

**Predella** journal of visual arts, n°34, 2014 - [www.predella.it](http://www.predella.it)

**Direzione scientifica e proprietà** / *Scholarly Editors-in-Chief and owners:*

**Gerardo de Simone, Emanuele Pellegrini** - [predella@predella.it](mailto:predella@predella.it)

***Predella** pubblica ogni anno due numeri online e due numeri monografici a stampa / **Predella** publishes two online issues and two monographic print issues each year*

*Tutti gli articoli sono sottoposti alla peer-review anonima / All articles are subject to anonymous peer-review*

**Direttore scientifico aggiunto** / Scholarly Associate Editor: Fabio Marcelli

**Comitato scientifico** / Editorial Advisory Board:

Diane Bodart, Maria Luisa Catoni, Annamaria Ducci, Linda Pisani, Riccardo Venturi

**Coordinatore della redazione** / Editorial Coordinator: Stefano de Ponti

**Impaginazione** / Layout: Stefano de Ponti, Lucio Mondini

**Predella** journal of visual arts - ISSN 1827-8655

Paolo Coen

**Ron Arad. In Reverse, Torino,  
Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli,  
20 dicembre 2013-30 marzo 2014, a  
cura di Ron Arad Associates, progetto  
e coordinamento Michael Castellana  
e Ron Arad Associates, direzione  
organizzativa alla Pinacoteca Agnelli  
Marcella Pralormo**

*The article is a detailed review of the Ron Arad exhibition, held in Turin, at the Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli (December, 20 2013- March 30 2014). The retrospective of the Israeli artist (born in 1951) was the amplest and most substantial ever dedicated to him in Italy, covering a span from 1981 until nowadays.*

Ron Arad si contorce per entrare nella sagoma argentea di una FIAT 500. Passa dai finestrini e infine sbuca dal tettuccio per concedersi ai fotografi, da solo o in compagnia di amici e conoscenti (Figg. 1 e 2). Tempo di flash, sorrisi, interviste. Il *vernissage* non è però solo questo. Per lunghi minuti lo vedi girare silenzioso attorno alle opere fino a riempire ogni metro quadro della mostra, falcata su falcata, più o meno come un leone in gabbia. Durante il cammino, a intervalli regolari, getta un occhio alla vetrina con alcuni rottami in metallo, fra cui uno giallo-nero di un'auto giocattolo della polizia, vecchio e ormai arrugginito (Fig. 3). Sembra una cosa da nulla, un passaggio a vuoto nella carriera di una stella internazionale dell'arte e del *design*. Eppure il seme della sua carriera giace esattamente lì, quando negli anni Sessanta del XX secolo un ragazzino israeliano notò quel relitto e magari dopo averlo preso a calci ne fece il primo numero della sua collezione. Immagini da copertina e resurrezione di un'auto giocattolo: Ron Arad significa le due cose insieme.

L'incontro con l'artista cade all'inaugurazione della mostra *In Reverse*, realizzata nella Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli di Torino<sup>1</sup>. Arad, nato a Tel Aviv nel 1951, dopo il diploma all'Accademia Bezalel di Gerusalemme abbandonò Israele nel 1974 per specializzarsi presso all'Architectural Association di Londra, che da quel momento divenne la sua città adottiva. Il 1981 segnò l'apertura di One Off – uno spazio di lavoro, sperimentazione e vendita ubicato nei dintorni di Covent Garden – e, insieme, il principio del rapporto d'affari con Caroline Thorman, responsabile della parte commerciale, talmente proficuo da aver resistito fino ad oggi. Il 1989 fu l'anno di fondazione di Ron Arad Associates, affiancata nel 2008 da

Ron Arad Architects per le commissioni architettoniche di scala più ampia. L'artista, per lungo tempo docente in *design* applicato alla produzione presso il Royal College of Art di Londra, si è visto riconoscere nel 2002 il premio di Royal Designer for Industry (RDI) per la "sustained excellence in aesthetic and efficient design for industry" e nel 2011 la London Design Week Medal: nel 2013 è divenuto membro della Royal Academy of Art.

