



UN TOCCO
DI CLASSE

TESTO *Vincent Bouvet*
FOTO *Sam Armstrong*

Le mascotte di René Lalique erano in linea con lo sflogorio di luci, auto veloci e design aerodinamico degli anni 1920. In luminoso vetro pressato anziché nel più comune metallo, questi ornamenti *déco* per il cofano anteriore davano il tocco finale alle automobili di lusso



FOTO: SI RINGRAZIA IL NATIONAL MOTOR MUSEUM, BEAULIEU ALAMY

Nel mondo emerso dagli sconvolgimenti della Grande Guerra il mito della velocità accompagnato dall'estetica della macchina diventò la cifra distintiva dei ruggenti anni 1920. La cultura stessa rifletteva questa ossessione per il movimento, si trattasse di auto, treni o piroscafi: pensate a *Pacific 231* (*Mouvement symphonique N. 1*), evocazione musicale della locomotiva composta da Arthur Honegger nel 1923, o a *L'Homme pressé*, i racconti prevalentemente autobiografici di un uomo che va di fretta scritti nel 1941 da Paul Morand o, ancora, a F. Scott Fitzgerald e molti altri artisti.

Dopo la Prima guerra mondiale l'auto diventò signora delle città. I semafori di Potsdamer Platz a Berlino furono i primi in tutta l'Europa continentale, e a Parigi, sugli Champs-Élysées, le principali case automobilistiche inaugurarono sontuosi saloni. Gare e raduni diventarono eventi mondani e occasioni di intrattenimento popolare, e nel microcosmo dell'infinito tempo libero immortalato dal fotografo Jacques-Henri Lartigue le competizioni di "eleganza automobilistica" esibivano i talenti combinati di stilisti come Jeanne Lanvin, Jean Patou e Madeleine Vionnet e di carrozzieri come Henri Binder, Jean-Henri Labourdette ed Henri Chapron. E se l'auto era una passione essenzialmente maschile, nel 1925 ispirò Sonia Delaunay a trasformare una Citroën B12 in un manifesto artistico su ruote caratterizzato dai vivaci motivi geometrici dei suoi abiti e accessori femminili.

L'orefice e artista del vetro René Lalique (1860-1945) fece la sua prima incursione professionale nel mondo dell'automobile nel 1906, progettando una placca d'oro per il vincitore della Targa Vincenzo Florio, corsa sulle strade della Sicilia. Solo nel 1925 iniziò tuttavia a produrre i tappi dei radiatori con cui decorare la calandra delle auto di

lusso e quando la scomparsa dei circuiti di raffreddamento a vista ne fece tramontare la necessità, quella decorazione sul cofano veniva ormai percepita come un importante completamento estetico della vettura. Negli anni 1920 e 30 furono prodotte in tutto il mondo migliaia di cosiddette mascotte, che permettevano a ogni automobilista di distinguersi grazie a un tocco di fantasia e... di portafoglio. Che si trattasse di figure umane o animali, quelle statuette stilizzate erano quasi sempre in metallo con finitura in argento, cromata o in bronzo lucidato.

Lalique ne offriva ben 30 modelli diversi, tutti ispirati alle forme femminili e al regno animale (non ai fiori, però, soggetti prediletti dei suoi gioielli). *Vittoria* (o *Spirito del vento*), *Cinque cavalli*, *Velocità*, *Epsom*, *Cometa*, *Volpe*, *Gufo*, *Longchamp A e B*, *Criside* e molte altre furono concepite espressamente come tappi del radiatore: alla base avevano un anello cromato per il fissaggio ed erano di vetro pressato bianco



a spiccare il volo. Per illuminarla dall'interno esisteva un ingegnoso dispositivo che tramite un disco rotante creava l'illusione che l'insetto battesse le ali a tempo con la velocità dell'auto. Sotto: *Vittoria* sul cofano

di una Cabriolet Packard Twelve Torpedo del 1938. Prodotta per il decimo anniversario dell'Armistizio, la mascotte riscosse enorme successo al Salon de l'Automobile di Parigi, dov'era montata su una lussuosa Minerva

patinato, opalescente o colorato. Nessuna mascotte era di cristallo.

Nel 1925 Lalique lanciò *Cinque cavalli*, *Cometa*, *Falco* e, nel 1926, *Arciere*. Il 1928 si rivelò un anno prolifico, con *Gallo nano*, varie teste (*Sparviero*, *Ariete*, *Gallo*, *Aquila* e *Pavone*), *Levriero*, *San Cristoforo*, *Rondine*, *Libellula* (piccola e grande), *Rana* e *Vittoria*. Nel 1929 apparvero poi *Longchamp A e B*, *Epsom*, *Cinghiale*, *Persico*, *Velocità*, *Galletto Houdan* e *Faraona*. A concludere la serie furono *Volpe* nel 1930 e *Criside* nel 1931. L'altezza delle statuette, senza la base, andava dai 9 ai 20,5 cm e la larghezza dai 12,5 ai 25,6.

Nel catalogo era il cavallo a occupare una posizione di spicco, come era giusto che fosse per la conquista più nobile dell'uomo. *Cinque cavalli*, progettato per Citroën nel 1925, fu l'unica mascotte effettivamente commissionata da una casa automobilistica. *Epsom* (con finitura satinata e criniera lucida) e *Longchamp* evocavano i leggendari ippodromi inglesi e francesi, laddove le linee di Longchamp sembravano guardare ai fregi del Partenone.

