



Renseignements Pratiques

Lieu

Grande Galerie - 5ème étage
Centre Georges Pompidou

Dates

1er février - 30 avril 1990

Horaires

Du lundi au vendredi de 12 H 00 à 22 H 00
Samedi et dimanche de 10 H 00 à 22 H 00
Fermé le mardi

Prix d'entrée

Plein tarif : 30 francs

Tarif réduit : 24 francs

Pour les plus de 13 ans et moins de 25 ans, les plus de 60 ans, les élèves des écoles d'Art, des écoles des Beaux Arts et de l'Ecole du Louvre, les artistes membres de la Maison des Artistes.

Visites guidées

Pour les groupes de 25 personnes, sur inscription, tel : 42 77 12 33

Postes 4036 et 4690

-- 250 francs pour les scolaires, étudiants, enseignants, personnes du 3ème âge

-- 500 francs pour les autres groupes

Organisateurs

Exposition conçue et réalisée par l'ICE, Institut Italien pour le Commerce Extérieur et le Centre Georges Pompidou/Centre de Création Industrielle, avec la collaboration de l'ANFIA, Association Nationale Italienne des Industries Automobiles et de l'ADI, Association pour le Design Industriel.

Contacts presse et communication

Centre de Création Industrielle

Centre Georges Pompidou

75191 Paris Cedex 04

Tel : 42 77 12 33, fax : 42 77 29 49

Presse : Marie-Jo Poisson-Nguyen

Relations publiques : Ariane Diané-Sartorius

Event International

69, rue de la Tour

75116 Paris

Tel : 45 03 21 26, fax : 45 03 40 04

Conférence de presse

Le mercredi 31 janvier à 15 H 00

Centre Georges Pompidou

Studio 5 - 5ème étage

Suivie d'une visite de l'exposition. Grande Galerie - 5ème étage.



Pourquoi une exposition sur le design automobile italien au Centre Georges Pompidou ?

Design : une étrange catégorie de l'activité industrielle aux yeux des Français pour qui le mot, importé d'Angleterre, n'est que récemment devenu familier.

Ce concept est encore trop souvent l'objet d'interprétations réductrices, quand on n'y entend que l'histoire d'une théorie austère de la standardisation ou lorsque l'on y voit seulement l'agitation élitiste du secteur du mobilier de luxe.

Entre ces deux extrêmes, pourtant, la création industrielle concerne de multiples productions dont la conception intègre des travaux relevant d'un corpus de savoirs et de méthodes appelé "design". Et notamment les moyens de transport, les véhicules de toute échelle dont les hommes attendent à la fois efficacité et beauté.

Nul objet, plus que l'automobile, ne peut mieux illustrer ce que le design apporte à l'industrie. L'intérêt général que suscite la voiture en fait un des vecteurs privilégiés de la sensibilisation du grand public à l'activité des designers.

C'est la raison pour laquelle le CCI a choisi d'exposer les œuvres des maîtres carrossiers pour faire entrer le design - après l'architecture, avec Le Corbusier - dans la Grande Galerie du Centre Georges Pompidou. Design automobile donc, et celui des maîtres italiens qui ont collaboré avec les principales firmes européennes : Bertone, Giugiaro, Michelotti, Pininfarina.

La puissance et l'originalité des styles de ces créateurs s'expriment dans tous les modèles qu'ils ont réalisés, sans que pour autant les impératifs de marque ou les identités nationales aient dû être négligés. La raison en est qu'une culture technique ancienne a su les préparer à faire face à toute situation de commande : la culture de la région piémontaise, berceau de l'industrie automobile italienne, dont l'histoire est présente en toile de fond de l'exposition.

Une histoire qui suit celles de la mode et de la technologie, de l'esthétique et de l'économie, depuis l'apogée de la société industrielle jusqu'à l'aube de la postmodernité.