*In Reverse* è l'esposizione più ampia e significativa mai dedicata in Italia a Ron Arad, ma la cosa non sembra toccarlo, né renderlo particolarmente orgoglioso. "L'idea delle retrospettiva non mi è mai andata particolarmente a genio, soprattutto perché mi sento appena all'inizio", replica anche nella circostanza, a sottolineare la forte proiezione verso il futuro<sup>2</sup>. D'altronde, al momento di inaugurare qualche tempo addietro una personale al Museum of Modern Art di New York, dal titolo *No Discipline*, ha scelto di vestire una maglietta con la frase "I Don't Want No Retrospective" e la riproduzione dell'omonimo quadro di Ed Ruscha del 1979<sup>3</sup>. In questo caso si è dovuto però arrendere. I quarantadue lavori riuniti a Torino, disseminati lungo un arco temporale che dal 1981 arriva al presente, mettono il visitatore nelle condizioni di riflettere su alcuni gangli del suo linguaggio. Un primo tema nodale consiste nei processi di recupero, rielaborazione e restituzione alla vita, in un taglio perlopiù anticonsumista, di oggetti di natura industriale successivamente considerati obsoleti e perciò scartati. Si tratta notoriamente di un'asse portante dell'intero XX secolo, capace, dopo l'avvio nel segno di Marcel Duchamp, d'innervare la poetica di maestri Pop come Andy Warhol e Robert Rauschenberg, non meno che di un congruo novero di esponenti del Nouveau Réalisme, quali ad esempio Arman, César e Jean Tinguely<sup>4</sup>. Arad, laureatosi a Londra con una tesi dedicata proprio ai *ready made* di Duchamp, nella mostra di Torino vi fa riferimento con diverse opere. Buone dimostrazioni giungono da *Aerial Light* – una lampada alogena attaccata a un'antenna dell'auto e regolabile con un telecomando – e ancor più da *The Rover Chair* (Fig. 4), entrambe del 1981. Egli stesso ne ha riportato la genesi in una conversazione con il critico Hans Ulbrich Obrist:

Mi recai ad Haverstock Hill e dietro la Roundhouse c'era un incredibile deposito di rottami, gestito da un tizio greco<sup>5</sup>. L'idea mi era sempre gironzolata per la testa, ma non avevo mai avuto il tempo di realizzarla. Buttavano via sedili in pelle dal *design* perfettamente ergonomico. Pensai allora di farci qualcosa. Andai a sceglierne uno. Ricordo che pensai che non avrei preso un vecchio sedile di automobile a casaccio, ma che lo avrei scelto con attenzione e metodo, prima una Morris, poi una Vauxhall e così via. Andai e scelsi la Rover, e questo per diverse ragioni. Una su tutte: era in vera pelle. Così è nato il mio primissimo mobile. Era il 1981. Comprai due sedili rossi a 29 sterline l'uno. Pensai di star buttando via i miei soldi. Quando li acquistai, avrei dovuto sapere che sembravano poltrone Prouvé, quelle che nessuno ha mai visto se non in fotografia. Invece non ricordo di aver pensato a

Prouvé. Mi misi a fare un disegno, con struttura e morsetti, trovai il punto per abbozzare le due curve e feci queste due poltrone<sup>6</sup>.

*The Rover Chair*, visibile a Torino nell'esemplare della raccolta di Assaf Raviv, rappresenta in parallelo una cartina al tornasole per valutare il grado di adesione dell'artista alla cultura londinese coeva. Va in tal senso sottolineato come a cavallo fra l'ottavo e il nono decennio Arad fosse in genere assimilato ai cosiddetti Creative Salvage, un'etichetta di comodo per riunire alcune future promesse dell'arte e del *design* quali Tom Dixon, André Dubreuil e Danny Lane accomunate da un chiaro derivato dalla sottocultura punk, ossia l'attitudine a realizzare mobili fai-da-te partendo da materiali di risulta<sup>7</sup>. Su questo ceppo Arad tuttavia innestò una chiave originale. Significativi risultano ad esempio gli insegnamenti appresi all'Architecture Association, in particolare da Peter Cook e Bernard Tschumi, i quali anziché imporre modelli precostituiti orientavano gli allievi verso un pieno quanto meditato sviluppo dei propri mezzi espressivi<sup>8</sup>. Venne in tal modo a crearsi un clima ideale per la maturazione di notevoli talenti individuali appartenenti al medesimo contesto, da Nigel Coates a Zaha Adid<sup>9</sup>. Fruttuoso risultò poi il recupero di alcuni fermenti acquisiti da Arad fin da giovane, incluse alcune opere di César e Tinguely. Lo studio di Tinguely, in particolare, già iniziato nel 1965 – quando la scultura *Eos XK 3* era stata installata nel giardino dell'Israel Museum di Gerusalemme – si approfondì nel 1982, anno della retrospettiva organizzata alla Tate<sup>10</sup>. *The Rover Chair*, in ogni modo, fu lo spunto per la prima, clamorosa affermazione di Arad anche in termini squisitamente commerciali.

