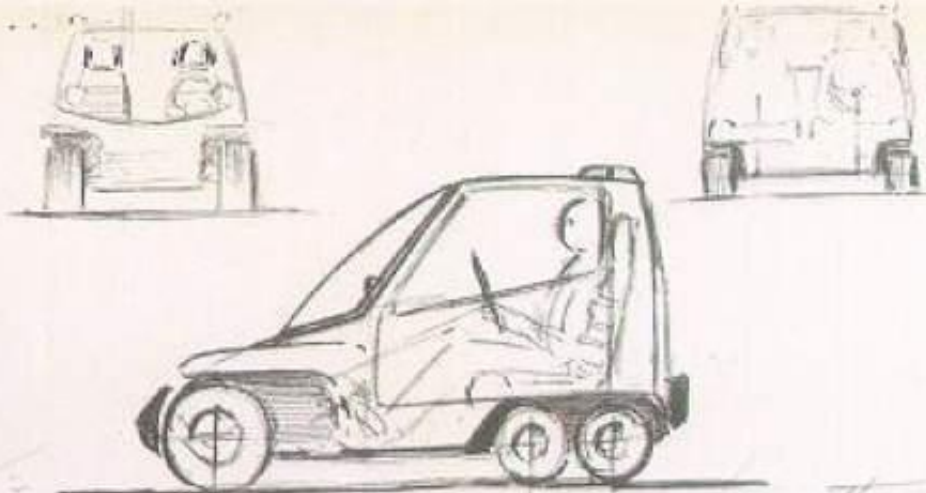




Conversazione con
Giovanni Michelotti



*Vettura da città
Lombarda massima 5,20
Trasmissione anteriore
Motore anteriore*

*G. Michelotti
Torino 11-278*

Una matita libera

Lo stilista carrozziere torinese vuole essere un artigiano dell'automobile. Le lusinghe di una dimensione industriale o i vantaggi di una stretta dipendenza dalla grande industria non lo hanno tentato. Ecco, in una rapida carrellata, le sue vicende e il suo lavoro.

«Il cammello è un cavallo disegnato da uno stilista dopo una riunione coi direttori». Una battuta divertente con un fondo di verità. In effetti lo stilista che lavora in una grande industria svolge, non c'è alcun dubbio, un lavoro creativo però con alcune limitazioni, poiché deve tener conto delle esigenze del consumatore, individuate dai vari responsabili di settore attraverso indagini motivazionali, ricerche di mercato ed elaboratori elettronici. Quindi il parto dell'artista finisce per essere il più delle volte un parto «pilottato» dove certo, facendo il paragone con la nascita di un bambino, è determinante chi ci sia la madre, però è il medico che nella veste dell'esperto

dà le direttive. Ecco qual è la situazione degli stilisti nel grande mondo dell'auto e nell'industria in genere che ha bisogno di un disegno qualificato. Una volta invece le cose erano abbastanza diverse.

Difatti fino agli anni Cinquanta l'automobilista che aveva i mezzi poteva, voleva, distinguersi dai suoi pari o una vettura fatta per così dire su misura. Su ordinazione. In questi casi bastava rivolgersi, anziché a una concessionaria o alla filiale di una grande marca, a un carrozziere, cioè a uno stilista che per mestiere disegnava e produceva (in piccolissima serie, se in pezzi unici) vetture di fantasia, da linee particolari, a volte avveniristiche. Vetture praticamente fatte a mano, e

LA MISURA MICHELOTTI

Michelotti non si è mai preoccupato di seguire la moda: ce lo dicono la cauta misura delle pinne posteriori della Triumph «Herald» (1959), in tempi recenti nemmeno le linee spigolose a oltranza lo seducono: la «Beta Mizer» ha infatti quel minimo di piegature per irrigidire la lamiera e la giusta morbidezza di volumi che apprezziamo anche in Giugiaro. Caratteristica nei suoi progetti per le berline di serie è l'ampiezza delle superfici vetrate (quando le concorrenti della stessa epoca sembrano temere la luce) e la tensione dei padiglioni retti da montanti molto sottili: questi due particolari hanno sempre

contenuto grande snobezza al profilo delle fiancate e tendono a ridurre otticamente le dimensioni vere della vettura: la BMW «1600» o «1602» è la dimostrazione più brillante di questi concetti. Esaminando ancora il suo lavoro per la Casa di Monaco, notiamo con quale semplicità di linea Michelotti ha saputo chiudere gli ampi tre volumi delle berline «2500» e «2800», operazione che sembra ancora oggi irta di difficoltà e di esito incerto per le nostre maggiori cilindrato, e con questa «classe» queste vetture portino a spesso i dieci anni della loro linea.

