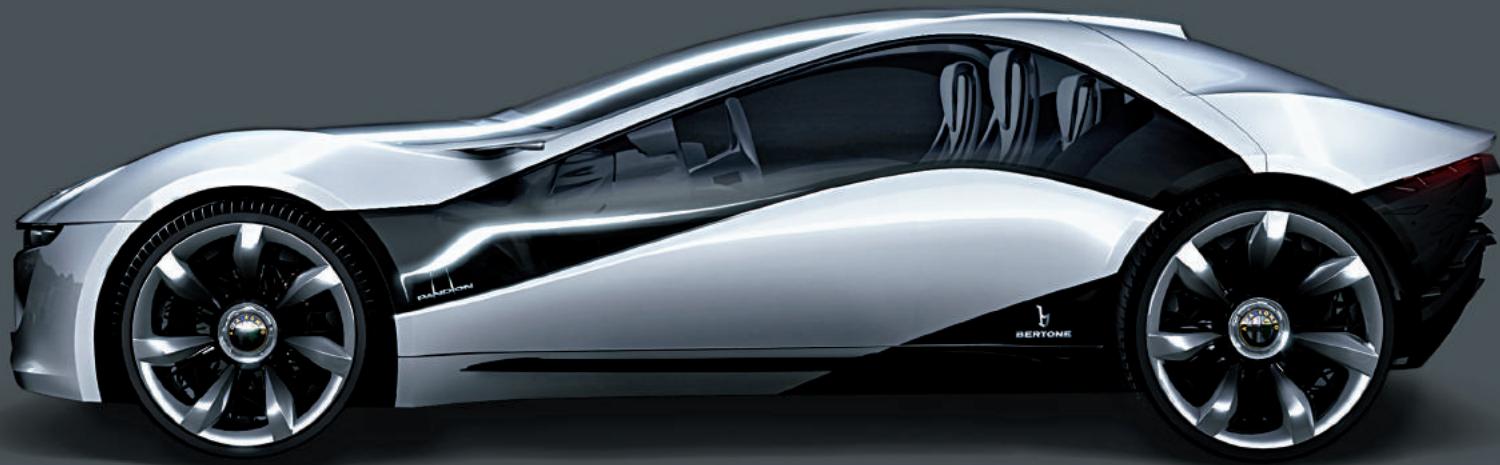


# Bertone Pandion, imagination and glamour

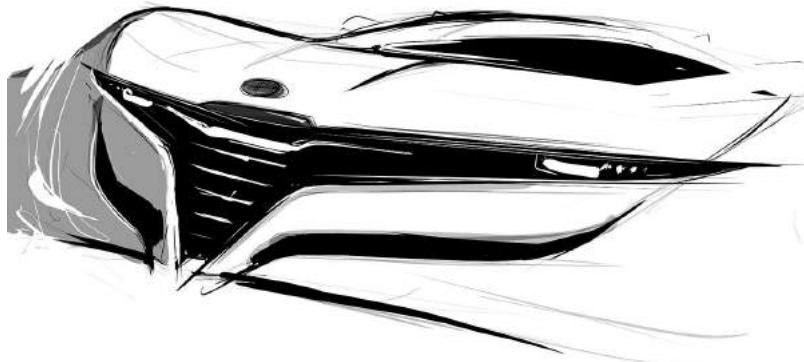




Silvia Baruffaldi

In an automotive world characterised by bland aesthetic cautiousness, there are still those capable of visions that go beyond the commonplace. With its Pandion, a futuristic 2+2 coupé, Bertone surprises, fascinates and seduces with original, sinuous forms that pay homage to the centenary of Alfa Romeo.

With a history dating back 75 years, the collaboration between Bertone and Alfa has spawned thirteen concepts and ten production models – from the astonishing B.A.T. concepts of the 1950s and the Giulietta SS, which was also built by the Turin coach-builder, to prototypes such as the Carabo and the GT coupé, which is still in production today. "The suggestion from Fiat that we should create a prototype to celebrate Alfa's centenary was therefore received very enthusiastically", says Mike Robinson, director of design for Bertone since last August, when Nuccio Bertone's widow Lilli regained control over the company. In keeping with Bertone tradition, it was decided to invest resources in a running prototype. With the project beginning in October, with the intention of taking part in the Geneva motor show this March, the development times were astonishingly short. Nonetheless, the design had to convey a strong message expressing the creative capabilities of Bertone and the traditions