Un giorno – narra ancora l'artista anglo-israeliano –, durante la chiusura per la festività di Santo Stefano, un tipo batté sulla porta [di One Off] e mi disse in un accento francese: 'Voglio comprare quelle sedie'. Le aveva viste attraverso la porta stessa. Non sapevo chi fosse. Non ne avevo proprio idea. E ne ordinò sei. Così dovetti trovare il modo di farle. Il tipo era Jean-Paul Gaultier. (...) Dopo quell'episodio la poltrona divenne una sorta di best-seller. Iniziammo ad acquistare tutti i sedili Rover su cui riuscivamo a metter mano e a portarli a un tizio, a Kentish Town, che li preparava. Avevo quasi paura che diventasse troppo...<sup>11</sup>.

Un secondo tema caratteristico in Ron Arad è ben rappresentato in Pinacoteca Agnelli è la spiccata attenzione verso i materiali e la cura con cui affronta il delicato passaggio dal progetto alla messa in opera. "Quando pensi a quale materiale darebbe i risultati migliori – ha dichiarato nel 2011 – può succedere una cosa, come anche la cosa opposta. Alle volte è il materiale stesso a richiedere la funzione, altre volte invece la funzione a richiedere il materiale"<sup>12</sup>. Nel volgere degli anni la ricerca si è appuntata sulle plastiche e i metalli, assumendo uno spirito, un carattere sempre più costruttivi. Ottime dimostrazioni vengono fra l'altro da

*Well Tempered Chair* del 1986 (Fig. 5), *Tinker Chair* del 1988 (Fig. 6), *Wrinkly Fish* del 1991 o, infine, da *High Tilt* e *No Spring Chicken*, prototipi realizzati sempre nel 1991 per la *Spring Collection* della Moroso. *Well Tempered Chair*, concepita nel 1986 per Vitra, deve il nome al materiale impiegato, fogli di acciaio inossidabile sagomati e tenuti insieme grazie a particolari incassi e rivetti. Le *Tinker Chairs* partono da una lastra in metallo, battuta a mano con un martello in gomma fino a divenire una sedia confortevole o, lasciando la parola all'autore, "fino a quando non confessa di essere una sedia"<sup>13</sup>. Proprio la fase realizzativa ha visto dagli anni novanta del secolo passato il frequente ricorso ad alcuni laboratori italiani, dal Politecnico di Milano ai Marzorati Ronchetti di Milano, fino alla Realize di Cantù. Tale apporto, approfonditosi nel tempo e divenuto particolarmente fecondo con Roberto Travaglia, spiega altre moderne creazioni dell'artista. Si pensi allo speciale trattamento per le fasce in acciaio corten che avvolgono l'esterno del Design Museum di Holon (Fig. 7), alla periferia meridionale di Tel Aviv; o a *Cage Sans Frontière* (Fig. 8), una monumentale scultura installata nel 2009 nella sala d'ingresso del Free Port di Singapore, ottenuta traducendo un sofisticato modello digitale in 3D in una maglia di trafilato in acciaio ultra-lucido: "I componenti in metallo sono prodotti a macchina – chiosa l'artista anglo-israeliano –, ma il solo modo per assemblarli e trasformarli nella scultura finale si deve a questi incredibili, geniali, amorevoli artigiani: essi realizzano cose dinanzi alle quali noi possiamo soltanto sederci da una parte e stupirci di come hanno fatto a farle"<sup>14</sup>.