Parcours de l'exposition

La première partie de l'exposition, chronologique, retracera l'évolution de la carrosserie italienne de la deuxième moitié du 19^{ème} siècle à nos jours. A l'aide de photographies, dessins, maquettes et pièces de carrosserie, les 37 sections de cet historique marqueront chacune une étape de l'évolution : depuis "le style du détail" (le véhicule étant alors une juxtaposition d'éléments) jusqu'à la voiture considérée comme forme autonome, des voitures de grand luxe et des "hors-séries" des années 20-30 à la ligne aérodynamique des années 40; de l'explosion des années 50 aux tendances stylistiques des deux dernières décennies.

La deuxième partie de l'exposition, monographique, est consacrée aux quatre protagonistes de la carrosserie italienne : Pininfarina, Bertone, Giugiaro et Michelotti. Les douze prototypes exposés, tous des pièces uniques, ont été dessinés et réalisés en dehors de toute contrainte commerciale; ils témoignent de l'alliance réussie entre une audacieuse liberté formelle et des impératifs industriels.



Générique

L'exposition
"Design automobile
Les Maîtres de la carrosserie italienne"
est présentée du 1er février au 30 avril 1990
dans la Grande Galerie du
Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, PARIS

L'exposition est conçue et organisée par
I.I.C.E., Institut italien pour le Commerce Extérieur,
le CCI/Centre de Création Industrielle,
avec la collaboration de
l'A.N.F.I.A., Association Nationale Italienne des Industries Automobiles,
l'A.D.I., Association Italienne pour le Design Industriel

Comité scientifique

Giulio Carlo Argan
François Burkhardt
Mario Capitani
Emilio di Camillo
Giovanni Klaus Koenig
Pierluigi Molinari
Valerio Moretti
Gregorio Rampa
Roberto Segoni

Comité d'organisation

Paolo Andreis
Pietro Andrea Papp
Fiamma Tortoli

Commissariat

Giovanni Klaus Koenig
Roberto Segoni

Scénographie

Cristiano Toraldo di Francia, Andrea Noferi

Graphisme

Heinz Waibl
avec la collaboration
de Jean Widmer



Historique

Les carrossiers existaient avant l'automobile. Dès le 19^{ème} siècle, on trouve des typologies telles que cabriolet, spider, coupé...

La carrosserie semble être un secteur de prédilection pour les Italiens car, dès les débuts de "la voiture classique" 1910-1915, apparaissent les premiers noms qui resteront célèbres : Pininfarina, Castagna.

Plus tard, dans le milieu des années 20, Vincenzo Lancia imposera avec la Lancia Lambda, la première ligne italienne se différenciant alors de toutes les voitures produites dans le monde. S'ensuit une concurrence entre les Rolls Royce et les modèles italiens, les Isota Fraschini, carrossés par Farina, Sala.

C'est le temps des voitures de grand luxe (1925 - 1931).

La ligne de celles-ci évoluera considérablement avec la disparition, à la fin des années 30, du radiateur et la naissance de la première ligne aérodynamique italienne (Fiat 1500 de Revelli, Lancia Astura).

En 1946-48, la ligne italienne s'impose dans le monde avec la Cisitalia 202 de Pininfarina.

L'automobile prend alors un élan nouveau avec le boom des années 50.

Dans ce tournant de l'histoire de l'automobile, les carrossiers italiens s'illustreront brillamment, bouleversant les lignes, les volumes, le poids des voitures. Parmi eux, certains ne feront que confirmer leur réputation : Pininfarina avec la Lancia Aurelia B20 et la Lancia Flaminia coupé... D'autres se révéleront : Bertone avec Alfa Romeo, Michelotti avec la Maserati 3500 et la première BMW, Vignale avec la Cadillac (1954) et la Lancia Appia (1957) ou encore Ghia avec la Chrysler Dart DS (1955) et la Ferrari 410 (1955).

Ces carrossiers désormais mondialement connus n'auront de cesse de faire évoluer l'automobile.