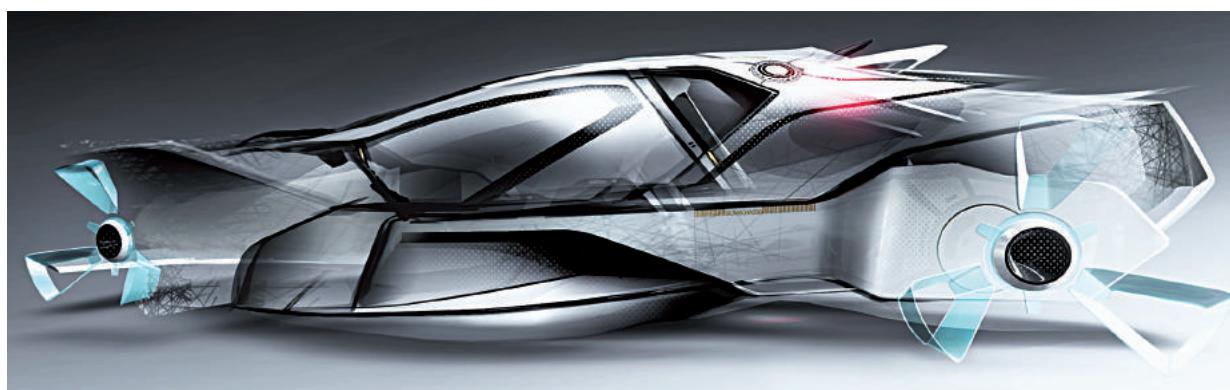
of the Alfa brand. "The first thing we did was to decide to avoid retro references and look decidedly forward", continues Robinson. "It isn't easy to make a good futuristic design. You need to draw the line between banality and taking it too far. Nuccio Bertone was a master in this: there are fascinating cars in our museum that still look fresh after forty years".

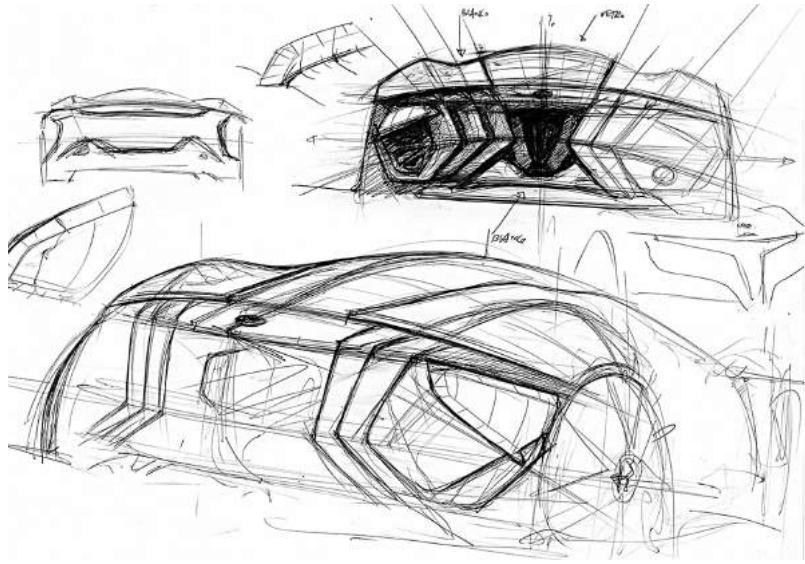
**In its Pandion concept-coupe (see some of the research sketches on this page) Bertone explores new design horizons and pays tribute to one hundred years of Alfa Romeo.**

*Con la concept-coupé Pandion (in questa pagina, alcuni bozzetti di ricerca) Bertone esplora nuovi orizzonti del design e rende omaggio ai cento anni dell'Alfa Romeo.*

The mechanical basis for the project was a Maserati GranTurismo (the same that underlies the Alfa 8C Competizione), with its rear wheel drive platform and 444 bhp 4.2 litre engine and wheelbase reduced from 2942 to 2850 mm. "We accentuated the cab-aft architecture as much as possible. The body is tensed toward the rear like a taut catapult, ready to spring forward at full speed". The initial style proposals included a solution that was more toned down and another that was more extreme than the theme eventually developed. All three were presented to Lorenzo Ramaciotti, vice president of style for the Fiat group, and Sergio Cravero, Alfa Romeo MD at the time. "We were very pleased that, even without knowing our preferences, they were positive about the proposal that was to become the Pandion".

The name is that of a fish eagle with a distinctive wide wingspan,





which is particularly apt for the car, with its proud face and the spectacular choreography of the doors as they open. The front is devoid of shiny chrome or decorative addenda. The Alfa shield is clearly visible, even though it is merely hinted at by a gap in the surfaces, as are the typical "whiskers" of the chin air intakes. The shield motif is crossed by five dark horizontal bars and is open at the bottom, giving the elements forming it a floating appearance. The headlights are almost concealed and very slender, lending an extremely elegant predatory glare to the whole.

The front and tail are linked by sinuous flanks traversed by a day-light opening forming a continuous arc between the front and rear wheel arches. Even the act of getting into the car is cause for surprise, as there are no conventional doors, and the entire side of the car opens up instead. Hinged at the rear wheel arch, the side of the car opens up vertically to reach a height of over three and a half metres. "Bertone has always been famous for its special doors, such as the guillotine doors used on the Carabo. We deliberately looked for a visually spectacular solution. We wanted to capture the imagination – especially that of young people, who no longer dream about cars. When we were kids, we'd stick posters of cars like the Countach or Stratos on our walls, but today's kids have Transformers".

The Pandion is a vision of the future as seen by a very young design team, with an average age of just 24 (with Matteo De Petris and Giulio Partisani for the exterior, Stefano De Simone and Teresa Mendicino for the interior and

**Mike Robinson, Stile Bertone design chief, at work with colleagues. Right: top, some research sketches; here, three early ideas by designers Giulio Partisani, Raffaele Gerace and Matteo De Petris; below, the development of the third idea, the one that would be selected.**

*Mike Robinson, direttore del design della Stile Bertone, al lavoro con alcuni collaboratori. Sulla destra: in alto, alcuni schizzi di ricerca; qui a lato, le tre diverse ipotesi iniziali prefigurate dai designer Giulio Partisani, Raffaele Gerace e Matteo De Petris; in basso, l'evoluzione della terza ipotesi, quella prescelta.*





A sketch that illustrates the research done for the doors, designed to ease access and at the same time make the opening spectacular. Hence the hinged door panels on the rear wheelarch that lift vertically upwards to reach a height of 3643 mm.