Un terzo tema caratteristico nel percorso di Arad è la compressione degli oggetti metallici. Almeno dagli anni Sessanta l'operazione è anche qui caratteristica di altre figure del Novecento. Particolarmente significativa è in tal senso l'esperienza di John Chamberlain, il principale esponente nelle tre dimensioni dell'espressionismo astratto americano. Chamberlain installò nello studio quel che egli stesso denominò "art machine", un apparecchio appunto in grado di compattare oggetti metallici, nel suo caso molto spesso parti di automobili. Da tale processo nacquero molte e importanti opere, inclusa *The Devil and the Deep Blue Sea*, realizzata nel 1983 e oggi nella Kunsthalle Weishaupt di Ulm, in Germania<sup>15</sup>. In modo sostanzialmente analogo lavorarono diversi esponenti del Nouveau Réalisme e in particolare César, che letteralmente folgorato dall'osservazione diretta di una pressa idraulica per automobili, attraverso continue variazioni sul tema fece dei lavori di matrice industriale e meccanica la chiave di volta della sua ricerca: *Compressions*, non a caso, si chiama una sezione dell'importante mostra su César realizzata nel 2008 presso la Fondation Cartier a Parigi per la cura di Jean Nouvel<sup>16</sup>. A Torino, la simpatia di Arad con questo filone ma anche l'originalità del suo contributo possono cogliersi in lavori come *Caddy Compression* (Fig. 9) del 1987,

*Squashed Vipps Canns* (Fig. 10) del 2008 o, ancora, *Fake Stamped Genuine* del 2013. *Caddy compression* (Fig. 9) è cucito a doppio filo con un progetto fra i più ambiziosi dell'artista, *Stick and Stones*. Messo per la prima volta in opera al Centre Georges Pompidou di Parigi nel 1987, *Stick and Stones* era al tempo medesimo una *performance* e una mostra. L'artista installò nello spazio messogli a disposizione dal museo una "art machine" molto vicino a quella di Chamberlain, ossia un nastro trasportatore accoppiato a una pressa per imballaggi. Invitato il pubblico a recarsi in mostra portando con sé poltrone, sedie e altri pezzi di mobilio, egli iniziò dunque a produrre blocchi squadrati in metallo, legno, pelle o plastica, con i quali costruì intorno alla macchina un muro sempre più alto. *Squashed Vipps Canns* (Fig. 10), in mostra negli esemplari custoditi presso la Ben Brown Fine Arts di Londra, sono il risultato della compressione lungo l'asse verticale di piccole pattumiere cilindriche in metallo, attuata in vario grado, talora fino a renderle irriconoscibili. In questo caso la deformazione controllata diviene un tutt'uno con il tema del gioco. Rivelatrice in tal senso è una foto (Fig. 11) in cui Arad, come una sorta di novello Popeye, sembra poter comprimere i cestini con l'uso delle proprie sole forze – un chiaro omaggio a Tristan Tzara e, per ricaduta, alle poetiche d'ispirazione ludica caratteristiche del Dada e del Neo Dada.

I tre gangli appena messi in evidenza trovano la sintesi a Torino nel progetto 500, una serie di lavori degli ultimi anni che orbitano intorno allo storico modello automobilistico di casa FIAT. La cosa non deve stupire. La 500, prodotta in quattro milioni e duecentocinquantamila esemplari fra il 1957 e il 1975, è ormai giudicata un capolavoro dello stile italiano e uno dei simboli del *made in Italy*<sup>17</sup>. La sua genesi si lega al Vittorio Valletta, amministratore delegato dell'azienda torinese per la prima volta nel 1938 e poi responsabile del suo rilancio nel secondo dopoguerra, fino al 1966<sup>18</sup>. Valletta intuì che la piccola borghesia e il ceto operaio industriale italiani dei primi anni Cinquanta rappresentavano un potenziale bacino di domanda per un'utilitaria dai costi e consumi ridotti al minimo, in grado cioè di porsi come una seria e credibile alternativa agli scooter e ancor più alle motociclette. In tale prospettiva di marketing nacque la prima idea della 500, disegnata nel 1954 dalla matita di Hans Peter Bauhof, un giovane impiegato della Deutsche FIAT di Weinsberg, ed evidentemente debitrice del Maggiolino della Volkswagen. Chi tradusse l'intuizione commerciale di Valletta e i primi schizzi di Bauhof in un'automobile fu un terzo uomo FIAT, Dante Giacosa<sup>19</sup>. Giacosa, entrato in azienda a soli ventidue anni, si era già distinto come una delle menti più brillanti e innovative, in particolare nelle fasi dello sviluppo e dell'ottimizzazione dei prodotti. "Progettare – questa la sintesi del suo pensiero – è anche valutare le difficoltà, individuare i problemi essenziali, ricercarne le diverse soluzioni possibili e selezionare quelle