Pendant les années 1960-70, Pininfarina continue ses apports originaux : Sigma PF (1963), MBC 1800 (1967), Abarth 2000 (1969).

C'est également la grande époque de Bertone : Chevrolet testudo (1963), Alfa Giulia GT (1963), Fiat 850 Soyder (1965)...

Michelotti crée la Daf 44 (1965), la Triumph Italia (1961), la Spitfire (1963)...

Tandis que Ghia sort la Mangusta (1967), la Maserati Ghibli (1966).

Giugiaro signe ses premiers modèles, la Bizzarinni Manta, l'Iguana, la Boomerang. Prototypes expérimentaux qui bouleversent le monde de la carrosserie.



Peu à peu, les carrossiers se sont transformés en designers.

Ils conçoivent des modèles en grande série pour les usines :

Giugiaro crée l'Alfasud (1971), la Vw Golf (1974)

Pininfarina crée les Peugeot 505, 104 et 504, la Rolls Royce Camargue (1975)

Bertone crée l'innocenti Mini 120 (1974), la Lancia Stratos HF (1971),

la Lamborghini LR 500 Countach (1971)... Michelotti, la BMW 2000 Touring (1971).

Dans le même temps, les carrossiers conçoivent des voitures construites en petites séries spéciales :

l'Alfa Giulia Sprint de Bertone (1972)

la BMW M1 de Giugiaro (1978)

la Fiat 130 coupé (1971), la Peugeot 505 coupé (1975) de Pininfarina.

Parallèlement à leur activité industrielle, tous ces designers réalisent des prototypes exemplaires, non commercialisés.

Pininfarina s'attache à l'aérodynamisme : prototype CR 25 (1974), Runabout Peugeot (1976), Alfa Romeo 33 Modulo (1970).

Bertone poursuit ses recherches stylistiques : Lancia Stratos A (1970), Alfa Navajo (1976), Maserati Khamsin (1973)...

A partir de 1970, l'image des Ferrari sportives devient une image exclusive de Pininfarina : 512 S (1969), GT4 BB Berlinetta Boxer (1971), GTO (1984), Testarossa (1984), F40 (1987).

Pendant les années 1980, les designers italiens maintiennent leur double activité : grande série/prototypes.

Citons pour les grandes séries les Peugeot 205 et 405 de Pininfarina, la Fiat Panda (1980) et la Fiat Uno (1983) de Giugiaro, la Citroën XM (1989) et la Volvo 780 coupé de Bertone et Gandini.

Pour les prototypes, nous retiendrons, entre autres, la Pinin 4 portières (1980) et la Peugeot Griffes 4 (1986) de Pininfarina; la Ford Maya (1984) et l'Oldsmobile Incas (1986) de Giugiaro.



A travers cet historique, on constate que la ligne italienne l'est seulement de nom. En réalité, elle est devenue une des lignes prédominantes de la production mondiale. A cela, deux raisons, les designers italiens travaillent pour la plupart des grands constructeurs internationaux. De plus, ils font école à travers le monde.

Bruno Sacco a patiemment mis au point le style des Mercedes. Ercole Spada a perfectionné pendant vingt ans la ligne des BMW inaugurée par Michelotti. Bertone et Gandini ont renouvelé la ligne des Citroën haut de gamme. Pininfarina a créé le nouveau style Peugeot. La voiture sportive anglaise porte encore l'empreinte de Michelotti, et Giugiaro a inventé la nouvelle image de Seat.

Enfin, la liste des voitures non signées par des carrossiers italiens mais qui sont imitées de leur production, soit dans l'image générale, soit dans certains détails, serait trop longue à énumérer.

Pour illustrer cet historique, l'exposition s'appuiera sur des photographies, des maquettes, des pièces de carrosserie ainsi que des dessins des projets d'origine provenant du Musée de l'Automobile de Turin, des collections personnelles des designers ou de collections privées.



Sergio Pininfarina

Sergio Pininfarina est né à Turin le 8 septembre 1926.

