



A C A D E M I A R O M Â N Ă

Comitetul Român de Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii

– Divizia de Istoria Științei –

STUDII ȘI COMUNICĂRI/DIS

Vol. XVII/2024

MEGA

MIHAI MAXIM, DESIGNERUL ROMÂN CU UN VERITABIL SIMȚ PENTRU DESIGN INDUSTRIAL

Cristina SABĂU¹

sabau.cristina@gmail.com

ABSTRACT: Mihai Maxim is a voice of Romanian industrial design and especially of vehicle design. The projects belong to several fields of industrial design: car body, furniture, toys, objects and electrical appliances. His way of working and the scale of the projects undertaken made him an admirable designer. He has always relied on the shaping effect of design on the individual and the society in which it is practiced. As someone who designed before and after 1990, he can speak from the inside.

KEYWORDS: Mihai Maxim, industrial design, automotive design, interior design.

Introducere

Sunt foarte puțini designeri în România care pot afirma și dovedi prin creația lor că sunt designeri industriali. Printre aceștia se numără și Mihai Maxim, cel care cu mândrie modestă se descrie prin această sintagmă, parcursul său profesional fiind o mărturie elocventă. Lumea designului industrial – pragmatică, economică, rațională – cu aspecte ei tehnice și tehnologice, de la componentele mecanice și electrice la materiale și finisaje – l-a atras și s-a lăsat provocat de aceasta. Privind în urmă la etapele parcurse, își dă seama că este o persoană „dominată de inventica inginerască”, trăsătură căreia i-a adăugat, însă, valențe estetice. Și-a dorit să creeze design de caroserie pentru vehicule, considerat ca un domeniu de suflet. Mihai Maxim nu numai că a reușit să practice cu dăruire și pricepere această activitate complexă, dar și-a pus amprenta în mod definitiv asupra designului pentru tramvaie.

¹ Istoric de artă specializat în istoria și teoria designului; doctorat în arhitectură la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, București (2017); licență în Istoria și Teoria Artei la Institutul de Arte Plastice „N. Grigorescu” (1988), membru colaborator al Diviziei de Istoria Științei (DIS) a CRIFST al Academiei Române.

Devenire

Ca unul care a făcut design înainte și după 1990, Mihai Maxim poate să vorbească din interior, fiind înzestrat cu simțul genuin de a face design: de a înțelege problemele și de a formula răspunsuri adecvate, convingătoare. Întrebat cum se definește, răspunde simplu: „Dintotdeauna m-am considerat designer industrial și, zic eu, că am arătat asta”.²

Prin tot ceea ce a creat de-a lungul anilor, a exprimat apropierea de „inventica inginerescă”, o atitudine accentuată uneori în detrimentul „prospețimii” proiectelor, așa cum se descrie în cadrul unui dialog: „Cred că designul obiectelor create reflectă, mai degrabă, o calitate plastică a rezolvărilor ingineresti” [4]. Asemenea colegilor săi, face parte dintre designerii care au lucrat în industria românească în virtutea repartiziilor³, iar parcursul său profesional vine să întărească regula nescrisă stabilită între absolvenți și industrie din acea perioadă. Pentru acest designer, contactul cu designul industrial a fost unul firesc, de absorbție, când a fost repartizat la Institutul de Creație Industrială și Estetică a Produsului (ICIEP), devenit ulterior Centrul de Cercetare și Inginerie Tehnologică pentru Articole Casnice (CCITAC). Aici a putut exersa ceea ce învățase în școală și, un lucru aparte în contextul socialist, el a putut opta pentru acele teme care îi erau apropiate de interesul său profesional. Absența unei piețe concurențiale a dus la mimarea profesiei, designul devenind o meserie tot mai puțin practică. De aceea, anul 1981 a fost pentru designer momentul când a renunțat la modul instituționalizat de lucru și a „ieșit” din cadrul industrial.

Revenirea în industrie s-a produs după 1990. Perioada care a urmat i-a adus și primele satisfacții prin temele de design de caroserie alături de cele de mobilier. Acesta este momentul când se apropie de domeniul de design care l-a fascinat și pe care a dorit să îl practice dintotdeauna. De aceea, designul pentru tramvaiele Bucur din anii 2000 va rămâne de referință.

