



MAUTO - Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
MICHELOTTI WORLD
PERCORSO ESPOSITIVO E AUTOMOBILI IN MOSTRA

Prototipi e grandi serie, vetture prodotte in decine di migliaia di esemplari ai quattro angoli del mondo, i carrozzieri dei più prestigiosi brand dell'automobile: al MAUTO, il mondo di Giovanni Michelotti. Ecco come si articolano il percorso espositivo e le automobili in mostra.

PERCORSO ESPOSITIVO

Un ragazzo di bottega, 1937

A sedici anni il vetrinista Giovanni Michelotti risponde a un annuncio degli Stabilimenti Farina, la più prestigiosa carrozzeria di Torino. Va al lavoro in bicicletta, vestito da garzone. Tempera le matite, riordina i disegni, fa le commissioni. Ma soprattutto cerca di imparare. Pietro Frua, di pochi anni più anziano, è il disegnatore-capo. Sarà il suo primo maestro.

Quando Frua, in rotta con Attilio Farina, lascia l'azienda, il giovane tuttofare ha da poco completato un corso serale di disegno. Si trova con la matita in mano e in officina, alle prese con una nuova Alfa Romeo per Mario Revelli di Beaumont.

Il carrozziere dei carrozzieri

Tra il '38 e il '47 Michelotti disegna le più importanti auto carrozzate dagli Stabilimenti Farina. L'opportunità è straordinaria e alcune creazioni memorabili. Purtroppo la guerra paralizza per cinque anni il mondo dell'automobile e alla fine degli anni '40 l'astro dei fratelli Farina volge al tramonto.

Michelotti diventa lo stilista freelance di vecchi e nuovi carrozzieri. Allemano, Ghia, Canta, Balbo, Monviso, ma anche Bertone e, soprattutto, Vignale.

Arriverà ad avere quaranta sue vetture esposte allo stesso Salone di Torino. Tutte con griffe diverse e una ricerca di stile specifica, per cercare di conferire a ciascun costruttore la sua personalità.

Corso Francia 35

Nel 1949 Michelotti apre in via Ormea il primo studio professionale dedicato specificamente al disegno delle carrozzerie. In Italia è una novità. Si ingrandirà presto in corso Duca degli Abruzzi e in un attico di corso Francia che diventerà celebre tra gli addetti ai lavori. Abbiamo provato a ricostruirne qui la suggestione con delle immagini scattate tra il 1965 e il '69.

Accanto al designer, ormai all'apice del successo, ci sono Paolo Martin (che diventerà anch'egli un grande creativo), Piero Ottina, Dany Brawand, Piero Ambrinio e Beppe Pasta, oltre alcuni clienti stranieri e il figlio Edgardo.

Tutti pazzi per Michelotti

La straordinaria collaborazione con Vignale (357 progetti tra il 1949 e il '63) resta il periodo d'oro delle fuoriserie di Michelotti. Ma non c'è mai l'esclusiva: lui disegna contemporaneamente per Moretti, OSI, Nardi, Siata e due nomi entrati nella grande storia: Cisitalia e Abarth.

Un passaggio cruciale verso il mercato estero è la collaborazione in Svizzera con Ghia-Aigle. E infatti le grandi Case internazionali, che da anni tengono d'occhio Michelotti, stanno per bussare alla porta.

Cattiva e possibile

La Alpine Renault A110 è la mattatrice francese dei rally e un esempio tra i più riusciti di sportiva piccola, cattiva, sogno di chi se ne intende, ma non ancora una supercar irraggiungibile.

La carrozzeria è in vetroresina, il telaio, modernissimo, a trave centrale. Diventerà l'incubo delle Fulvia coupè e delle Porsche. Nel 1973 stravinca il campionato mondiale. Michelotti l'ha disegnata, come già le precedenti A106 e A108: il banco prova di un'idea per vincere.

Michelotti World

Quattro storie esemplari. Quattro angoli del mondo (più la Francia del capitolo precedente) per capire il perché del titolo di questa mostra. E come non mai, tra *prima* e *dopo* Michelotti, lo stile dell'auto è cambiato.