Il fait ses études à l'Ecole Polytechnique de Turin où il obtient le diplôme d'ingénieur en 1950.

Après une brève période d'études en Angleterre et aux Etats-Unis, il débute son activité professionnelle dans l'entreprise familiale, la Carrozzeria Pinin Farina.

En 1955, conscient de la nécessité de rationaliser le travail pour une meilleure productivité, il conçoit et fait construire une nouvelle usine à Grugliasco, près de Turin.

En 1964, Sergio Pininfarina entreprend la construction d'un Centre d'Etudes et de Recherches inauguré le 7 mars 1966 par le Président de la République Giuseppe Saragat. Seize ans plus tard, suite à l'essor pris par le secteur de la Recherche, ce centre change de siège et de raison sociale pour devenir Pininfarina Studi e Ricerche, dans un nouvel ensemble situé à Cambiano. Sergio Pininfarina en est président et administrateur.

Dans le cadre de sa politique d'investissement, il décide en 1984 de créer un nouvel établissement industriel de 23.000 m² couverts sur une surface de plus de 195.000 m² à San Giorgio Canavese, près de Turin. Cette usine sera destinée à loger le montage et la finition de la Cadillac Allanté et de la Ferrari Testarossa.

Partisan convaincu des technologies les plus avancées, il a équipé l'entreprise d'installations d'avant-garde pour l'étude, la conception et la réalisation des carrosseries : c'est ainsi que sont nés le Centre de Calcul et de Dessin, et la Soufflerie.

Pininfarina connaîtra un développement technique et productif croissant jusqu'à atteindre les dimensions actuelles de 400.000 m² avec un effectif de 2.000 personnes et un volume de production de plus de 30.000 unités, carrosseries et voitures par an.

Parallèlement à son activité professionnelle, Sergio Pininfarina se consacre aux problèmes sociaux, assumant de 1966 à 1971 le poste de Président dans un institut de rééducation pour mineurs.

En juillet 1978, il a été nommé Président de l'Union Industrielle de Turin, charge qu'il a conservée jusqu'en 1984. De 1979 à 1988, il a été député au Parlement Européen.

Sa compétence professionnelle et ses qualités humaines ont fait de lui l'un des hommes les plus décorés : ne citons pour exemples que les titres de Cavaliere del Lavoro (1976), Chevalier de la Légion d'Honneur (1979) ou Honorary Royal Designer for Industry (1983)...

Depuis 1988, Sergio Pininfarina est Président de Confindustria (Confédération Générale de l'Industrie Italienne).



Nuccio Bertone

Nuccio Bertone est né à Turin en 1914.

Depuis sa naissance, Nuccio Bertone a toujours vécu la passionnante aventure automobile de l'affaire de son père qui avait fondé la Carrosserie en 1912.

En 1934, il abandonne l'université pour se consacrer à plein temps à l'usine, et, le week-end, à des courses automobiles comme pilote "gentleman".

Après la guerre, Nuccio Bertone prend la direction de l'entreprise.

Bien qu'ayant déjà pris une certaine ampleur, l'entreprise est encore artisanale quand arrivent les voitures à carrosserie auto-portante (1940-50). A cette époque de nombreuses carrosseries doivent fermer.

Pourtant en 1952, au Salon de Turin, le stand Bertone expose deux MG qui remportent un immense succès.

Alfa Roméo confie alors à Bertone le projet Giulietta Sprint. Les 40.000 Giulietta vendues permettent à Bertone d'investir.

Il commence à réaliser pour son propre compte des prototypes ; ce sont des voitures laboratoires comme la B.A.T et la Testudo, qui font désormais partie de l'histoire de l'automobile.

Parallèlement, Bertone étudie comment utiliser les matériaux d'avant-garde, destinés à l'origine à d'autres domaines que l'automobile.