che appaiono in grado di risolverli nel modo più semplice e completo". Nei mesi a seguire, fino all'ingresso in catena di montaggio nel 1957, Giacosa estrasse dai piani di Bauhof ogni potenzialità, incidendo profondamente sul piano funzionale non meno che sull'estetico. Le qualità della 500, attestate dalla *maquette* (Fig. 12) in legno a grandezza naturale ancor oggi patrimonio del Centro Stile FIAT, furono ben presto individuate dalla critica e valsero nel 1959 a Giacosa il Premio Compasso d'Oro. La passione di Arad per questo modello affonda le radici nel passato.

Una trentina di anni fa, nel tornare da Roma in aereo meditavo sulle FIAT 500. 'Perché Roma è piena di queste vecchie macchine degli anni Cinquanta, mentre a stento si trova sulle strade anche una sola Fiat 600?', riflettevo. A mio avviso, infatti, le FIAT 600 non soltanto sono anche un poco più belle, ma anche un poco più confortevoli: 'Ma perché mai allora non sono sopravvissute?', continuavo a chiedermi. 'La ragione è che le idee non debbono scendere a compromessi', conclusi. È appunto quest'idea, la cosa più piccola qualificabile come macchina (anche se mai qualificata come tale negli Stati Uniti), ad avere avuto il sopravvento sulla sorella, soggetta invece a compromessi.

Nel tornare da Heathrow, ne vidi una – una 500 – ferma a un semaforo. 'La vende?' gridai al guidatore e lui mi rispose: 'Sì. 'A quanto?' '500'. Per un colpo di fortuna l'indirizzo fornito si trovava nel mio quartiere. Ancor oggi quell'auto è parcheggiata nel vialetto davanti a casa. Si sta arrugginando e coprendo di muschio, ormai non va più da nessuna parte; ciò che una volta era funzionale, è adesso diventato inutile, ma non di meno incantevole. A un certo punto della sua esistenza due miei studenti, Arash e Eddie, l'hanno ridipinta con una vernice fosforescente.

Arad parte da un'idea artistica forte e vi torna a più riprese, ogni volta allargandone i confini attraverso esperimenti con tecniche e materiali diversi, fino a prendere direzioni sempre nuove e a volte inattese. Questo, in sintesi, il suo metodo di lavoro. Nel caso specifico l'idea forte è appunto il modello in legno di Giacosa, che ha richiesto e ottenuto in mostra a Torino, a mo' di pietra di paragone. La 500 è affrontata attraverso la compenetrazione fra processi digitali e creazioni fisiche. D'altro canto, il titolo e il senso stesso della mostra sono figli di tale processo interattivo.

*In Reverse* – spiega l'autore – è una mostra sul passaggio dal fisico al digitale – solo che qui è realizzato in direzione invertita. Anziché manipolare i materiali per renderli funzionali o realizzare modelli digitali in vista di un oggetto funzionale, io 'inverto' la funzione degli oggetti e li faccio diventare inutili, cioè privi di funzione<sup>20</sup>.