*Un bozzetto che illustra la ricreca per le porte, ideate per facilitare l'accesso a bordo e rendere al tempo stesso spettacolare l'apertura. Sono nate così le fiancate incernierate sull'arco passaruota posteriore che si sollevano completamente in verticale, raggiungendo un'altezza da terra di 3643 mm.*

ture inspired by the roots covering the ancient temples of Angkor. This contrast between sharpness and softness is generated by a single principle that Robinson calls Algorithmic Design. "It is a random propagation of forms, as if the surfaces had grown spontaneously and naturally instead of being constructed according to a coded geometric pattern. It is a concept than opens new horizons for designers".



Giulia Cinti for colour and trim), headed by chief designer Adrian Griffith. The team developed the project beginning with an analysis of the Alfa Romeo brand and its dual spirit, which combines technology with aesthetic beauty. "Even the badge itself expresses this duality, with the cross and the serpent", notes Robinson. "We have called it *frame & skin*, he conceptual union between

the structure – in other terms mechanical excellence and industrial rationality – and the sensual beauty of Italian style, a sense of proportion and flowing, emotionally involving lines".

The Pandion also expresses this duality through an unusual treatment for some of the exterior and interior surfaces. The tail is an open structure consisting of four longitudinal fins encompass

ing hundreds of tiny blades with a matte metal finish, which intersect with one another like a crystal and seem to break away and emanate from the car. "It is a kind of dematerialisation generated by the intrinsic motion of the shape, like the tail of a comet", explains Robinson. Inside, however, the side panels and centre tunnel feature a soft, sinuous intertwining tex-

The front (above) takes its styling cues from the Alfa Romeo shield and "whiskers" and develops them into a T-shape consisting of surface notches, also visible in the design of the tail. The two views are linked by a side panel with seamless arched glazing.

*Il frontale (sopra) riprende gli stilemi dello scudetto e dei "baffetti" Alfa Romeo e li evolve in un tema a T fatto di intagli nelle superfici, ripreso anche nel disegno di coda. Le due viste sono collegate da una fiancata decisa, con vetratura ad arco continuo.*



The results are undoubtedly very attractive. Lifting the side panel of the Pandion reveals a flowing, cocooning ambience. The 2+2 cabin features slender, light front seats, with an elongated shape reminiscent of a chaise longue. Instead of conventional padding is a 30 mm thick layer of light blue gel laid over a luminous fabric to create a "swimming pool at night" effect that continues into the floor. Everything seems to float as if suspended in zero gravity.

"Predictability is the enemy of the designer", rebukes Robinson, an ardent champion of creativity. Nonetheless, he also has a sense of proportion, as you would expect from his role. "Nuccio Bertone was a great innovator, but he also knew how to avoid exaggeration and the absurd. He will always be our spiritual guide – when we do something, we always ask ourselves what he would have thought of it. I call it 'walking in the footsteps of a giant'. ■■■



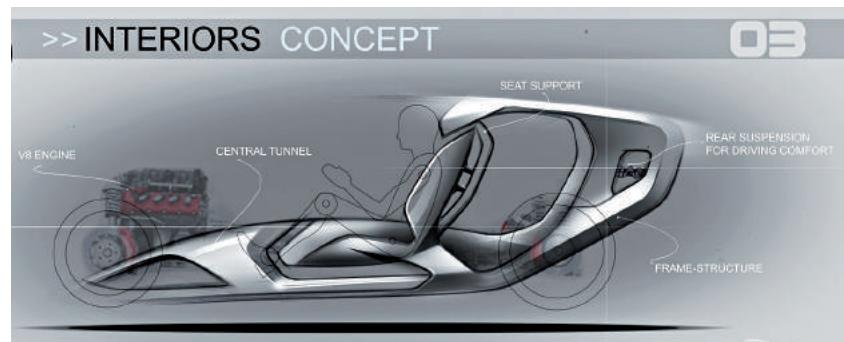
## Fantasia e fascino

In un mondo dell'automobile omologato alla prudenza estetica c'è chi è ancora capace di visioni che vanno al di là del quotidiano. Con Pandion, futuribile coupé 2+2, la Bertone sorprende, affascina e seduce con forme sinuose e inedite, che rendono omaggio ai cento anni del marchio Alfa Romeo.

La storia della collaborazione tra Bertone e Alfa è lunga 75 anni ed ha all'attivo tredici concept car e dieci vetture di produzione, dalle sorprendenti B.A.T. degli anni Cinquanta alla Giulietta SS costruita dallo stesso carrozziere torinese, da prototipi come la Carabo sino alla coupé GT tuttora in produzione. «Il suggerimento di Fiat di realizzare un prototipo celebrativo del centenario è stata quindi accolta con entusiasmo», racconta Mike Robinson, direttore del design dall'agosto scorso, quando Lilli Bertone, vedova di Nuccio, ha ripreso le redini dell'azienda.