Educația de design

Nu se poate vorbi de evoluție profesională fără un fundament adecvat, fără o școală care să pregătească viitorii specialiști. Chiar dacă educația de design era foarte la început în acel moment, meritul formării și pregătirii

² Considerație rostită de Mihai Maxim în interviul din 25.03.2016 realizat pentru portretul de designer din *Dialoguri despre design*, carte în pregătire.

³ Industria românească a recrutat pleiada absolvenților celor două Catedre de design existente (de la București și Cluj, n.a.), beneficiind astfel de tot ce era mai valoros.

primilor designeri se datorează profesorilor⁴ cu viziune care au fondat Catedra Design din București în 1969 și care au încercat să creeze o școală. Pentru Mihai Maxim meritul principal al școlii, care a fost „un început de școală”, poate fi esențializat astfel: „[...] formarea unui mod de gândire specific designului de a crea obiecte” și „exersarea unui sistem de înțelegere” prin abordarea problemelor produsului industrial [2].

Atunci când vine vorba de școală, un gând de mulțumire este îndreptat spre două personalități, doi profesori care i-au influențat evoluția. Unul este Paul Bortnovschi care le-a dat structuri de gândire în direcția acestei meserii. Celălalt profesor este Ion Hainoroc Constantinescu. Designerul își amintește: „Ei au încercat să ne conducă pe un drum, să ne insufle specificul acestei profesii: cum se îndoaie, cum se toarnă, cum se prinde, cum se injectează și iese din matriță etc. Chiar dacă toate acestea aparțineau ingineriei, încercau să păstreze în același timp prospețimea unui gând care să exploreze o imagine. Ei ne-au imprimat etapele procesului de design: cum să analizăm și să înțelegem pas cu pas un proiect” [3].

Chiar dacă a făcut-o indirect, a contribuit la înființarea atelierului de design din Liceul de Arte Plastice „N. Tonitza” din București în 1974⁵. Apariția acestei specialități a fost un efect al relatărilor însuflețitoare despre atmosfera și temele de design pe care designerul le împărtășea bunului său prieten sculptorul Alexandru Călinescu Arghira, profesor la liceul Tonitza, și care i-au conturat acestuia viziunea asupra viitorului Atelier de design din liceu [2].

În România, învățământul de design nu a urmărit principiul educativ al specializării. Aceasta era realizată „din mers”, absolvenții fiind nevoiți să rezolve problemele specifice fiecărui proiect. În pofida limitării, pentru unul ca Maxim căruia îi place să fie provocat de probleme, în special de cele cu grad mare de complexitate, sistemul a reprezentat un avantaj.

Interesul lui pentru educația de design a continuat pe un alt palier nebanuit cu o decadă în urmă. În 1981, când a „părăsit industria”, i s-a

⁴ Profesorii care au fondat Catedra Design sunt: Paul Bortnovschi, Ion Bitzan, Vladimir Șetran.

⁵ Entuziasmul și pasiunea lui Mihai Maxim față de design s-au răsfrânt și asupra educației de specialitate, pe care o considera baza formării unui designer. Poveștile însuflețitoare din studenție despre teme și cursuri de design spuse profesorului Alexandru Călinescu Arghira au fost sămânța care a rodit, contribuind la apariția specialității Design în liceu. Mulți dintre cei care au devenit studenți ai Catedrei Design, au trecut prin Atelierul de design al liceului de artă din București.

propus să creeze un Cerc de design pentru elevi între 6–14 ani la o Casă a pionierilor din București. Acest moment îl consideră „o întoarcere la bazele disciplinei” și, totodată, un alt început.



Fig. nr. 1 – Mobilier din fibră de sticlă și mobilier sanitar pentru hotel, prototip, 1975, beneficiar Centrala Sticlei, București

Design industrial

Ca designer industrial, Mihai Maxim este unul care a abordat cu profesionalism și dedicare, trădând o bucurie ingenuă, aparte, câteva domenii ale industriei: obiecte și aparatură electro-casnică, mobilier, jucării. Dintre obiectele care au putut fi realizate în aceea perioadă, fiind angajat la ICIEP / CCITAC, pot fi amintite aici câteva. De exemplu, mobilier din fibră de sticlă pentru hotel alcătuit din set de două piese (scaun și masă) și mobilier sanitar (lavoar cu picior-suport, vas de wc.), toate realizate în 1975. O serie de radioreceptoare și radiocasetofoane portabile, cât și bărci de cauciuc cu motor și vâsle, toate acestea create în perioada 1974–’79. [1] Alături de acestea, mai trebuie menționate mașina de gătit și mașina de cusut-jucărie

care au apărut în 1977. Din păcate, deși dorite și foarte atractive prin subiect și realizare, „multe dintre aceste proiecte nu au depășit faza de prototip și, de fapt, doar câteva au ajuns să fie produse industriale”. [3]