Innovation, recherche, technologie, capacité d'exploitation, audace des formes : voilà les éléments qui, joints à la nécessité d'étonner et de s'étonner, ont caractérisé, prototype après prototype, produit après produit, l'activité de la Carrosserie Bertone.

Tous ces éléments se trouvent réunis dans la dernière "Concept Car" fabriquée à Grugliasco : la Genesis, voiture sportive de l'avenir qui a été présentée au salon de Turin en 1988.

Plus de 50 ans après son arrivée dans l'usine paternelle, Nuccio Bertone est toujours présent au bureau de design. Il a fait de la carrosserie Bertone l'une des plus prestigieuses industries du secteur automobile au plan mondial. Sur tous les marchés, le nom de Bertone est signe d'élégance des formes et de fonctionnalité.

Aujourd'hui, la Carrosserie Bertone compte 1.500 salariés et fabrique plus de 20.000 voitures par an.

Elle travaille pour les principales firmes mondiales et dispose de bâtiments ultra-modernes sur plus de 300.000 m². Ces bâtiments sont équipés d'installations pouvant assumer des productions de haute technologie.

Citons parmi ses grandes productions, les Lamborghini Muira, Countach, etc..., la Lancia Stratos, la Ferrari Divo 308 GT4, l'Alfa Roméo Montréal, la GM Opel Kadett cabriolet, la Volvo 780 et "dernière", la Citroën XM (voiture de l'année 1990).



Giorgio Giugiaro

Giorgio Giugiaro est né à Gressio en 1938.

Il fréquente des écoles de dessin et suit des cours d'Art figuratif aux Beaux Arts.

A 17 ans, il entre chez Fiat au Centre de Style où il travaille pendant 4 ans avec Dante Giacosa.

Fin 1959, il entre à la Carrosserie Bertone comme responsable du style.

Les années passées aux côtés de Nuccio Bertone sont fondamentales pour Giorgio Giugiaro qui s'affirme alors dans le monde du design turinois.

En 1965, il devient Directeur du Centre du Style et de Projets de la Carrosserie Ghia.

En 1968, Giorgio Giugiaro, commence une activité indépendante et fonde avec Aldo Mantovani et Lucio Bosio, l'Ital Design qui propose une nouvelle formule dans le domaine de l'automobile. Il s'agit de fournir aux constructeurs tous les supports nécessaires à l'industrialisation (style, modèles, prototypes, temps et méthodes de production, automatisation, faisabilité). Sous la marque Ital Design, il a dessiné plus de 75 voitures.

Sa collaboration avec le Groupe FIAT, commencée en 1975, s'est concrétisée avec la nouvelle gamme Lancia : Delta, Prima et Thema, les Fiat Panda et Uno. Il est le créateur de la Croma, la Golf 1, la Saab 9000, Ibiza et des Renault 21 et 19.

Fort de son succès, Giorgio Giugiaro crée en 1980 la Giugiaro Design, Société où ses talents de designer sont appliqués à d'autres domaines que l'automobile.

Parmi les principaux produits développés, citons :

les lunettes et appareils photographiques Nikon, les orgues électroniques Bontempi et Farfisa, les stylos à bille Parker. Ou encore, la machine à coudre électronique Necchi Logica, l'électroménager Candy, les chaussures de jogging Kappa et le nouveau format des pâtes Voiello. La diversification est maximale puisque Giugiaro Design s'intéresse également aux moyens de transport (bateaux, avions, bicyclettes) et aux aménagements urbains.

En 1981, la firme Tokyo Hattori Seiko fait appel à lui pour dessiner une collection de vêtements pour hommes.

Les principales expositions dédiées à Giorgio Giugiaro ont eu lieu en 1981 à Rotterdam et en 1983 à Rome et au Japon en 1988 et 1989.

Il a, en outre, participé comme intervenant à l'International Design Conference D'Aspen en 1981 et au Congrès de l'International Council of Societies of Industrial Design à Milan en 1983.