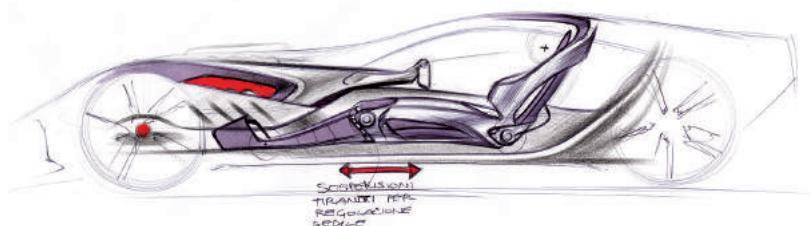
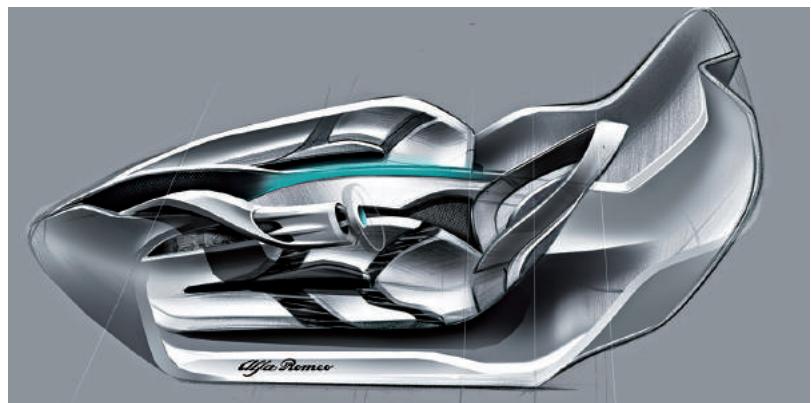
Com'è tradizione di Bertone, si è deciso di investire risorse in un prototipo marciante. I tempi di realizzazione – il progetto è partito ad ottobre con l'obiettivo di partecipare al salone di Ginevra ai primi di marzo di quest'anno – erano davvero brevi. Eppure ci voleva una proposta forte, in grado di sintetizzare la capacità propositiva di Bertone e la tradizione del marchio Alfa. «Per prima cosa abbiamo deciso di evitare citazioni retrò e di guardare decisamente avanti», prosegue Robinson. «Non è semplice fare un buon design futuribile. Bisogna individuare la linea di confine tra ciò che è banale e ciò che è troppo spinto. Nuccio Bertone sapeva farlo con maestria: nel nostro museo ci sono vetture affascinanti e ancora fresche dopo quarant'anni».

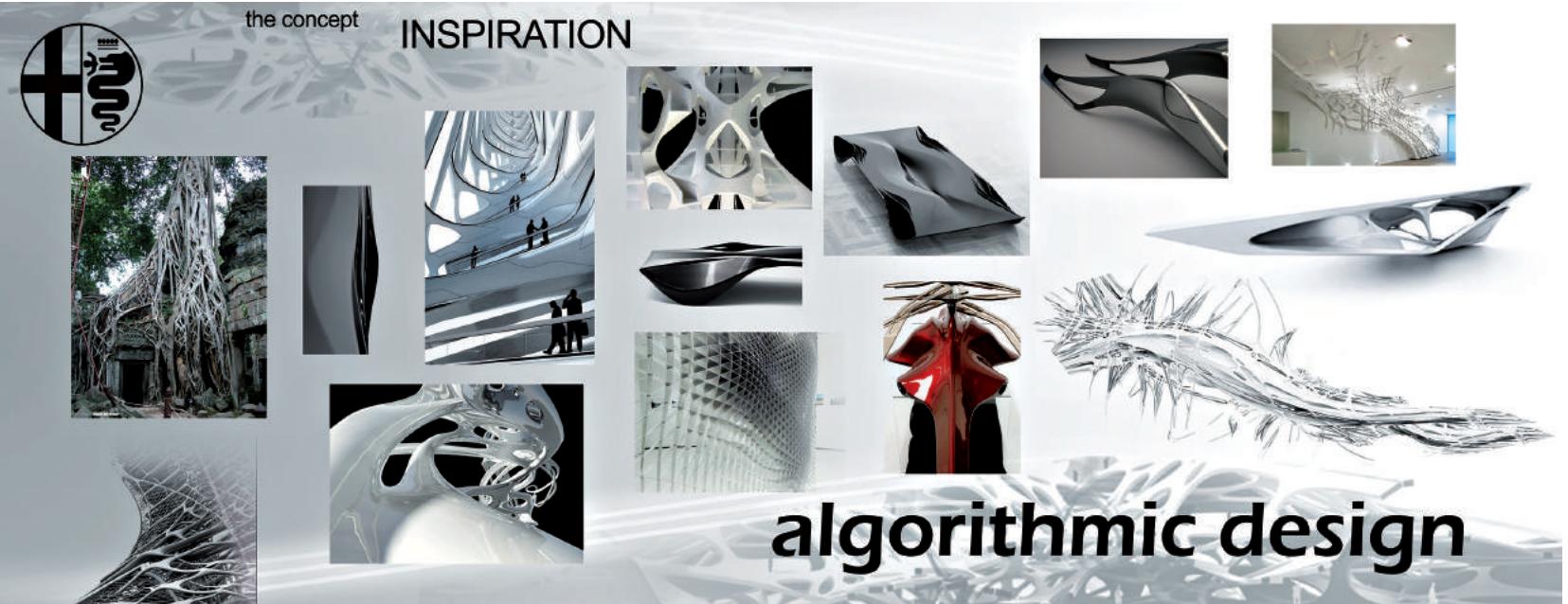
Base meccanica del progetto una Maserati GranTurismo (la stessa che sostiene l'Alfa 8C Competizione) con piattaforma a



Research on the interiors: the themes inspired by nature and the double helix structure of dna (above, in Teresa Mendicino's three research drawings) and, left and below, the cabin concept applied to the vehicle architecture (drawings by Stefano De Simone).