Dintre toate proiectele create până în 1990, cel care împlinește în cel mai înalt grad natura sa deopotrivă tehnică și inovatoare datorită rezolvărilor la care a ajuns, este mașina de cusut-jucărie. Cu acest obiect, designerul a atins două caracteristici: una educativă, atribut intrinsec a unei jucării, iar cealaltă funcțională, reușind ca mașina să coasă real. Mai mult, a extins atributele funcționale, făcând-o portabilă în vederea includerii obiectului în echipamentul școlar, la care s-a adăugat și o trusă pentru accesorii. Cu nostalgie și bucurie, designerul povestește: „Această jucărie m-a făcut să trec prin toată gama de probleme specifice designului: împlinirea funcției, rezolvări tehnologice, costuri mici de producție, miniaturizare. [Am reușit] să montez într-o jumătate a carcasei tot mecanismul mașinii” [3].

Ca unul care a dorit să creeze și a fost implicat în proiecte de design, Mihai Maxim consideră că s-a făcut mai mult design de concept până în 1990. În acest sens, el precizează: „Practic, a existat mai mult entuziasm de a crea obiecte și mai puțin o cerere reală. Chiar dacă era identificată solicitarea unor produse, ea nu era determinantă pentru planurile de cercetare și proiectare. La nivel teoretic, noi exersam ca profesioniști. Designerul parcurgea toate etapele proiectării, excepție făcând studiul de piață pe care noi îl simulăm” [3]. După 1990, când insuficiențele datorate politicii de stat

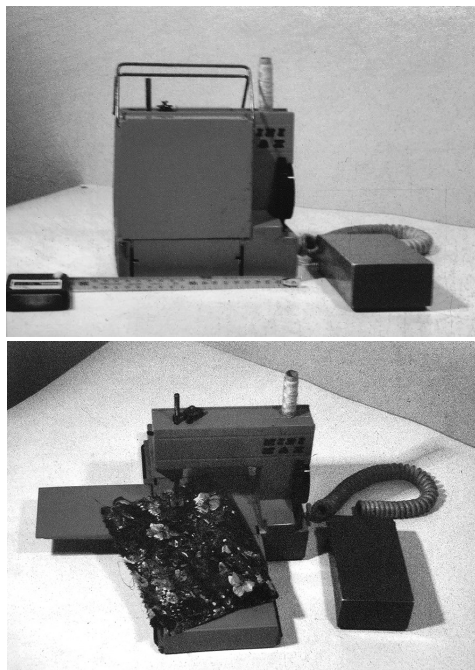


Fig. nr. 2 – Mașină de cusut-jucărie, prototip, 1977, beneficiar Metaloglobus, București

au ieșit la iveală, s-a văzut clar că produsul industrial românesc este depășit tehnic și moral. Însă, alături de multe exemple negative, există și câteva exemple pozitive cum este automobilul Dacia, de la Automobile Pitești.

Design de vehicule

Firea sa dinamică și ideile pline de energie au găsit ecou în domeniul auto, răspunzând cel mai bine unui neastâmpăr de a ști și a face. Nu întâmplător, designul de caroserie⁶ ocupă un loc aparte în preocupările acestui designer, putând fi urmărit ca un fir roșu; este o temă care deschide și, totodată, închide parcursul devenirii sale. Pentru Mihai Maxim acesta rămâne un „domeniu de suflet“, așa cum însuși afirmă: „ceea ce am făcut uneori și am vrut să fac întotdeauna este design de caroserie pentru automobile“ [3].

Totul a început cu lucrarea de diplomă a cărei temă a fost „motocicletă cu piese românești“. Acesta este primul proiect de design din învățământul românesc care a presupus un demers complet de la concept la machetă, fiind o motoretă cu motor de 50 cm³ realizată la scala 1:1. Abordarea unei teme de diplomă în acest mod a avut ca efect ridicarea nivelului proiectelor studențești care au urmat.