En 1980, Giorgio Giugiaro reçoit de la Société Britannique des Artistes et Designers Industriels, le Prix SIAD et, en 1984, le Jury de l'ADI (association des designers italiens) lui remet le "Compas d'Or" pour l'ensemble de son oeuvre.

Il est élu au Comité de Direction de l'ADI en 1985, et assure parallèlement un cours de design automobile à la Faculté d'Architecture de Turin.



Studio Michelotti

Giovanni Michelotti fonde le studio Michelotti en 1949.

Ce studio développe un style de voitures différent avec des idées nouvelles et des formes créatives. C'est une ère nouvelle pour l'automobile, les consommateurs s'enthousiasment pour toutes les créations des carrossiers italiens et pour des véhicules créés en fonction de leurs désirs.

Le studio Michelotti entame ainsi une période pendant laquelle un style expressif lui permet de se faire connaître dans le monde entier.

C'est à cette époque que sont créées la Fiat 8V "Démon Rouge", la Maserati 3500GT Spider et la Nardi Lancia "Rayon Bleu".

Michelotti ne se contente pas du secteur automobile, mais réalise avec le même esprit inventif et le même talent des machines à café express, des réfrigérateurs et des lampes.

En 1956, Michelotti dessine un véritable petit chef-d'œuvre : la Renault Alpine A110. Suite à ce succès, les constructeurs du monde entier demandent sa collaboration.

Le premier est Triumph Co. pour lequel Michelotti conçoit et dessine pendant plus de vingt ans. Puis vient BMW, au bord de la crise, pour le projet de la nouvelle 700. En 1958, sort le modèle Skyline, première voiture japonaise dessinée par un styliste italien. S'ensuit une collaboration entre la Société Hino Motors et Michelotti ininterrompue jusqu'à ce jour.

Au cours des années 60, le studio Michelotti crée un atelier pour la fabrication de prototypes et de petites séries.

Dans les années 70, sérieusement marqué par la crise pétrolière, Michelotti développe ses recherches de stylisme et se concentre sur des voitures au coût d'entretien plus modéré et destinées à une plus vaste clientèle.

A la mort de Giovanni Michelotti, en 1980, son fils Edgardo prend la direction de la Société. Il en renouvelle alors les structures, les adaptant aux exigences du marché sans pour autant changer les origines artisanales.

Aujourd'hui, le studio Michelotti base sa force sur deux éléments : le système en relief à trois dimensions avec la programmation technique par ordinateur et une équipe de stylistes internationaux et de maîtres artisans pour répondre aux exigences exclusives et sophistiquées de la clientèle.



Liste des prototypes exposés

Musée de l'Automobile de Turin

Cerano 1901
Isotta Fraschini 8A

Bertone

Stratos Lancia 1970
Zabrus Citroen 1986
Carabo Alfa Romeo 1968

Pininfarina

Modulo Ferrari 1970
Jaguar XJS 1978
Griffe Peugeot 1985

Michelotti

Pura Alfa Romeo 1988
Demon Rouge Fiat 8 v 1955
126 Fiat città 1974

Ital Design

Manta Chevrolet 1968
Medusa Lancia 1980
Incas Oldsmobile 1968

Pour tout renseignement sur les prototypes, contacter Event International.



L'Institut Italien pour le Commerce Extérieur

L'Institut pour le Commerce Extérieur (I.C.E.) est un organisme de droit public qui, sur la base des directives données par le Ministère du Commerce Extérieur, est chargé de promouvoir le commerce italien avec l'étranger notamment en soutenant les petites et moyennes entreprises. L'Institut, avec 82 filiales à l'étranger et 39 bureaux en Italie, développe en faveur des entreprises nationales des activités d'information technique et commerciale, d'assistance opérationnelle et de formation de cadres et de dirigeants. L'Institut suit la réalisation des programmes de promotion des produits italiens à l'étranger, dans les différents secteurs manufacturiers et dans l'agro-alimentaire et étudie des projets pour relancer l'image du "Made in Italy".

L'activité relative à l'information a pour but d'orienter les professionnels notamment en ce qui concerne les problèmes et les opportunités qu'offrent les marchés étrangers : cette activité est réalisée à travers les deux "branches" de l'informatique et de la presse. L'Institut dispose d'un système informatique qui, reliant les filiales étrangères à la banque de données de Rome, recueille, traite et édite en "temps réel" les informations commerciales provenant de 66 pays. L'activité de presse éditée, en plus de trois revues, également plusieurs collections d'analyses, de recherches et de documentation relatives aux produits et aux marchés.

L'assistance est structurée sur trois niveaux correspondant aux exigences réelles de chaque entreprise; de l'entreprise qui se lance pour la première fois sur les marchés internationaux jusqu'à l'assistance standardisée et enfin l'assistance personnalisée.

Dans le secteur agro-alimentaire, l'I.C.E. intervient à partir de la production jusqu'à l'exportation pour assurer aux produits des standards qualitatifs élevés.

L'Institut forme également des cadres et des dirigeants pour l'export. L'internationalisation croissante de l'économie et les nouvelles techniques d'échange s'imposant, rendent en effet toujours plus importante la diffusion et la mise à jour permanente de la culture du marketing international.

L'I.C.E. consacre 50% environ de son budget à la promotion. Outre les supports traditionnels de promotion, tels les foires générales et sectorielles ou les expositions indépendantes, l'Institut s'oriente toujours plus vers de nouveaux services. Parmi ceux-ci il faut signaler un programme spécial de développement des nouvelles formes de collaboration industrielle. De plus, depuis quatre ans, l'I.C.E. a développé le projet "Image du Made in Italy" : ce programme, à travers une série d'actions promotionnelles conjointes, veut donner aux visiteurs étrangers une image d'ensemble de la réalité industrielle italienne correspondant au progrès atteint à l'heure actuelle dans le domaine de la technologie. A ce projet se rattachent entre autres les grandes expositions "d'image", type "Mode d'Italie", "Italie 2000", "Système Italie", "Eureka" et "Compas d'Or - Italian Design" qui se sont tenues respectivement à New York et à Moscou en 1988 et à San Paulo, Vienne et New York en 1989. De même, l'exposition "Design Automobile - Les Maîtres de la Carrosserie Italienne" rentre dans le cadre de ces interventions.



Message du Président de l'Institut Italien pour le Commerce Extérieur

L'automobile évoque des impressions et des significations qui vont bien au-delà de l'utilité quotidienne d'un moyen de transport mécanique : elle est depuis ses débuts synonyme de mobilité, de vitesse et de ligne. Elle incarne donc la technique et le progrès, mais également le style et l'originalité profonde de la culture qui l'a fait naître.

Design Automobile est une exposition des produits du dessin et de la technique, et c'est aussi le récit d'une histoire singulière qui résume un certain "modèle italien".

La carrosserie italienne doit son renom à des orfèvres en la matière, à des écoles qui se sont attachées à la création des formes pures, dignes de figurer en bonne place parmi les arts plastiques.

Ces formes sont devenues des produits industriels; elles tiennent compte des besoins du marché et des exigences de l'automation. Elles restent toutefois l'expression d'individus et de leurs cultures, et d'ailleurs les maîtres carrossiers ont su affronter la production industrielle tout en sauvegardant le caractère artisanal de leur activité.

Nous retrouvons ici l'Italie d'aujourd'hui : un pays où le dessin et la sculpture vivent en symbiose avec la technologie et, ensemble, tendent à faire renaître le paysage culturel et industriel. De cette "renaissance" témoignent déjà les éléments les plus vivaces, ces artisans et ces industriels qui d'un commun effort produisent pour le marché.