Per gli inglesi e la Triumph si concentra il maggior numero di progetti e di successi commerciali: le spider (ma non solo) che lasceranno un segno in Europa e negli USA.

BMW, con le idee di Torino, si salva e arriva alla modernità. Si riappropria dei segmenti più remunerativi del mercato, riceve gli stilemi che si ritrovano ancora nei modelli di oggi.

E nello sconosciuto Giappone - con la Prince e la Hino Motors - Michelotti lancia, prima di tutti gli altri, il gusto italiano.

Ma a Torino arrivano anche le chiamate della DAF olandese e della Leyland australiana, mentre la General Motors aveva già avanzato una proposta per invitare Michelotti a Detroit.

Sala 7

Il futuro passato

Le utilitarie compatte e le micro-car non sono uno dei momenti più conosciuti della storia di Michelotti. Ma il prototipo LEM (Laboratorio Elettrico Mobile, 1974) realizzato con il grande giornalista dell'automobile e ingegnere Gianni Rogliatti, appartiene a una serie di progetti interessanti. Dagli studi sull'evoluzione dell'Isetta, alla Siata Mitzi, alla Meadows Frisky con porte ad ali di gabbiano, fino a quelli per le DAF 44 e Coupé, lo stile di Michelotti si applica anche alle vetture economiche. E la Fiat 126 City, con porte scorrevoli e dimensioni esterne ridotte al minimo, si fa ben notare alla mostra "Carrozzeria italiana: cultura e progetto", che debutta a Torino il 18 aprile 1978.

L'ultima spiaggia

Dalla fine degli anni '50 la moda delle vetture "spiaggette" (o spiaggine) aveva dilagato nelle stazioni balneari più chic del Mediterraneo. Celebri sono le immagini dell'Avvocato Agnelli che accompagna Jacqueline Kennedy e la sorella Lee sulla Costiera Amalfitana, con una 600 speciale. Michelotti, con la Shellette del 1968, firma il canto del cigno delle mini-car estive: ottanta esemplari su meccanica Fiat 850, esportate anche in Grecia e in Spagna.

Cento di questi giorni

Giovanni Michelotti si spegne a Torino, per un tumore incurabile, il 23 gennaio 1980. Non aveva ancora sessant'anni.

E' difficile immaginare cosa avrebbe fatto d'altro, se avesse avuto più tempo. Il mondo dell'auto stava cambiando rapidamente: arrivavano i computer e i robot, la nuova flessibilità produttiva avrebbe permesso ai costruttori di produrre tutto da soli, mentre i carrozzieri sparivano e maturava l'era dei centri stile. Tutte cose che hanno contribuito a chiudere un'epoca, di cui lui, più di altri, era il testimone perfetto.

Anche negli ultimi anni il maestro non manca di alcune idee originali, soluzioni estetiche ardite, spunti tecnici migliorativi, in cui più del tratto forse si apprezza l'ingegno.

Ma è la potenza della ricerca stilistica Michelotti, del giovane creativo con una clientela globale, che ci ispira a cento anni dalla nascita, in un mondo dove tutte le idee sembrano a portata di mano eppure, tanto spesso, ci sfuggono.

AUTOMOBILI IN MOSTRA

- FIAT 1100 CABRIOLET STABILIMENTI FARINA (1949)
- FERRARI 195 - 212 INTER VIGNALE (1951)
- LANCIA AURELIA B52 BERTONE (1952)
- CISITALIA FORD 808 ROADSTER CARROZZERIA VIGNALE (1953)
- ALFA ROMEO 1900C SS "LA FLECHE" VIGNALE (1955)
- MASERATI A6 2000 GRAN TURISMO ALLEMANO (1956)
- FIAT 1200 GARDEN CAR VIGNALE (1958)
- TRIUMPH HERALD COUPE' (1960)
- TRIUMPH TR4 SPORT (1962)
- FIAT 850 SHELETTE SPIAGGETTA (1968)
- BMW 1800 NEUE KLASSE (1968)
- BMW 2800 CS (1971)
- RENAULT ALPINE A110 (1973)
- LEM - Laboratorio Elettrico Mobile (1974)

FIAT 1100 CABRIOLET STABILIMENTI FARINA (1949)

Motore: 4 cilindri in linea

Cilindrata 1089 cc

La Fiat 1100 carrozzata dagli Stabilimenti Farina, offerta in versione sia coupé che cabriolet. Le linee generali del 1949 riprendevano sagome molto in voga in quegli anni, portate al massimo equilibrio dalla Cisitalia 202 del '47. Ma anche le scocche per le Ferrari 166 non si distinguevano granché dalla piccola Fiat. Cosa poco gradita al Commendatore, che infatti trovò il connubio con Pininfarina.

