

### **Giovanni Michelotti, stilista e carrozziere torinese e stato l'autore di molte BMW...**

Nasce a Torino nel 1921. Viene assunto, a soli sedici anni, alla stabilimenti Farina. La scuola del grande carrozziere torinese gli permette di imparare a fondo il mestiere e di firmare i primi progetti. Nel 1949, al termine del secondo conflitto mondiale, Michelotti decide di tentare la strada del libero professionismo.

La sua abilità e un pizzico di fortuna gli procurarono ordinazioni da parte delle più importanti carrozzerie torinesi: Vignale, Balbo, Bertone, Ghia e Allemano diventano suoi clienti abituali. Dal 1955 apre un ufficio in corso Francia e affitta una piccola officina in via Levanna. Dal 1949 al 1956, oltre a collaborare con i carrozzieri, si dedica al progetto di carrozzerie per le Ferrari da competizione. La sua fama in crescente ascesa attira l'attenzione delle Case straniere che gli commissionano i bozzetti e i disegni d'impostazione di prototipi e di vetture di serie.

Ha inizio così quell'attività di designer, sempre mantenuta e potenziata, che costituirà il settore più vasto del lavoro di Michelotti; il passaggio alla costruzione completa di vetture, nel 1960, ne rappresentò soltanto la naturale evoluzione. Tra i progetti firmati da Michelotti per la BMW figurano: la piccola Isetta 250 (1955), la 505 berlina (1955), le piccole 700 (1959-1964), le fortunate 1500 (1962), le 1600, 1800, 2000 (1964-1969), la 2000 coupè (1965), le 2500 e 2800 (1968-1973) le eleganti berline della serie 02 (1968-1974), fino alla 1502 (1975) le 2,8L 3,0L 3,3L (1974). Altrettanto prolifera è la collaborazione con la Triumph, la Herald coupè (1959), seguita dalla versione berlina, il coupè Italia (1961), la Spitfire, la 2000 berlina (1963), la 1300 a trazione anteriore (1965), la Toledo, la Dolomite, la Stag (1970). Anche le Case giapponesi apprezzano la linea e lo stile di Michelotti che nel 1960 disegna la Skyline Sport per la Fuji nel 1961, per la Hino, le versioni berlina e coupè del modello Contessa.

Tra le vetture più significative disegnate dallo stilista torinese si ricordano inoltre: la Demon Rouge del 1955 su Fiat 8V, la Lancia Aurelia 2500 GT del 1958 elaborata da Nardi e denominata Raggio Azzurro, la Silver Ray del 1960 sul telaio Nardi e meccanica Plymouth e l'Alfa Romeo Goccia, sempre del 1960, su meccanica della Giulietta. Come designer, Michelotti non si è occupato soltanto di automobili, ma anche di autocarri, scooter, yacht e perfino elettrodomestici, dimostrando così la sua grande versatilità. Nel 1960 infine diventa costruttore.

La sua prima vettura è una OSCA 1600 coupè con tetto a pagoda, luci di direzione sullo spigolo del parafrangente anteriore e luci di stop supplementari posizionate lateralmente. Presenta ai saloni di Parigi e di Torino, la vettura viene criticata dalla stampa specializzata per l'arditezza di alcune soluzioni stilistiche. Michelotti non si lascia scoraggiare da quel primo insuccesso, anzi ne 1962

si trasferisce in uno stabilimento piu' vasto e l'anno successivo si ripresenta ai saloni.

A Ginevra, dove dispone finalmente di un proprio stand, espone un riuscitissimo coupè, commissionatogli da un francese, su telaio di una Jaguar D da competizione. nel 1964 si trasferisce nuovamente e questa volta fuori Torino a Borgaro. Nello stesso anno costruisce la Tigullio su meccanica Fiat 2300 e una Triumph 1600 GT in versione coupé due posti. Seguono poi un esemplare unico in forma di coupé due posti su Fiat 2300S ed una Ferrari 375 con hardtop (1966); il 1967 vede la comparsa della

MM 4700GT, con meccanica Ford Mustang e

dalla Daf Kini, una vetturessa da spiaggia. In questo stesso anno l'azienda di Giovanni Michelotti cambia di nuovo sede, trasferendosi ad Orbassano. La produzione continua con la Daf Shellette e il coupé 55 Delta con carrozzeria a cuneo, la Triumph TR 5 e il coupé Fiat 805 (1968), seguiti da due coupé su Fiat 125 del 1969 e '70e dalla Matra Laser con porte ad ala di gabbiano del 1971. Nel 1972 realizza la BMW con turbocompressore disegnata da Paul Bracq e il coupé 128 Pulsar, una delle prime vetture dotate di paraurti retrattili rivestiti in gomma.

Al salone di Ginevra nel 1974 propone la Beta Mizar con quattro porte ad ala di gabbiano e al vetturessa da città Lem a propulsione elettrica, entrambe ripresentate a Torino assieme ad una Ferrari Nart Spider. Nel 1978 effettua una collaborazione con la rivista Quattroruote, mentre l'ultimo lavoro dello stilista torinese è l'impostazione della Reliant Scimitar SS1

alla fine degli anni settanta. Alla sua prematura scomparsa (1980) si calcola abbia disegnato circa 1200 autovetture. È tuttavia impossibile fare un calcolo preciso, perché, anche a causa del suo carattere schivo, Michelotti non imponeva alle Case a cui consegnava i disegni di comunicare il suo nome (né di mettere marchi vari sulle carrozzerie). Michelotti fu uno dei designer più duttili e prolifici di sempre. Non aveva stilemi fissi da riproporre all'infinito ed era in grado d'adattarsi facilmente all'immagine della Casa che gli commissionava il disegno.