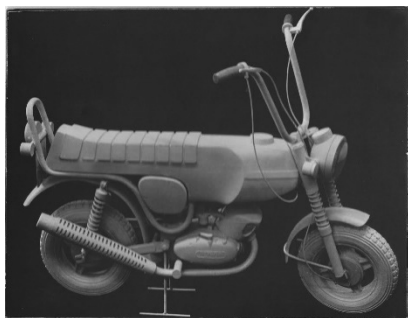


Fig. nr. 3 – Motoretă, lucrare de diplomă, machetă la scala 1:1, 1973

Câțiva ani mai târziu i s-a oferit ocazia să exerseze designul de caroserie pentru automobile atunci când a fost cooptat în prima echipă care să lucreze la conceptul Dacia 500, numită și Lăstun, în 1980. Însă, lipsa de

⁶ În acest text se va folosi expresia *design de vehicule* (Automotive design, en., n.a.) deoarece aceasta face referire la categorii distincte: automobile, motociclete, camioane, autobuze, autocare, van-uri, iar Mihai Maxim le-a exersat pe toate din perspectiva designului de caroserie.

înțelegere a modului de lucru pe care designerul l-a propus – etape clare de lucru și termene bine definite – i-a produs o mare în satisfacție și a fost nevoit să abandoneze.

Acest tip de nemulțumire profesională s-a produs din nou, mai târziu, în 1993, la microbuzul de 20 de locuri pentru turism pe care l-a propus și realizat la Întreprinderea Rocar (fosta Întreprindere Autobuzul, n.a.). În acei ani, cei de la Rocar doreau un maxi-taxi, însă designerul i-a convins de avantajele unui microbuz pentru turism cu grupuri mici de turiști. Printre avantajele erau evidențiate cele legate de confortul pasagerilor: spațiu generos pentru bagaje, încălzire independentă, aer condiționat etc. Toate ideile acestea nu au fost luate în considerație și nici apreciate de decidenții întreprinderii, proiectul fiind abandonat.

Pentru aceeași fabrică, Mihai Maxim a propus și designul unei rulote în care să se vândă felurite produse de mâncat, ideea fiind generată de lipsa unor chioșcuri adecvate acestui scop. Mai mult, rulota ar fi fructificat mulțimea de microbuze care zăceau în curtea fabricii din lipsa motoarelor. Acesta este un alt exemplu în care șefii nu au văzut beneficiile generate de design și au dat la o parte o idee avantajoasă pentru fabrică.



Fig. nr. 4 – Microbuz pentru 20 de locuri, prototip, 1993, beneficiar Rocar S.A.

În parcursul profesional se deschide un capitol aparte la începutul anilor 2000, inedit la acel moment în peisajul românesc: designul de caroserie pentru tramvaie.

Această perioadă începe cu tramvaiul Bucur 1, cunoscut și ca „albastriu”, care a fost creat pe o platformă Tatra. A urmat tramvaiul Bucur 2, cunoscut ca cel „alb”, care cu mici modificări a preluat linia părții din față, respectiv a cabinei de la tramvaiul Bucur1. Cel de-al treilea tramvai



Fig. nr. 5 – Bucur 1, 2000 (stg.), și Bucur 2, 2006 (dr.), URAC, București

și ultimul din acest grup este Bucur LF (acronimul la Low Floor n.a.), cunoscut și ca cel „oliv“.

În conceptul acestui din urmă model, designerul și-a exprimat pe deplin creativitatea. Astfel, în cei aproape doi ani de lucru, el reușește să facă și interiorul cu tot ceea ce presupunea acesta: cabina postului de conducere, spatele, bordul ș.a.m.d. Designul – exterior, interior și părțile din fibră de sticlă – au fost integral gândite de designer⁷. Practic, tot ceea ce înseamnă design la modelul Bucur LF este semnat de Mihai Maxim. Designerul își amintește proiectul cu plăcere: „este un tramvai bine făcut, o creație personală de la A la Z. Spațios, cu spații funcționale pentru diferite nevoi, este silențios pentru drumurile noastre și are toate componentele

românești“ [4]. Există în total 14 tramvaie, iar cel „argintiu“ a fost capul de serie, primul LF pus în circulație. De fapt, tramvaiele au fost gândite să fie argintii, adică aluminiu-aluminiu, care ar fi fost o imagine șocantă, așa metalică-strălucitoare, pentru București. „Ar fi arătat ca o limuzină mare!“ cum spune designerul. Chiar dacă mostra a fost convingătoare, în varianta de vopsea gri-argintie care a fost aplicată ulterior, argintiul s-a estompat, devenind tern⁸.

