



MAUTO - Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

MICHELOTTI WORLD NOTA DEL CURATORE

“Con le automobili disegnate da Giovanni Michelotti si potrebbero riempire tutte le sale del Museo Nazionale. Solo i progetti realizzati per la carrozzeria Vignale furono, si pensi, trecento cinquantasette. Ma anche in una sintesi obbligata, come quella di una mostra temporanea, è ben possibile cogliere l'ecllettismo, la ricchezza e la qualità della produzione di uno stilista che, meglio di altri, rappresenta un'epoca magica e così lontana dalla nostra.

Due, in particolare, sono le sezioni che meglio condensano lo spirito dell'uomo e le ragioni per ricordarlo. Una si intitola “Il carrozziere dei carrozzieri” e racconta, con decine di disegni originali e alcune vetture-simbolo, l'abilità del creativo indipendente che rifornì di idee tanti carrozzieri del tempo. Idee tutte di Michelotti, certo, e piuttosto riconoscibili, ma anche calibrate su ogni firma, personalizzate per quanto possibile, in modo che una 1100 Allemano fosse diversa da una Monviso, un prototipo di Canta ben distinto da quelli di Siata, Balbo, Moretti o Fissore. Solo per citare qualcuno dei nomi - piccoli e grandi, ma oggi ignoti ai più - che costellavano Torino, capitale dell'automobile. Tra tutti svetta il ruolo svolto per Vignale, con pezzi unici spettacolari, talvolta estremi, sulle meccaniche più raffinate. Molti sono diventati pagine notevoli della storia dell'auto.

L'altra sezione chiave della mostra, che non a caso le dà il titolo, è “Michelotti World”. La fantasia e il talento globale si catalizzano nel periodo che segue la stagione dei piccoli carrozzieri. Tredici anni che vanno dal 1958 (primi studi per la Triumph Herald e la BMW- Denzel) al 1971 (lancio della BMW Touring), con altri progetti minori che proseguono ancora. Essi portano su Michelotti gli occhi dei maggiori costruttori stranieri. Con l'Inghilterra e la Triumph in particolare (Herald, Tr4, Spitfire, Stag, 2000, Dolomite) si creerà quasi un monopolio ideativo e un importante successo commerciale. Alla Renault il progettista regalerà il fenomeno Alpine (A106 cabriolet, A108 e A110), al Giappone tre delle sue prime auto presentabili (la Prince, la Hino Motors Contessa e la deliziosa Sprint). Ma sarà la BMW a beneficiare più di tutti della medicina Michelotti, che contribuisce a salvare l'azienda con la piccola 700 coupé, e poi la traghetta nella modernità con la 1500 “neue klasse”. Nello stesso periodo arrivano anche le chiamate della DAF olandese e della Leyland australiana, mentre la General Motors prepara un'offerta per portare il freelance torinese a Detroit.

La messe dei disegni esposti è davvero cospicua, anche se ha causato qualche dolore dover scegliere novanta esempi tra le centinaia di opere custodite dall'Archivio Storico Michelotti. Un'abbondanza rara tra gli stilisti, che quasi sempre lasciavano i loro manufatti ai carrozzieri che servivano o direttamente alla committenza. Qui invece, complice la storia professionale del designer, una gran parte di schizzi, figurini e disegni tecnici è rimasta in mano agli eredi e permette di tracciare una parabola completa.

Di grande interesse e peculiari al metodo di Michelotti sono i tanti bozzetti in prospettiva accentuata, spesso a tempera su fondo nero, per dare rilievo alle sagome e più contrasto ai colori. Le vetture appaiono spinte, esasperate nelle linee, dinamiche e quasi sfuggenti. Il maestro fa, per le sue sculture in movimento, quello che i bravi architetti facevano con le prospettive a volo d'uccello. L'obbiettivo è affascinare, convincere, vendere al cliente: che si tratti di un castello o di una fuoriserie, poco importa. Giovanni Moretti,

per cui Michelotti disegnò una trentina di modelli, un giorno gli disse, canzonandolo, se nella tiratissima prospettiva frontale di uno spider si potesse intravedere anche la coda. Accanto alla suggestione, però, c'è l'altra metà del carrozziere, quella tecnica e concettuale. Pregevoli sono i design a tre viste, gli interni, i dettagli della carrozzeria, che testimoniano la padronanza a tutto tondo dei modi di pensare, rappresentare e costruire l'automobile".

Giosuè Boetto Cohen