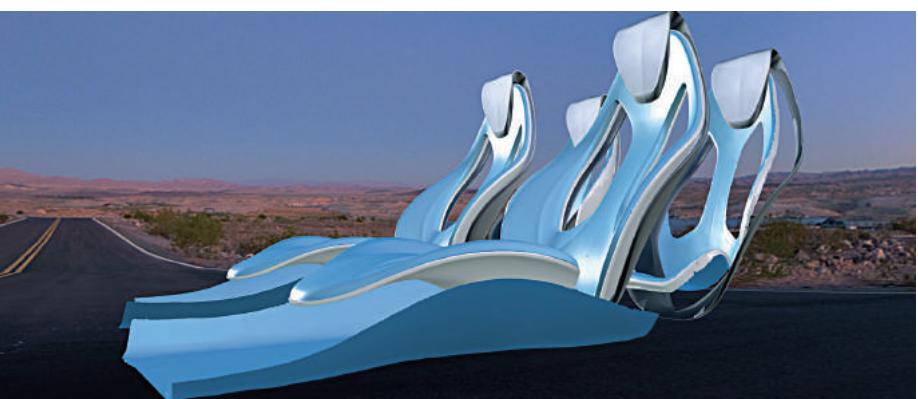
La ricerca per gli interni: i temi ispirati alla natura e alla struttura elicoidale del dna (sopra, nelle tre tavole di ricerca di Teresa Mendicino); a sinistra e in basso, il concetto dell'abitacolo applicato all'architettura del veicolo (disegni di Stefano De Simone).





Mike Robinson has called his new approach to surface treatment Algorithmic Design (above). It borrows from natural forms, apparently generated in random fashion. So inside the car we find braidwork that recalls tropical vegetation. By contrast, on the tail, which seems to be destructured, intersecting blades show mechanics in rapid movement, as in the wake of a comet.

Mike Robinson ha definito un nuovo approccio al trattamento delle superfici, l'Algorithmic Design (sopra). Fa riferimento a forme naturali, in apparenza generate in modo casuale. Così, all'interno della vettura ci sono intrecci che ricordano la vegetazione tropicale. Per contrasto, sulla coda, che appare come destrutturata, un incrocio di lame visualizza la meccanica in velocità, come nella scia di una cometa.



The search for formal beauty is to be found in all the elements. In these three images, crossover interior panels and extended seats that seem to blend with the floor. A highly fluid, three-dimensional design.

La ricerca della bellezza formale è in tutti gli elementi. In queste tre immagini, pannelli interni intrecciati e sedute allungate che sembrano fondersi con il pavimento. Un design molto fluido e tridimensionale.



appropriato, visti tratti fieri dell'anteriore e un'apertura delle porte davvero spettacolare. Sul frontale, niente cromature luccicanti o elementi applicati. Lo scudetto è ben distinto, evocato dall'intaglio intaglio delle superfici così come i tipici "baffetti" delle prese d'aria inferiori; è attraversato da cinque barrette orizzontali scure ed è aperto alla base, con effetto flottante degli elementi. I fari sottilissimi, quasi nascosti, conferiscono all'insieme uno sguardo da predatore, determinato e di grande eleganza.

Anteriore e coda sono collegati da una fiancata sinuosa, attraversata da una vetratura ad arco continuo che corre da parafango a parafango. La sorpresa arriva quando si sale a bordo. Non ci sono porte tradizionali, a sollevarsi è l'intera fiancata: incernierata sull'arco passaruota posteriore, sale verticalmente raggiungendo un'altezza di oltre tre metri e mezzo. «Bertone è stato sempre famoso per le porte speciali, ne sono un esempio quelle a ghiottina della Carabo. Abbiamo ricercato appositamente una soluzione di grande effetto. Volevamo colpire l'immaginazione, in particolare dei giovani, che oggi non sognano più l'automobile. Da ragazzi attaccavamo sul muro delle nostre stanze i poster di vetture come la Countach o la Stratos, oggi i ragazzi hanno i Transformer».