Mai recent, cei de la Arad (Astra Vagoane Arad, n.a.) au realizat un tramvai cu o firmă din Timișoara. Deoarece avea mai multe aspecte

⁷ În 2006, Mihai Maxim este invitat de RATB să creeze un tramvai cu podea joasă, primul de acest fel din România. Proiectul s-a încheiat în 2010, când primul tramvai putea fi văzut circulând în București. Tramvaiele au fost construite la Uzina de reparații (URAC) a RATB.

⁸ Mai multe informații despre istoria și procesul de design al tramvaielor *Bucur* a se vedea interviul cu Mihai Maxim [5].

nerezolvate, designerul a fost întrebat dacă poate face exemplarul pentru serie. Atras de temă, designerul nu a ezitat să se implice și a răspuns că o să încerce, lăsându-se provocat. Dorința de a încerca să rezolve problemele pe care noul proiect de tramvai le ridica era firească, mai ales că mai trecuse prin această ipostază înainte. Astfel, s-a văzut implicat în creația tramvaiului Imperio⁹, cel „verde” cum este cunoscut, realizând numai cabina și postul de conducere¹⁰.

Un parcurs creativ sub semnul designului industrial

În absența proiectelor de anvergură, Mihai Maxim se poate uita acum cu o anumită detașare la peisajul de design industrial românesc. Proiectele locale de design îi sunt tot mai străine ca cerințe și implicare. Astfel, sunt „puține șanse de a face design industrial așa cum făcea mai demult” spune designerul. La jumătatea anilor ‘90, i-ar fi făcut mare plăcere să creeze design de mobilier modular asamblabil, de tip scandinav, numit și „obiect la pachet” (de tipul Do it yourself, DIY, n.a.). Această idee de design l-a fascinat mereu, dar pe care, din păcate, nu a avut cu cine să o realizeze aici.

Voi încheia prezentarea activității designerului cu un gând optimist și de viitor exprimat de acesta referitor la designul care ar avea șanse de



Fig. nr. 6 – Bucur LF, 2010,
URAC, București

⁹ La începutul anului 2019, Astra Vagoane Arad a primit comanda pentru a produce o serie de 62 de tramvaie, însumând cererea a trei orașe: Cluj-Napoca, Oradea, Galați. [6]

¹⁰ Este vorba de primul model de tramvai *Imperio* (vezi foto nr.7); azi circulând în București modelul al treilea.



Fig. nr. 7 – Prima variantă a tramvaiului și designerul Mihai Maxim cu macheta cabinei; Cabina și postul de conducere, tramvai Imperio, 2012–2013, Fabrica Astra Vagoane Arad

reușită în România: „S-ar putea face un tip de design artizanal. De exemplu, ar fi posibil, mobilier din carton ondulat. [...]“

Fotografii

Imaginile cuprinse în acest text au fost puse la dispoziție cu amabilitate de designerul Mihai Maxim, cu excepția celor cu tramvaiele Bucur 1, Bucur 2, Bucur LF realizate de Șerban Cioc. Le mulțumesc amândurora și pe această cale.

Bibliografie:

- [1] Duculescu, M. (2014) Designul românesc între problematica designului democratic și practica socialistă (1970–1990), teză de doctorat, București, pp. 145–168.
- [2] Sabău, C. (2019), Un profesor cu viziune, Revista Arta, nr. 40–41.

- [3] Sabău, C. (1997), Mihai Maxim, rubrica Profil, revista Design Buletin, nr. 1, pp. 20–21.
- [4] Sabău, C. (2016), Mihai Maxim. Design inspirat din dinamica mișcării, portret de designer în Dialoguri despre design, carte în pregătire.
- [5] https://www.zona3d.ro/work/2010/mihai_maxim_design_industrial/01interviu_mihai_maxim_designer.htm [accesat mai 2024]
- [6] <https://www.digi24.ro/stiri/economie/transporturi/ce-tramvaie-a-pregatit-astra-vagoane-arad-pentru-patru-mari-orase-din-romania-1082074>, [accesat mai 2024]

Abrevieri

ICIEP – Institutul de Creație Industrială și Estetică a Produsului

CCITAC – Centrul de Cercetare și Inginerie Tehnologică pentru Articole Casnice

URAC – Uzina de Reparații Atelierele Centrale