Se il disegno delle berline di serie

ha messo in linea la sobrietà geniale dello stilista, le sportive e i pezzi unici analoghi ne rivelano l'entusiasmo; parliamo delle spider Triumph «TR4» e «Spitfire», soprattutto della «Italia coupé» che porta — ne abbiamo vista una di recente — i suoi anni (18) bene quanto la «Giuletta spider» di Pininfarina; quel suo padiglione raccolto e posato quasi sulle ruote posteriori, il cofano lungo e quei fianchi tagliati più dritti ci hanno fatto pensare a una piccola Jaguar delle serie «XK». Badate, non parliamo di affinità stilistiche, ma di fortunata evocazione di atmosfera.

G. A.

rate una per una, i cui interni evocavano immagini di confortevoli salotti (pelle - moquette - radica). Gli italiani sono stati e sono i carrozzieri più bravi del mondo. Lo hanno riconosciuto e lo riconoscono anche i critici meno benevoli. La storia dell'automobile indica il loro periodo di massimo splendore tra gli anni Cinquanta e Sessanta, quando in Italia il boom automobilistico era all'apice. Pininfarina, Bertone, Ghia, Frua, Vignale, Zagato, Michelotti, nomi che tutto il mondo conosceva, creatori di vetture che colpivano l'immaginazione, che più delle altre davano l'impressione della velocità, del lusso, del confort, della posizione sociale. I grandi costruttori stranieri guardavano alla linea italiana come al più felice compromesso tra estetica e tecnica, la prendevano a modello e chiedevano la collaborazione dei suoi creatori. Furono questi uomini a inventare il mestiere di carrozziere.

Oggi, abbiamo detto, è tutto cambiato. In questi ultimi dieci anni il settore ha mutato completamente aspetto. E' cambiata, sarebbe giusto dire, la filosofia di questo lavoro. Il piccolo artigiano-carrozziere è praticamente scomparso o si è dedicato alle vetture blindate e ai furgoni speciali; quello medio cerca di mantenere la sua autonomia accettando sempre più spesso il lavoro che le Case automobilistiche gli affidano per abbreviare i tempi di ricerca (che la burocrazia della loro organizzazione allungerebbe di molto) o si adatta a correggere piccole e meno piccole imperfezioni di finitura nate sulla catena di montaggio della grande industria; infine il carrozziere nato già grande, con intenti industriali per quantità di personale e dimensione di impianti, ha accentuato queste caratteristiche e lavora ormai quasi esclusivamente per la grande industria. Qualche esempio: le attuali Peugeot «504 6V», Lancia «Beta Montecarlo» e «Gamma» coupé escono dalla catena di montaggio di Pininfarina, mentre da Bertone escono la Ferrari «Dino 208» e la Volvo «262 C».

In questo mondo Giovanni Michelotti è un caso a sé. Non ha voluto superare la dimensione artigiana. L'occasione c'è stata, c'erano i capitali per una società e il suo estro creativo era una garanzia. Michelotti non ha voluto, ha preferito quelle attuali piccole dimensioni che gli consentono di lavorare con una certa tranquillità al di fuori dei grandi costi, delle pericolose tensioni, delle innumerevoli difficoltà che oggi caratterizzano il lavoro delle grandi imprese. La sua decisione lo ha tuttavia messo di fronte, uomo solo e di molto coraggio, alle incognite di ogni libera professione, lontana dai grandi canali del prodotto di serie: problemi di reperibilità di mano d'opera altamente specializzata e altri minori di sopravvivenza. Però lui, nel suo piccolo, afferma di essere contento.

(segue)



1968: Triumph «TR 5», linea italiana per uno spider inglese.



1971: Matra «Laser», quando le porte arrivano sul tetto.



1972: «128» Pulsar, per la sicurezza paraurti telescopici.

Tante, tante automobili

Le date che contano nel suo lavoro?

Ho cominciato nel '37 a quattordici anni come ragazzino-aiuto nell'ufficio tecnico degli stabilimenti Farina. Nel '49 dopo la guerra sono diventato libero professionista e ho cominciato a collaborare con i più importanti carrozzieri di Torino. Nel '55 ho aperto un ufficio e affittato una piccola officina mantenendo i contatti precedenti e progettando carrozzerie per le Ferrari da competizione. Nel '60 sono passato alla costruzione completa di vetture. Oggi continuo a costruire, ma quella del design è la mia attività principale.