Nella sua visione del futuro, Pandion è l'espressione di un team molto giovane, età media 24 anni (Matteo De Petris e Giulio Partisan per l'esterno, Stefano De Simone e Teresa Mendicino per l'interno, Giulia Cinti per i colori e materiali), guidati dal chief designer Adrian Griffith. Insieme hanno definito il progetto partendo da un'analisi del marchio Alfa Romeo e della sua



*"doppia anima", tecnica e bellezza formale. «Lo stesso logo indica questa dualità, con la croce e il serpente», osserva Robinson. «Noi l'abbiamo definito frame & skin, l'unione ideale tra la struttura, ovvero l'eccellenza meccanica, la razionalità industriale, con la bellezza sensuale dello stile italiano, il senso delle proporzioni, le linee fluide ed emotivamente coinvolgenti».*

Una dualità che sulla Pandion è espressa anche da un trattamento inconsueto di alcune superfici esterne ed interne. La coda della vettura è una struttura aperta, formata da quattro pinne longitudinali che abbracciano centinaia di piccole lame a finitura metallica opaca, che si intersecano tra loro come in un cristallo e sembrano distaccarsi e fuoriuscire dalla vettura. Spiega Robinson: «E' una sorta di dematerializzazione generata dal moto intrinseco della forma, come nella scia di una cometa». All'interno, invece, pannelli laterali e tunnel centrale sono costituiti da un intreccio morbido e sinuoso, ispirato alle radici della vegetazione che ricopre gli antichi templi Angkor. Un contrasto tagliente-morbido riconducibile ad



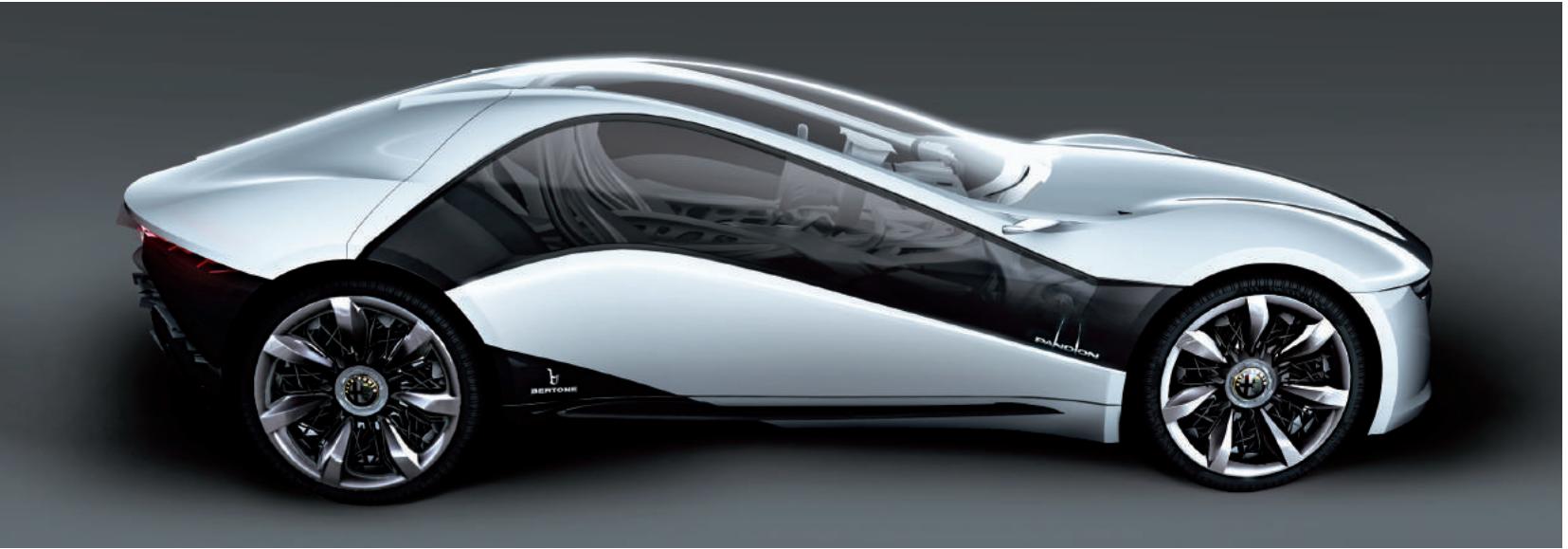
*Frame & skin, namely the dualism expressed by the Alfa Romeo logo, has guided form and surface treatment studies. For the seats a transparent blue gel laid over a luminous fabric was used to give a floating, "night-time in the pool" effect (plates and rendering by Giulia Cinti).*

*Frame & skin, pelle e struttura, ovvero la dualità espressa dal logo Alfa Romeo, ha guidato la ricerca del trattamento di forme e superfici. Per le sedute è stato impiegato un gel trasparente azzurro sovrapposto a un tessuto luminoso, per un effetto flottante, da "notturno in piscina" (tavole e rendering di Giulia Cinti).*



Mike Robinson, centre in the photo, with the design and modelling team that developed the Pandion. By his side, chief designer Adrian Griffith and designers Teresa Mendicino and Stefano De Simone (interiors), Matteo De Petris and Giulio Partisani (externals) and Giulia Cinti (colour & trim).

Mike Robinson, al centro della foto, insieme al team di designer e modellisti che hanno realizzato la Pandion. Accanto a lui, il chief designer Adrian Griffith e i designer Teresa Mendicino e Stefano De Simone (interni), Matteo De Petris e Giulio Partisani (esterni) e Giulia Cinti (colour & trim).



Three views of the Pandion in its final incarnation. Based on a wheelbase of 2850 mm, it is 4820 mm long, 1942 mm wide and 1284 mm tall. Weight is estimated at around 1000 kg. Without chroming or decoration, its modelling follows a fluid line that points up the architecture visually with front engine and rear-wheel drive. Inside, instead of the usual dash, the instrumentation is located on the steering column with a number of controls on the central console. Monitors show the view from the telecameras which replace the rearview mirrors.