COLLEZIONE SOMMAVILLA BELLUNO

FERRARI 195 - 212 INTER VIGNALE (1951)

Motore: 12 cilindri a V di 60°

Cilindrata: 2.562 cc

La Ferrari 195 Inter era la versione della 195 con una vocazione più da Gran Turismo. Riscosse un grande successo tra i clienti meno avvezzi alle prestazioni estreme. L'esemplare qui esposto presenta una carrozzeria realizzata dalla prodigiosa coppia Vignale - Michelotti.

COLLEZIONE UMBERTO CAMELLINI MODENA

LANCIA AURELIA B52 BERTONE (1952)

Motore: 6 cilindri a V di 60°

Cilindrata: 1.991 cc

La Lancia Aurelia B52 Coupé del 1952 è uno dei soli 98 telai prodotti dalla Lancia, tutti carrozzati da diversi carrozzieri. Questo è un pezzo unico della Carrozzeria Bertone su design di Giovanni Michelotti perfettamente proporzionato. Esposta da Bertone al Salone di Torino 1952.

CISITALIA FORD 808 ROADSTER CARROZZERIA VIGNALE (1953)

Motore: 6 cilindri

Cilindrata: 3.528 cc

Giovanni Michelotti progettò questa sportiva direttamente per Henry Ford II, grande appassionato di vetture roadster. Il design si rivelò una sfida interessante in quanto sagome e proporzioni della carrozzeria dovevano essere adattate a un chassis Ford Mercury, considerevolmente più grande di un telaio italiano.

La presentazione ad una mostra della 808 Roadster, Cisitalia davvero unica nel suo genere, è una prima mondiale e segue un complesso restauro da poco ultimato in Italia.

COLLEZIONE URS JACOB, USA

ALFA ROMEO 1900C SS "LA FLECHE" VIGNALE (1955)

Motore: 4 cilindri in linea

Cilindrata: 1.975 cc

Esemplare unico presentato da Vignale in occasione del Salone di Torino 1955. Disegnato da Giovanni Michelotti, nasce sul telaio dell'Alfa Romeo 1900 Super Sprint. Venduto nuovo a Trieste viene in seguito portato a Roma e appare, tra l'altro, in due film degli anni '80, "Giovanni Senzapensieri" e "Sapore di Mare 2".

COLLEZIONE LOPRESTO MILANO

MASERATI A6 2000 GRAN TURISMO ALLEMANO (1956)

Motore: 6 cilindri in linea

Cilindrata: 1985 cc

Erede ed evoluzione della A6, la "2000 Gran Turismo" era un modello non particolarmente potente e da ciò conseguì la limitata produzione. Di fatto, con questa berlinetta, inizia l'era dei grandi carrozzieri italiani in casa del Tridente. Delle sessanta unità costruite, molte portano la firma di Michelotti per Allemano, di Zagato con la versione Competizione ed alcune di Pietro Frua sia coupé che spider.

COLLEZIONE UMBERTO PANINI MODENA

FIAT 1200 GARDEN CAR VIGNALE (1958)

Motore: 4 cilindri

Cilindrata: 1.221 cc

La "Garden Car" è una giardinetta lanciata da Vignale nel 1957 e prodotta per un paio d'anni in una manciata di esemplari. Questo genere di carrozzeria era pensato per unire la praticità del grande piano di carico con uno stile elegante. Disponibile sui modelli Fiat 1100 e 1200 era caratterizzata dalla verniciatura bicolore, molto in voga all'epoca.