Qual è stata la sua prima vettura prodotta?

Una *Osca coupé «1600»* nel 1960.

Quali erano i particolari costruttivi più interessanti?

Il tetto a pagoda, le luci di direzione incorporate nel frontale e i segnalatori di direzione sullo stesso asse. Credo sia stata la prima vettura al mondo a presentare questa soluzione oggi entrata praticamente nella norma.

Chi le ha ordinato il primo esemplare?

Un medico di Pizzo Calabro. Mi arrivò una telefonata di questo signore il quale senza mezzi termini ne ordinò una subito tale e quale. In quattro mesi l'auto era pronta. Siamo ancora amici.

Il primo cliente straniero importante?

Due Case automobilistiche, la Triumph e la BMW. Dapprima per la Triumph feci la «Herald» coupé e la versione berlina, poi due anni più tardi, nel '61, il coupé «Italia» e nel '63 la «Spitfire» e la «2000» berlina. E ancora la «1300» a trazione anteriore, la «Toledo», la «Dolomite» e la «Stag». Per la BMW invece cominciai nel '59 disegnando la piccola «700», poi nel '61 le varie versioni dalle «1500» alle «2000» e quindi le «1600», «2500», «2800» berline degli anni '70.

E i primi lavori per le Case italiane?

L'«Aurelia 2500 GT» elaborata da Nardi e chiamata «Raggio Azzurro» e l'Alfa Romeo «Goccia» su meccanica della «Giulietta». La prima mi sembra risalga al '58, la seconda al '60.

La clientela oggi?

C'è molto lavoro sia con le Case nazionali che con quelle estere.

E i privati?

Praticamente scomparsi gli italiani. Ancora qualche straniero. Recentemente abbiamo modificato una Rolls Royce «Silver Shadow» di un architetto francese. Diceva che quella di serie non era più la Rolls di una volta e ha chiesto delle variazioni.

Quali?

L'abbiamo allungata di 20 centimetri e alzata di 6. Era soddisfattissimo.

Dove sussiste ancora un mercato della carrozzeria speciale?

Ancora in America e in Svizzera. Per un commerciante d'auto elvetico abbiamo modificato dieci Lancia «Beta»: le ha volute con il frontale diverso da quelle di serie. Queste le modifiche: classico scudetto Lancia in bella vista sul frontale a profilo lenticolare, fari a scomparsa e paraurti in gomma ben raccordati, grande portello-lunotto per accedere al bagagliaio, finiture interne di livello superiore e optional di lusso.

Quanto costa una modifica?

Generalmente presentiamo due o tre soluzioni che complessivamente costano cinque o sei milioni.

E se al cliente non piacciono?

Paga lo stesso.

E se invece accetta una delle soluzioni?

La cifra viene assorbita in percentuale dal costo totale della vettura.

Che si aggira?

A noi una vettura costa complessivamente un minimo di 50 milioni.

E al cliente?

Dipende. Comunque contano molti particolari, il tipo di finiture, la dotazione degli accessori, la scelta dei materiali di rivestimento... C'è gente che materia non bada a spese.

E i pezzi di ricambio?

Li facciamo. Si tratta generalmente di pezzi unici fatti a mano. Prendiamo un paraurti per esempio. E' tale mole di lavoro che richiede (disegno grandezza naturale, modello in gesso stampato in resina, pezzo originale, verniciatura) che al cliente viene a costi all'incirca un milione, un milione mezzo.

Cosa è cambiato nel suo lavoro rispetto a quando ha cominciato?

Dopo la guerra per i disegni delle vetture si cominciò a usare il colore, in quello stesso periodo si cominciò a studiare e a disegnare la vettura in prospettiva. Una volta non era necessario il carrozziere comperava il telaio, parafrangente e il muso, quindi bastava disegnare la linea della fiancata.

Ci sono alcuni particolari che l'ave-



1961: Triumph «Italia», il nome è un riconoscimento allo stile.



1961: BMW «1800», l'inizio di un grande successo europeo.

zione stilistica ha cancellato o reso meno importanti?

E' quasi scomparso il paraurti. Oggi molto spesso è integrato nella carrozzeria e spesso si tratta di una fascia in materiale plastico. Un altro particolare: la mascherina del radiatore potrebbe essere eliminata: per raffreddare il motore ci sono tanti altri modi. Però è bene non toccare vetture come la Rolls Royce, la Daimler, la Mercedes, la Bentley o la BMW, dove la mascherina ha una importante funzione decorativa e caratterizza la marca.