Il primo risultato sono alcune opere in digitale. Significativa è ad esempio la 500 – da intendersi in questo caso nel modello appena uscito – che simula fotogramma per fotogramma il *crashing process*. Più spazio godono comunque le

opere fisiche, concrete. *Roddy Giacosa* e *Blame the Tools* (Figg. 13 e 14), entrambe del 2012-2013, hanno il loro principio in una sofisticata scansione in digitale del modello in legno di Giacosa, la cui sagoma inconfondibile viene suggerita e riproposta in tondini in metallo saldati e tirati a lucido oppure con losanghe sagomate e intrecciate: sia nell'uno che nell'altro caso gli oggetti concreti sono il risultato della collaborazione con l'italiana Realize. Protagonista dell'intera mostra di Torino rimane comunque il progetto *Pressed Flowers* (Figg. 15 e 16): sei FIAT 500 sono state trasportate nei cantieri navali Centralstaal di Groeningen e sottoposti a una compressione controllata, più o meno come giocattoli; ne derivano altrettante sagome da appendersi alle pareti, ciascuna dello spessore di circa 10 centimetri. Un oggetto funzionale, destinato al trasporto e all'uso in esterno, viene perciò sottoposto al processo di musealizzazione e trasformato nell'oggetto di decorazione borghese per eccellenza, il quadro.

*In Reverse* ha avuto una prima installazione nel Design di Museum di Holon (Fig. 7). La tappa di Torino presenta comunque forti elementi di novità, il più importante dei quali è certamente il contesto. Com'è noto, la Pinacoteca Giovanna e Marella Agnelli, comunemente detta "lo scrigno" o "l'astronave", è stata realizzata da Renzo Piano nel 2002 all'ultimo piano del complesso del Lingotto. Tecnicamente la mostra è dunque inserita in una ex fabbrica di automobili, tanto importante per FIAT quanto per l'ancor giovane industria italiana, per i quali lo stabilimento del Lingotto incarnò il passaggio a un sistema produttivo 'americano', capace cioè di "realizzare un avanzamento pianificato e costante del prodotto attraverso i vari reparti"<sup>21</sup>. D'altro canto, tutto questo comportava un cambiamento epocale di concepire, di vivere la fabbrica. Scomparso l'artigiano, anche il binomio manovale-operaio di mestiere volgeva a una rapida obsolescenza: il lavoratore, secondo quanto ricorda un articolo comparso su "La Stampa" il 23 maggio 1923, ne usciva trasformato in "una cellula assegnata a un dato posto che non ha bisogno di muoversi. Il pezzo di sua lavorazione giunge a lui lungo un piccolo binario ricco di rulli, viene lavorato e poi riparte e va da un altro operaio a farsi raffinare o aggraziare". La strada era aperta per il gradino successivo, ovvero per l'affermazione dell'addetto al controllo macchine. La storia del Lingotto, una stratificazione dove le capacità imprenditoriali di una famiglia si alternano all'impegno, al sudore e talvolta alla sofferenza delle migliaia che vi hanno lavorato, si percepisce ancor oggi. L'elemento caratterizzante dell'edificio, anche dopo la trasformazione e il riadattamento, rimane l'autopista (Fig. 17) per il collaudo finale delle vetture posta alla sommità, costruita nel 1921 da Giacomo Mattè Trucco: due ampie curve paraboliche collegate a rettilinei di 443 metri formavano e formano un circuito da percorrersi a velocità costante, fino a un massimo di 90 chilometri all'ora. Il lungo

nastro in asfalto e cemento armato gira attorno all'astronave di Piano, sino a caratterizzarne ogni panorama. Arad stesso continua a farvi riferimento, ogni volta che getta lo sguardo dalle vetrate: perché esattamente qui, non altrove, risiede la chiave di lettura di *In Reverse*, l'elemento che la fa 'risuonare' ed a metterla in sintonia con l'intera città di Torino.