Ces voitures conçues en Italie appartiennent à un monde qui ne connaît plus de frontières. Les stylistes de l'automobile, représentants d'une civilisation à laquelle l'Italie a beaucoup contribué, ont allié à la réalisation industrielle un dessin qui reflète une longue tradition artistique et, en même temps, ils lui ont donné un langage moderne et universel, capable d'exprimer la mobilité, la vitesse et l'harmonie.

Marcello Inghilesi



Le CCI et le design

La sensibilisation et l'éveil de l'intérêt du grand public pour tout ce qui a trait à la création industrielle sont l'une des missions du CCI au Centre Georges Pompidou qui accueille plus de 20.000 personnes par jour : faire découvrir au visiteur ces domaines, lui présenter leur histoire et leurs orientations nouvelles, lui faire percevoir la notion de qualité ; faire en sorte qu'il puisse situer la création industrielle dans le développement culturel général, dans la relation de celle-ci à son vécu personnel et à celui de la collectivité.

Veut-il approfondir son savoir ? Le CCI lui offre la possibilité d'orienter sa curiosité grâce à ses conférences-débats, à son Centre d'Information, à sa bibliothèque spécialisée et à son centre de recherche documentaire. Adhérent du Centre, il aura la possibilité de suivre des cours.

Ce qui caractérise ce service public, c'est la volonté d'une promotion culturelle de l'objet ou de l'environnement quotidien, par opposition, notamment, à une promotion de design de type strictement commercial. Il se veut le garant d'une présentation multiforme des produits, au delà de leur aspect fonctionnaliste, de leur qualité technique, esthétique, voire économique ; présentation qui intègre le statut de l'objet dans sa dimension symbolique, dans ses rapports à la communication, ses capacités d'appropriation par le public, son rôle de témoin ou de fétiche à l'intérieur des courants généraux de l'esthétique.

C'est dans ce contexte que le CCI a créé des collections d'ouvrages (Monographie - Inventaire), consacre sa galerie des Brèves à la présentation systématique des alliances exemplaires de créateurs et industriels ou des tendances régionales ou locales.

La galerie du CCI sur 800m² accueille les grandes expositions monographiques ou thématiques qui font date : "Culture de l'objet, objet de culture". Nouvelles tendances, les avant-gardes de la fin du XX^{ème} siècle" (plus d'un million de visiteurs), bientôt "Raymond Loewy".

Enfin, les grands espaces du Centre sont investis, le Forum par "Design français 1960-1990 - trois décennies", et aujourd'hui, pour la première fois, une exposition consacrée au design industriel "Design automobile, les maîtres de la carrosserie italienne" entre dans la Galerie du 5^{ème} étage, lieu de grands événements culturels.

Le CCI est un des rares lieux où ces fonctions vis-à-vis du grand public sont ainsi rassemblées.



Le Centre de Création Industrielle (CCI)

Intégré dès 1972 dans la préfiguration du Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou, le Centre de Création Industrielle (CCI) est un département qui assure la présentation de l'histoire et de l'évolution au XXème siècle de toutes les composantes du cadre de vie et de la création industrielle : architecture d'intérieur, urbanisme, design de produit, communication visuelle, mode,...

Il est un observatoire des évolutions, des mutations des matériaux, des formes et des styles ; il se veut passerelle reliant forme et société, art et technique.

Le CCI a notamment pour prérogatives de mettre en évidence les interactions entre production industrielle et arts visuels et plastiques. Cette relation entre art et industrie permet de révéler l'objet industriel ou architectural, comme un témoin culturel de notre temps.

Le Centre de Création Industrielle, en liaison avec les autres départements ou organismes associés au Centre Georges Pompidou, jouit, dans cette extraordinaire unité de lieu - situation unique au monde - d'un statut de médiateur entre les différentes expressions et pratiques de la culture et de la vie au quotidien, rôle qu'il lui tient à coeur de promouvoir avec dynamisme tant par les manifestations qu'il organise, les rapports qu'il favorise entre créateurs et industriels et les relations qu'il suscite entre les différentes institutions nationales et internationales et les associations professionnelles.