E nei rapporti con l'industria automobilistica cosa è cambiato?

E' un discorso importante. L'impiego dei grossi capitali esige un rischio minimo. Quindi disegnando per la grande industria si deve pensare a una vettura adatta al vasto pubblico che questa serve. In questi casi bisogna rispettare le direttive degli Uffici Marketing: sono loro che comandano, poiché loro è la responsabilità d'imporre una vettura sul mercato. In questi casi la creatività deve tener conto dei rischi industriali e quindi va un po' imbrigliata.

Perché l'industria ricorre a voi?

Perché in certi casi possiamo proce-

dere più speditamente di loro e ciò significa disporre di un progetto in metà tempo e con meno spesa. E' una questione di dimensioni aziendali: noi, data la nostra struttura, non abbiamo una burocrazia da rispettare. Loro invece anche per acquistare un semplice particolare devono seguire sempre la trajila prevista. Tempo fa, per esempio, avevo bisogno della griglia di un frontale e la richiesi all'ufficio della Casa con cui ero in contatto. Mi risposero di acquistarla direttamente, altrimenti avrei dovuto aspettare due o tre mesi.

Che tipo di conoscenze deve avere il carrozziere per avere rapporti con la grande industria?

Deve conoscere i problemi costruttivi per non proporre idee antieconomiche.

Qual è oggi la più bella vettura sul mercato europeo?

Quella più vicina alle mie idee è la BMW.

A quale sua vettura è più affezionato?

Alla «Spitfire». E' ormai in produzione da quindici anni, ma la disegnai nel '57.

Quale le ha dato più soddisfazioni?

La BMW «700» disegnata nel '56 e

messa in produzione dalla Casa nel '59.

Un aneddoto legato al suo lavoro?

Risale al 1946, lavoravo negli stabilimenti Farina. Avevano fatto un bel disegno grande dell'Alfa Romeo «2500» e ne ricavammo la scocca in legno; la linea era bellissima, magnifica, filante. L'adagiammo sul telaio della vettura: da non credere ai nostri occhi, era più stretta di 14 centimetri. Ecco perché era così filante! Rimediammo tagliando la scocca in mezzo e l'abitacolo diventò più largo di 14 centimetri. Non è finita: quando la vettura, già pronta e verniciata, venne provata per la prima volta, scoprimmo che le ruote toccavano i parafranghi. Per evitare l'inconveniente facemmo una modifica che diventò una caratteristica della vettura: un bordo in rilievo sul perimetro del passaggio-ruota che non solo permise sterzata e molleggio ma divenne un elemento stilistico; il «baffo» era nato.

Chi considera il suo maestro?

Devo molto ad Attilio Farina che mi offrì la possibilità di cominciare.

Quali considera i migliori carrozzieri di oggi?

Pininfarina ha un eccezionale buon gusto. Giugiaro disegna benissimo.

Quali vetture di serie avranno una bella linea in un prossimo futuro?

Verso le Fiat.

Ricorda di aver guadagnato una grossa cifra con un disegno?

Sì, 30.000 dollari nel '62. Con la Ford. Avevo disegnato a grandezza naturale, per la «Falcon», un tettuccio con lo spoilerino, tipo quello che oggi ha la «Mini 90». Il Marketing disse no; era una soluzione troppo avveniristica allora.

Disegna sempre solo vetture?

Soprattutto, ma ho disegnato tante altre cose. Dopo la guerra anche una macchina per fare il caffè.

C'è una tipologia del cliente da carrozziere?

In base alla mia esperienza posso dire che sono soprattutto gli utenti Lancia ad avanzare richieste di modifiche per personalizzare maggiormente una vettura che già indica un certo tipo di mentalità automobilistica. Un nostro cliente ha sette vetture di questa marca cui ha fatto fare modifiche di carrozzeria. Quando ha visto la nostra «Alzar» voleva acquistarla, ma purtroppo la vettura non è omologabile per via delle portiere con apertura ad ala di gabbiano: una soluzione stilisticamente valida, però non dal punto di vista della sicurezza.

Cosa sta programmando?

Qualcosa per i giovani.

Però i giovani, in genere, non hanno abbastanza soldi per entrare da un carrozziere...

Stiamo studiando qualcosa che rientri nelle loro possibilità.

CLELIA D'ONOFRIO



1974: «Mizar», la Lancia «Beta» diventa ancora più bella.



1976: «126» City, quando la praticità è anche armonia.