COLLEZIONE LOPRESTO MILANO

TRIUMPH HERALD COUPE' (1960)

Motore: 4 cilindri

Cilindrata: 948 cc

Si narra che questa vettura, destinata a un grande successo commerciale, venne disegnata da Michelotti in pochi minuti, il prototipo consegnato al committente alla Vigilia di Natale, con la carrozzeria dipinta in nero ed argento. Fu realizzata in versione berlina, giardinetta, coupé e convertibile. Queste ultime due particolarmente riuscite.

CMAE - CLUB MILANESE AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

TRIUMPH TR4 SPORT (1962)

Motore: 4 cilindri in linea

Cilindrata: 2.138 cc

La TR4 incontrò fin da subito il favore del pubblico grazie alla sua linea moderna: una rivoluzione rispetto alla precedente Tr3 di cui conservava telaio e gran parte della meccanica. La filosofia Triumph di automobile sportiva coniugava, per contenere i costi, la tradizione con l'innovazione. Elemento distintivo era la "gobba" sul cofano, inventata da Michelotti per ingabbiare i carburatori, e contribuì a rafforzare l'immagine aggressiva della TR4.

COLLEZIONE VITTORIO ARAGONA MILANO

FIAT 850 SHELLETTE SPIAGGETTA (1968)

Motore: 4 cilindri

Cilindrata: 903 cc

Venne realizzata da Giovanni Michelotti in collaborazione con Philip Shell, ideatore di yacht. Si presenta con una carrozzeria affusolata ma priva di portiere e di una copertura, dotata solo di un top in tela. Tipici anche gli interni, realizzati in legno e vimini, che le conferivano un carattere particolarmente estivo.

COLLEZIONE STUART PARR CLASSICS U.S.A.

BMW 1800 NEUE KLASSE (1968)

Motore: 4 cilindri

Cilindrata: 1.773 cc

Evoluzione della modernissima BMW 1500, la versione 1800 consentiva prestazioni più brillanti. La seconda metà degli anni Sessanta fu estremamente intensa quanto a ricerca stilistica. Michelotti fu tra gli stilisti più prolifici mentre la BMW cercava di ampliare la gamma della Neue Klasse con ulteriori versioni.

COLLEZIONE DANIELE MANCINI CERRETO GUIDI (FI)

BMW 2800 CS (1971)

Motore: 6 cilindri in linea

Cilindrata: 2.788 cc

Michelotti studiò il nuovo frontale di questa vettura con un profilo leggermente aggettante e con le caratteristiche prese d'aria laterali a elementi orizzontali, ai lati dello scudetto a "doppio rene". In questo insieme inserì i quattro proiettori rotondi, un sapiente esercizio di stile che diede slancio e modernità a tutto il corpo vettura. Fu, per decenni, un tratto distintivo del marchio e si ritrova, in forma subliminale, ancora oggi.

COLLEZIONE ANDREA DEL VECCHIO TORINO

RENAULT ALPINE A110 (1973)

Motore: posteriore longitudinale a sbalzo, 4 cilindri,

Cilindrata: 1.800 cc

La Renault Alpine A110 è la mattatrice francese dei rally e un esempio tra i più riusciti di sportiva piccola, cattiva, sogno di chi se ne intende, ma non ancora una supercar irraggiungibile. La carrozzeria è in vetroresina, il telaio, modernissimo, a trave centrale. Michelotti l'ha disegnata, come già le precedenti A106 cabriolet e A108: il banco prova di un'idea per vincere.

FONDAZIONE GINO MACALUSO PER L'AUTO STORICA TORINO

LEM - Laboratorio Elettrico Mobile (1974)

Motore: a corrente continua 4 poli, 24 V

Questa originale vetturetta elettrica da città a due posti, dal nome che richiama il modulo lunare, è frutto della collaborazione tra il giornalista ed ingegnere Gianni Rogliatti ed il designer Giovanni Michelotti. I segni della mano di Michelotti sono evidenti nella forma compatta, funzionale ed elegante.

La vettura è stata donata al Museo nel 2012 dalla Famiglia Rogliatti.

COLLEZIONE MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE