrezzatura interna dell'automobile tradizionale entra maggiormente in crisi, limitando drasticamente le possibilità di muoversi, di conversare, di stare comodamente insieme secondo le situazioni di viaggio.

Tutta l'attrezzatura dello spazio interno è affidata ad una serie di cuscini di 60x60x25 che, diversamente disposti, sono sedili, schienali, braccioli, a formare un insieme imbottito variamente configurato: dalla tradizionale doppia fila di tre poltrone ai 6 posti letto, dal divano avvolgente su tre lati a posizioni vis-a-vis o trasversali al senso di marcia, sino ai contenitori ed alla piastra morbida totale.

La particolarità degli elementi-cuscino ad "inerzia plastica" è quella di assumere e mantenere indefinitamente, e di poter indefinitamente rinnovare, impronte e deformazioni impresse da forze o corpi esterni, senza perdere le loro doti di elasticità; l'interno dell'automobile integralmente rivestito di tali cuscini diventa allora "un campo plastico" indeterminato disponibile ad ogni nuova configurazione d'uso, nel quale persone e cose possono stampare l'impronta più adatta a sorreggere e a contenere.

L'accesso all'interno dell'automobile avviene per i passeggeri dalle due porte laterali, per il carico dal doppio sportello posteriore: rimuovendo il piano sul portabagagli si apre così completamente la sezione interna della macchina.

Un'estrema flessibilità d'uso è inoltre consentita dalla possibilità di alzare il tetto dell'automobile di 60 centimetri, conservando le doti di marcia, grazie ad un dispositivo pneumatico, il che consente, oltre ad aumentare il volume di carico, di stare in piedi, e di spostarsi, di spostare cose, di entrare ed uscire con maggiore facilità anche durante le soste e l'uso da fermo della vettura.

Una seconda caratteristica fondamentale è la possibilità di aprire completamente l'automobile, dalla cintura in su, lasciando solo tre roll-bars, una traversa centrale ed il parabrezza facendo rientrare le superfici vetrate.

Le possibilità d'uso dello spazio mobile sono allora straordinariamente arricchite: non solo per chi ama viaggiare in una vettura aperta, ma per chi vuole fotografare, filmare, se proprio vuole sparare, o solo partecipare all'ambiente che sta intorno senza filtri e diaframmi.

Anche tenendo conto della necessità di usare l'automobile su ogni tipo di terreno, abbiamo voluto salvare la "filosofia veicolare" più straordinaria di tutta la storia dell'automobile proponendo l'uso di sospensioni idrauliche, che offrono più altezze da terra ed una eccezionale sicurezza e comfort di marcia.