- 1 Ron Arad, *In Reverse*, catalogo della mostra (Torino, 2013-2014), a cura di Ron Arad Associates, Torino, Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli 2013.
- 2 R. Arad, *Fast Forward*, ivi, p. 21.
- 3 L. Lee, *In Retrospect*, ivi, p. 75.
- 4 J. Carrick, *Nouveau Réalisme, 1960s France, and the Neo-avant-garde: Topographies of Chance and Return*, Ashgate Press, London 2010; *New Realisms, 1957-1962: Object Strategies Between Readymade and Spectacle*, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofia, Madrid 2010.
- 5 Haverstock Hill e la Roundhouse sono rispettivamente un quartiere a nord ovest di Londra e un ex deposito di locomotive trasformato in tempi moderni in teatro e sala da concerti. Nel 2011 Arad ha installato nella Roundhouse *Curtain Call*, uno schermo sospeso costituito da oltre 5000 cavi di silicone, sul quale è possibile proiettare filmati, animazioni e performance dal vivo, successivamente utilizzato anche all'Israel Museum di Gerusalemme.
- 6 H.U. Obrist – R. Arad, *Per sempre Arad*, in *Ron Arad. In reverse*, cit., p. 193.
- 7 G. Williams – N. Wright, *Cut and Shut: the History of Creative Salvage*, Williams & Wright Publishing, London 2012.
- 8 B. Tschumi, *Architecture and Disjunctions: Collected Essays 1975-1990*, MIT Press, London.
- 9 L. Lee, op. cit., in particolare p. 175.
- 10 Jean Tinguely, *Werkkatalog. Skulpturen und Reliefs*, a cura di C. Bischofberger, 3 voll., Galerie Bruno Bischofberger, Zürich 1982-2005; L. Lee, op. cit., p. 175.
- 11 H.U. Obrist – R. Arad, op. cit., p. 122.
- 12 C. Ho, *Ron Arad at his studio in Camden*, in "The Huffington Post", 14 gennaio 2011, ultimo accesso *on line* nel febbraio 2014.
- 13 L. Yee, op. cit., p. 177.
- 14 Ivi, pp. 87-88.
- 15 *John Chamberlain: Choices*, catalogo della mostra (New York, 2012), a cura di S. Davidson, The Solomon R. Guggenheim Museum, New York 2012.
- 16 César, *Anthologie par Jean Nouvel*, catalogo della mostra (Paris, 2008), a cura di J. Nouvel, Xavier Barral, Paris 2008.
- 17 E. Deganello, *Fiat 500*, Giorgio Nada, Vimodrone 2005; A. Sannia, *Fiat 500: piccolo grande mito*, Gribaudo, Terzo 2007.
- 18 V. Castronovo, *Giovanni Agnelli – La Fiat dal 1899 al 1945*, Einaudi, Torino 1977 pp. 511-513.
- 19 R. Felicioli, *FIAT, 1899-1999: la creatività, il design, il successo*, Automobilia, Milano 1999; L.

Dova, *Dante Giacosa, l'ingegno e il mito. Idee, progetti e vetture targati FIAT*, Araba Fenice, Boves 2008.

20 R. Arad, *Fast Forward*, cit., p. 151.

21 M. Pozzetto, *La Fiat Lingotto: un'architettura torinese d'avanguardia*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1975, pp. 34, 51-55; V. Castronovo, *Fiat 1899-1999: un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano 1999, pp. 285-288.



Figg. 1 e 2: Ron Arad e John Elkann all'inaugurazione della mostra *In Reverse*, Torino, Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli, 2013; foto Paolo Coen