Tre viste della Pandion della sua connotazione finale. Basata su un passo di 2850 mm, è lunga 4820 mm, larga 1942 e alta 1284. Il peso è stimato intorno ai 1000 kg. Priva di cromature o decori, è modellata seguendo una linea fluida, che accentua visivamente l'architettura con motore anteriore e trazione posteriore. All'interno, invece del solito cruscotto c'è una strumentazione sulla colonna dello sterzo con alcuni comandi sulla consolle centrale. Monitor riproducono la visione delle telecamere che sostituiscono gli specchi retrovisori.

un unico principio, che Robinson chiama Algorithmic Design. «E' una propagazione di forme su base casuale, come se le superfici fossero "cresciute" in modo spontaneo e naturale anziché essere costruite secondo una trama geometrica codificata. E' un concetto che apre nuovi scenari per i designer».

*Di certo, il risultato è di grande fascino. Sollevando la fiancata della Pandion si scopre un mondo fluido e avvolgente. L'abitacolo 2+2 propone sedute anteriori sottili e leggere, di forma allungata come nelle chaise longue. Al posto dell'imbottitura, uno strato di 30 mm di gel azzurro sovrapposto a un tessuto*

*luminoso crea un effetto "notturno in piscina", che prosegue sul pavimento. Tutto appare flottante, sospeso, come in assenza di gravità. «Il nemico dei designer è la prevedibilità», ammonisce Robinson, da sempre appassionato sostenitore della creatività. Attento, però, al senso della misura, come riche-*

*de il suo ruolo. «Nuccio Bertone era un grande innovatore, ma sapeva evitare esagerazioni o stupidaggini. Rimarrà sempre la nostra guida spirituale, quando facciamo qualcosa ci chiediamo sempre che cosa ne avrebbe pensato lui. Io lo chiamo "camminare nelle orme del gigante"».* ■■■

*Una Bertone rifondata*

**N**ow that president Lilli Bertone has reacquired control over the group (as her daughter Marie Jeanne and MD Teresio Gaudio have now left the company), the new Bertone looks forward to celebrating its centenary in 2012 as a company with its roots firmly planted in tradition and its ideas projected into the future. While the historical headquarters in Caprie, in the foothills of the Alps, remain the same, the management has been completely reorganised, with Marco Filippa in the managing director's seat, Mike Robinson as director of style and brand, and Franco Carretto – the creator of China's high speed train, with years of experience in the rail industry under his belt – heading transportation design. Alongside them are commercial and marketing director Sandro Colella and human resources director Ugo Brusco.

In all, the group now has a workforce of approximately 200 employees and recorded a turnover of around 23 million Euros in 2009, in spite of the fact that it was a difficult year that also saw a changeover in the control and management of the company. While the Grugliasco based coachbuilding division has been sold to Fiat, and the company's former production activities along with it, the reborn Bertone group will soon count five different operational divisions. Three of these are already up and running, namely Style, Engineering (bolstered by the acquisition of Tedi, an accomplished operator in the sector) and Glass. Under the directorship of its new MD Marco Biglino, the Glass division will no longer be dedicated solely to the production of vehicle windscreens, as was the case with the 'old Bertone' subsidiary Socar



ICS, but will be a supplier of innovative materials (composites, carbon and aluminium) and special glasses to the residential construction industry.

Before the end of the year, the group intends to make its debut in two new sectors with the new divisions Bertone ITC (dedicated to telecommunications and the interface between them and vehicle platforms), and Bertone Energia, which will focus particularly on renewable and environmentally sustainable energy sources. Of course, the Turin coachbuilder already has a history in this area, and its electrical powered concepts of the 1980s were pioneers in the industry.

The group is following a strategy conceived for a rapidly changing world, where diversifying can be a great advantage, especially if coupled with creativity and experience. The new Bertone is a world

class partner for automotive and transportation manufacturers, with a proven capability to develop an entire project from the blank sheet of paper to industrialisation, or carry out any one of its intermediate stages.

Another new development is the Bertone Foundation, a non-profit organisation conceived by Lilli Bertone and operational from the end of this year to safeguard the heritage of Bertone and disseminate its culture globally. Many initiatives are planned for the foundation, among which the reorganisation of the car collection. The exhibition area will be rearranged to make it accessible to the general public and to incorporate it into the Turin museum district, also in view of future initiatives in collaboration with the Turin Car Museum (which is scheduled to reopen in less than a year after a complete restructuring

and extension project, with Lilli Bertone herself a member of the scientific committee).

Nuccio Bertone believed strongly in nurturing creativity in aspiring young designers and the foundation aims to offer numerous initiatives reserved for the younger generations. These include a number of specific collaboration agreements with universities and polytechnics, as well as a design competition inspired by the Grifo d'Oro, the award which put many young talents in the spotlight in the 1960s. Nuccio was a modern day grand master of a renaissance art studio, and Mike Robinson intends to continue this philosophy of encouraging young designers, as clearly demonstrated by the Pandion concept. This is a design bursting with the freshness of optimism, a virtue that should not be underestimated in these troubled times. ■■■



At Bertone, which has always been renowned for its expertise in the construction of models and prototypes, the traditional coachbuilder trades, like panel-beaters and upholsterers, live on. The sequence shows some stages in the development of the Pandion.

