

Michelotti & Triumph



Giovanni Michelotti (1921 - 1980)

Giovanni Michelotti was een Italiaanse ontwerper en één van de toonaangevende ontwerpers van auto's van de 20^e eeuw. Een zeer productieve ontwerper.

Vignale, Ghia, Bertone, Pininfarina en Alpine

Hij werkte voor diverse opdrachtgevers zoals de carrosseriebedrijven Vignale, Ghia, Bertone, Pininfarina en Alpine. Hij richtte zijn eigen ontwerp bureau op in Turijn, in 1959.

Hij heeft vooral sportwagens ontworpen voor de merken Ferrari, waarbij hij als ontwerper betrokken was bij meer dan 20 modellen, Lancia, Maserati en nota bene voor het Engelse merk Triumph.



Maar daarnaast ook nog een hele lijst aan modellen van diverse merken.

Vanaf de jaren vijftig was hij verantwoordelijke voor de nieuwe modellen van het Engelse merk Standard-Triumph. 'Pizza met Fish&Chips'.

Michelotti ontwierp niet alleen prachtige Italiaanse sportwagens zoals de



Maserati 3500 GT Spyder



Ferrari 330 GT Michelotti



Lancia Aurelia B52



Alfa Romeo 1900C

Maar ook onze eigen DAF 44 uit 1966 en de latere Daf 46 en ook de schitterende Daf Siluro Concept car.



Daf 44



Daf Siluro Concept car

'Duits' deed Michelotti ook. Hij (mede) ontwierp de BMW 700 in 1958. De redding toen van het merk BMW dat financieel aan het randje hing.



BMW 700 1959



De succesvolle 'Neue Klasse' serie vanaf 1962

Standard-Triumph

Voor Standard-Triumph ontwierp hij in 1959 de Triumph Herald die tot 1971 in productie is geweest. De Triumph Vitesse, de Spitfire en GT6 zijn allemaal op het chassis van de Herald gebaseerd.

Vervolgens ontwierp hij voor Standard-Triumph de modellen Spitfire (al in 1957), de TR4 en de vervolg modellen TR4A, TR5 / TR250. Ook de Triumph 2000, de 1300, de 70-tiger jaren Triumph Stag en de Triumph Dolomite.



Triumph TR4



TR4A



Triumph TR 5



Triumph TR 250



Triumph Spitfire



Triumph Herald



Triumph Stag



Triumph 2000 TC



Triumph Dolomite Sprint



Triumph Italia



Dit jaar '4-en' we dus het 60 jarige jubileum van de TR4 van de hand van Giovanni Michelotti.



De TR4 had niet meer vermogen dan de TR4a en was aanzienlijk trager dan de TR5.

De TR4 was een geheel 'nieuw' TR ontwerp ook al was het chassis gebaseerd op de eerder TR2/TR3.

De TR4 was voorzien van deuren met draairamen en de compleet nieuwe carrosserie had een betere stijfheid.

Binnenin met meer ruimte dan de voorganger TR3.

Mechanisch was de tandheugelbesturing een sterke verbetering. De motorinhoud werd vergroot naar 2,2 liter.

De versnellingsbak was geheel gesynchroniseerd en als optie kon een Laycock overdrive worden besteld.

De TR4 was ook leverbaar als coupé met een glazen achterraut en een uitneembaar tussendak. Als optie was een stoffen tussendak leverbaar dat over een metalen frame werd gespannen. Nu bekend als een 'Surrey-Top' uitvoering.



Na de TR4 kwam in 1965 de TR4A op de Markt.

In 1965 gebruikte Triumph de onafhankelijke achterwiel ophanging van de 2000 Saloon voor de TR4a.

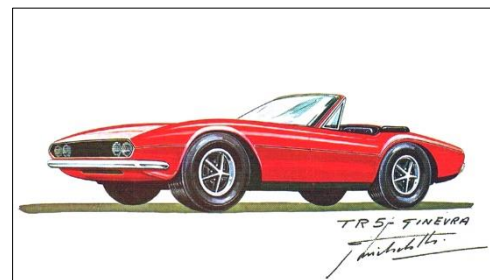


TR4A Prototype



TR Zoom studie

Omdat de TR4a geen competitie was voor de MGC, voorzag men in 1967 de TR4a van een 2,5 liter zescilinder motor met Lucas benzine-injectie. Dit resulteerde in de TR5. Om te voldoen aan de Amerikaanse regelgeving t.a.v. de uitlaatgasemissie werden de TR5 modellen die naar Amerika werden geëxporteerd voorzien van dubbele carburatie.



TR5 Ginevra studie



Om marketingtechnische redenen werd deze uitvoering TR250 genoemd. Hiermee onderscheidde hij zich van de TR4a en de TR5 en was er een verwijzing naar de motorinhoud (2500cc) De TR250.