Fig. 3: Rottame di auto giocattolo della polizia, Londra, collezione Ron Arad

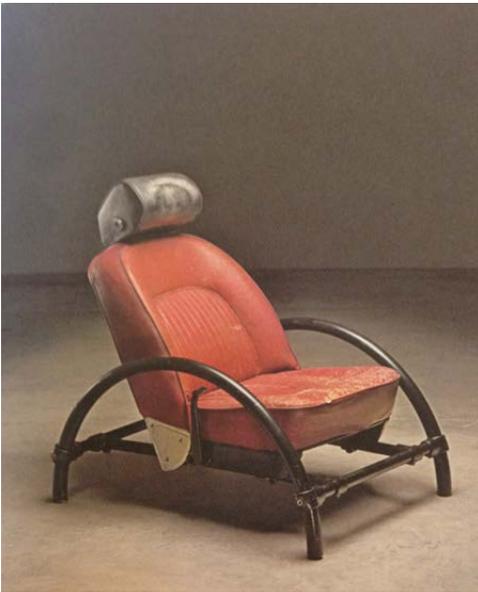


Fig. 4: Ron Arad, *Well Tempered Chair*, 2004, Gerusalemme, Israel Museum



Fig. 5: Ron Arad, *Well Tempered Chair*, 2004, Gerusalemme, Israel Museum

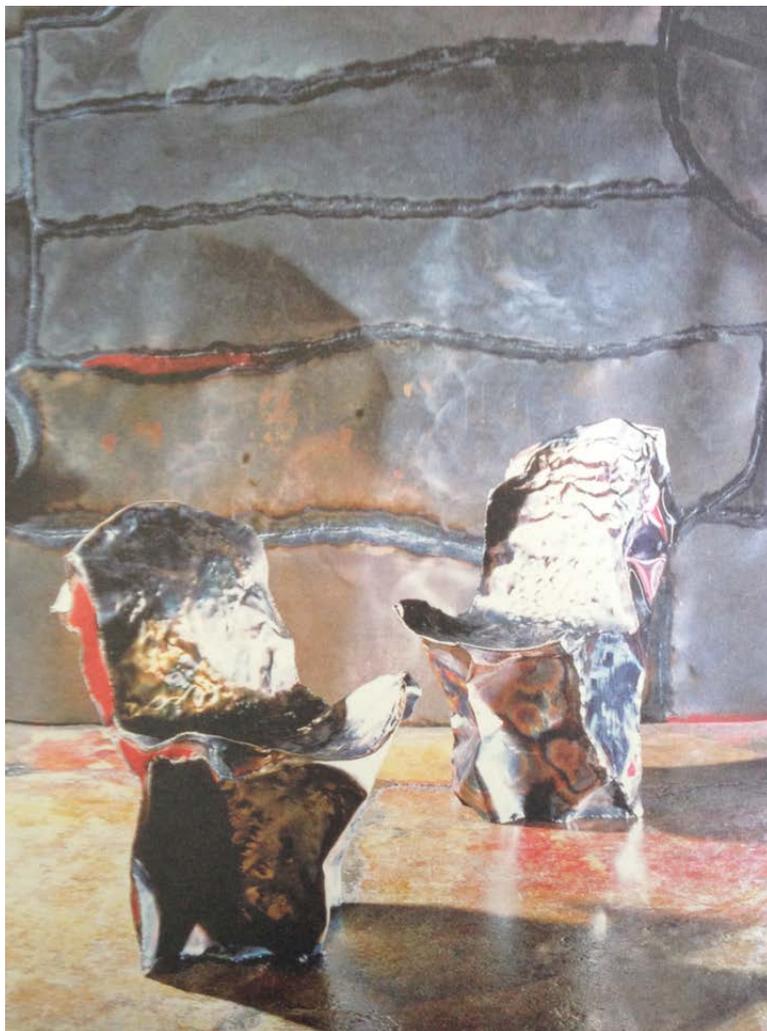


Fig. 6: Ron Arad, *Tinker Chair*, 1988, Collezione privata



Fig. 7: Ron Arad, *Design Museum*, Holon, Israele; foto Paolo Coen



Fig. 8: Ron Arad, *Cage sans frontière*, 2009 Singapore, Free Port



Fig. 9: Ron Arad, *Caddy Compression from Sticks and Stones*, 1987, Parigi, Collezione Chantal Hamaide



Fig. 10: Ron Arad, *Squashed Vipp*, 2008, London, Ben Brown Fine Arts



Fig. 11: Ron Arad finge di comprimere una Squashed Vipp, 2008



Fig. 12: Centro Stile FIAT, *Sagoma in legno per la FIAT 500*, 1956-1964, Torino, Centro Storico Fiat



Fig. 13: Ron Arad, *Roddy Giacosa*, 2013, Londra, Ron Arad Associates



Fig. 14: Ron Arad, *Blame the tools*, 2013, Londra, Ron Arad Associates



Fig. 15: Ron Arad, *Pressed Flower Red*, 2013, Londra, Ron Arad Associates



Fig. 16: Ron Arad, *Pressed Flower Genuine*, 2013, particolare, Londra, Ron Arad Associates



Fig. 17: Giacomo Mattè Trucco, *Autopista dello stabilimento FIAT del Lingotto*, 1921 e al centro Renzo Piano, *Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli*, 2002, Torino; foto Paolo Coen