Alla Bertone, da sempre nota anche per il suo know-how nella costruzione di modelli e prototipi, vivono ancora i mestieri tradizionali della carrozzeria, dal battilastra al sellaio. Nella sequenza, alcune fasi della realizzazione della Pandion.



A view of the historic premises of Stile Bertone at Caprie, extended and refurbished a few years ago. Chairman Lilli Bertone's aim is to take the company forward in the footsteps of Nuccio Bertone, as she promised her husband before his death in 1997.

*Una vista della sede storica della Stile Bertone a Caprie, ampliata e rinnovata alcuni anni fa. Obbiettivo della presidente Lilli Bertone, portare avanti l'azienda nel solco di Nuccio Bertone, come promesso al marito prima della sua scomparsa nel 1997.*



## Una Bertone rifondata

I piedi ben saldi nella tradizione, la mente proiettata nel futuro, verso il traguardo del centenario della fondazione che ricorre nel 2012. Così si presenta la nuova Bertone ora che la presidente Lilli Bertone (usciti dall'azienda la figlia Marie Jeanne e l'ad Teresio Gaudio) ha riacquisito il controllo del gruppo. La sede rimane quella storica di Caprie, ai piedi delle Alpi, mentre il management è stato completamente rinnovato, con Marco Filippa nel ruolo di amministratore delegato, Mike Robinson direttore dello stile & brand, e Franco Carretto – una lunga esperienza nel settore treni, è il "papà" dell'alta velocità cinese – a capo della progettazione del

transportation. Al loro fianco, Sandro Colella, direttore commerciale e marketing e Ugo Brusco, direttore risorse umane.

In totale il gruppo conta oggi circa 200 dipendenti, con un fatturato che nel 2009 si è attestato intorno ai 23 milioni di euro, nonostante non sia stato un anno facile, vista anche la discontinuità di gestione. Ceduta a Fiat la Carrozzeria di Grugliasco, e con questa le attività produttive, la rinnovata Bertone si avvia a diventare un gruppo con cinque divisioni operative. Tre quelle già attive, Stile, Ingegneria (rafforzata dall'acquisizione della Tedi, un capace operatore del settore) e Glass. Guidata dal nuovo ad Marco Biglino, quest'ultima non sarà più dedita alla sola produzione di parabrezza e vetri per

Lilli Bertone with her new management team. Behind her, from the left, md Marco Filippa, Franco Carretto (transportation), Ugo Brusco (human resources), Mike Robinson (styling and brand); alongside Ms Bertone, Sandro Colella (marketing) and Daniele Cornil (communications).

*Lilli Bertone con il nuovo team del management. Alle sue spalle, da sinistra, l'ad Marco Filippa, Franco Carretto (direttore del transportation), Ugo Brusco (risorse umane), Mike Robinson (stile e brand); accanto alla signora, Sandro Colella (commerciale e marketing) e Daniele Cornil (comunicazione).*

veicoli, come avveniva con la Socar ICS del "vecchio" gruppo Bertone, ma si propone quale fornitore di materiali innovativi (compositi, carbonio, alluminio) e di vetri speciali per edilizia residenziale.

Entro fine anno è previsto l'ingresso in due settori inediti, con le nuove divisioni Bertone ITC, dedicata alle telecomunicazioni e alla loro interfaccia con le piattaforme dei veicoli, e Bertone Energia, con particolare attenzione alle fonti rinnovabili ed ecosostenibili. D'altronde, il carrozziere torinese ha una tradizione anche in questo ambito: le sue concept car a motore elettrico degli anni Ottanta ne fanno un antesignano del settore.

Strategie per un mondo che cambia rapidamente, dove diversificare le attività rappresenta un

grande vantaggio, specie se unito a creatività ed esperienza. La nuova Bertone si ripropone così come interlocutore di primo livello dei costruttori di auto e di mezzi di trasporto, con la già nota capacità di condurre un progetto da foglio bianco sino all'avvio di produzione, completamente o nei servizi delle singole fasi.

E' stata inoltre creata la Fondazione Bertone, voluta dalla Signora Lilli e operativa dalla fine di quest'anno, un ente senza fini di lucro (Onlus) dedicato alla tutela e alla divulgazione della cultura Bertone nel mondo. Molte le iniziative in progetto, tra cui la riorganizzazione della Collezione di vetture. L'area espositiva verrà riadeguata per renderla visitabile al pubblico e per inserirla nell'area museale torinese, in vista anche di future iniziative con il Museo dell'Auto di Torino (che riaprirà tra meno di un anno completamente ristrutturato e ampliato, e di cui Lilli Bertone è nel comitato scientifico).

Nuccio Bertone era molto attento alla creatività dei giovani e proprio a loro la Fondazione intende riservare alcune iniziative. Sono previsti accordi mirati con Università e Politecnico, nonché un concorso di design ispirato al Grifo d'Oro, il premio che negli anni Sessanta consentiva ai giovani talenti di mettersi in luce. Nuccio era un grande maestro di bottega rinascimentale e Mike Robinson intende proseguire questa apertura di credito nei confronti dei giovani, come la concept car Pandion dimostra chiaramente. Un progetto che ha la freschezza dell'ottimismo. Di questi tempi, una virtù non da poco. ■■■