Il tema della caccia è illustrato da *Falco*, *Levriero*, *Faraona*, *Volpe* e *Cinghiale*, mentre *Rana* e *Gufo* portano avanti il filone campestre. Le teste danno vita a una bella serie ornitologica: sono *Aquila*, *Sparviero*, *Pavone* e *Gallo*, cui si aggiunge *Ariete*, tutte creature con connotazioni trionfali, persino aggressive. *Cometa*, la cui dinamicità riecheggia l'omonimo gioiello firmato da Gabrielle "Coco" Chanel nel 1932, domina la terra, mentre *Persico* evoca il moto ondeggiante dell'acqua del fiume e *Libellula* e *Rondine* incarnano i movimenti dell'aria.

Poche le rappresentazioni di forme umane. *Sirena* e *Naiade* appartengono al genere fantastico e *Vittoria*, con la sua finitura satinata e la chioma tesa nel vento,

Le mascotte trasparenti potevano essere colorate tramite una luce interna

è più simbolo che persona. Solo *Velocità* e *Criside* sembrano godersi la sensazione dell'aria sulla pelle, come suggerito dalla postura inarcata. Con il motivo intagliato e la finitura satinata, per la semplicità delle sue linee iscritte in un cerchio l'*Arciere* evoca le sculture dell'antichità, mentre *San Cristoforo* ricorda la tradizionale figura del santo protettore dei viaggiatori. Secondo la leggenda, infatti, la prima mascotte automobilistica in assoluto fu una statua di San Cristoforo posta su un'autovettura appartenuta al secondo barone Montagu di Beaulieu all'inizio del XX secolo.

Data la loro trasparenza, queste mascotte potevano essere colorate per mezzo di una

luce interna. Un brevetto del 22 gennaio 1929 descrive un "tappo luminoso per radiatori automobilistici" con sistema a dinamo da sei volt, la cui luminosità variava con la velocità dell'auto e l'ora del giorno; la presenza di una piccola lama di vetro o di un foglio di gelatina di tinte diverse erano sufficienti ad aggiungere colore al tutto.

Il mercato inglese aveva un debole per le creazioni di Lalique, un anglofilo che tra il 1876 e il 1878 aveva studiato alla Crystal Palace School of Art, Science, and Literature di Londra. Per soddisfare la richiesta di mascotte, il suo rivenditore esclusivo londinese, Breves Galleries di Knightsbridge, iniziò a montare i pezzi di Lalique su basi

metalliche con la sua firma. Così vendette per esempio *Sirena*, cosa che non accadde in Francia. Nel 1929 Lalique disegnò per il principe di Galles (il futuro Edoardo VIII) un'edizione limitatissima di un *Levriero* che spicca il salto.

Le mascotte uscirono di produzione nel 1937 per motivi di sicurezza, anche se in Inghilterra la vendita continuò, e al loro posto, creati dai medesimi stampi e modelli e montati su basi di vetro opalino nero, Lalique lanciò oggetti come statue ornamentali, fermacarte e reggilibri.

In Francia la Cité de l'Automobile espone le auto più lussuose degli anni compresi tra le due guerre, insieme a una collezione

di oltre cento tappi per radiatori. Un'altra miniera di pezzi d'arte automobilistica francese in stile *déco* è il Mullin Automotive Museum della California, con numerose Bugatti, Delage, Delahaye, Hispano-Suiza, Avions Voisin e Talbot-Lago che sfoggiano splendide mascotte.

Dal 2018 il National Motor Museum inglese di Beaulieu, nell'Hampshire, ospita una collezione privata di 28 mascotte Lalique. Attualmente è in prestito, ma il museo sta raccogliendo fondi per acquisirla. Il tesoretto fu accumulato in soli sei anni da Ben Haynes, presidente nonché fondatore della casa d'aste Dawsons di Londra e Maidenhead, che iniziò a collezionarne

i pezzi quando, da appassionato di pesca, un *Persico* attirò la sua attenzione a un'asta: fu Haynes ad abboccare all'amo, e da allora seguirono continue acquisizioni.

Oggi a completare la sua collezione mancano ancora *Cometa*, *Gufo* e *Volpe*, cosa nient'affatto sorprendente in quanto si tratta degli esemplari più ambiti. Sul mercato internazionale le rarità sono ricercatissime e i prezzi di conseguenza elevati, soprattutto per gli esemplari in buone condizioni. Data la fragilità del vetro, è però difficile trovare mascotte non scheggiate. Probabilmente *Vittoria* è il pezzo più prezioso della collezione Haynes, con un valore di circa 30.000 sterline (39.000 dollari), e l'unica

verso il basso, mentre la coda e le ali sono rivolte verso l'alto. In questa pagina, in basso a sinistra: nel 1925 André Citroën commissionò i *Cinque cavalli* (qui in vetro color ametista) per la sua nuova 5CV, omaggio alla prima

Torpedo lanciata da Citroën nel 1922. In basso, a destra: creato nel 1928, questo *Gallo nano* è realizzato in vetro color topazio, con il piumaggio della coda e della cresta marron fumé. La firma "R Lalique" è visibile sulla base

altra collezione di Lalique paragonabile in termini di completezza è in Giappone, al Museo dell'automobile Toyota di Nagakute. In compenso in giro abbondano gli esemplari falsi e molti originali sono scheggiati o hanno il basamento consumato. (Potete seguire le quotazioni correnti sui cataloghi di vendita online o tramite l'aggregatore di aste internazionali su rllalique.com.)

Nel 1945, anno in cui René Lalique morì, il suo catalogo conteneva oltre 1.500 modelli di oggetti in vetro. Oggi marchi come Rolls-Royce, Bentley, Jaguar e Mercedes mantengono viva la tradizione delle mascotte con i loro stemmi a memoria imperitura di un'epoca decisamente più decorativa. ♦

