

MAM

Meta Art Magazine

Spedizione in abbonamento postale - 70% Commerciale Business/Astri 1 - Anno 2010 Tassa pagata/Taxe percue/Economy/Compattro - Copia saggio

PIANO B: progettiamo l'alternativa
PLAN B: designing an alternative

Intervista a RED RONNIE
Interview to Red Ronnie

NUOVO PAESAGGIO ITALIANO

MARGOT QUAN KNIGHT

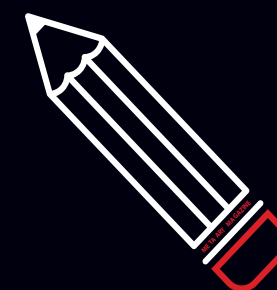
PANDION: un'Alfa Romeo firmata Bertone
Pandion: an Alfa Romeo signed Bertone

EDITORIALE

Estroso. Ispirato. Creativo. Geniale ... l'artista ha la percezione dell'insieme e dell'unico da un altro punto di vista, con altri colori, altre forme, altre prospettive ... si spinge verso l'infinito, rendendo concreti sogni, pensieri e utopie.

La sua essenza sta nel cogliere l'attimo, come nella vita: l'istante di un'immagine, di un'idea ... sfumarlo e renderlo eterno!

L'impegno di M.A.M è integrare armoniosamente tutte le forme d'arte e valorizzare l'unicità, diventando numero dopo numero la voce del sentimento dell'artista.

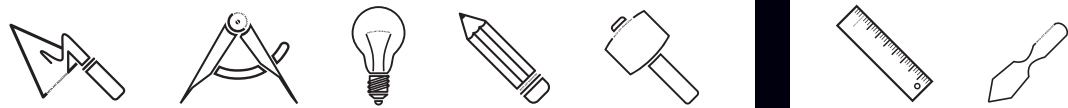


MAGAZINE

Whimsical. Inspired. Creative. Brilliant ... The artist 'perception of the whole and sole from another point of view, with other colors, other, other perspectives... goes to infinity, making concrete dreams, thoughts and utopias.

Its essence is to capture the moment, as in life: the instant of an image, an idea... Nuanced and make it forever!

The commitment of MAM is seamlessly integrated into all forms of art and value the uniqueness, issue after issue becoming the voice of the artist's feelings.



Meta Art Magazine

Anno 1, numero 3 - Settembre 2010

Pubblicazione periodica

Autorizzazione tribunale di Asti n. 8/08 del 24.11.2008

Redazione e segreteria

Edmeta Srl
c/o Gruppo Veco Srl
via Bonzanigo, 34 - 14100 Asti - Italy
telefono +39 (0)141599222
fax +39 (0)141323558
e-mail: redazione@metaartmagazine.it
www.metaartmagazine.it

Stampa

CDM - Torino

Diretto responsabile

Lorenzo Monticone

Direttore editoriale

Tatiana Analdi

Direttore Creativo

Paolo Bonaccorsi
Cristina Napione

Progetto grafico e pre stampa

Bcrome Srl
C.so Unione Sovietica 612/21
10135 Torino (Italy)
Tel: +39 011 3473436
+39 011 19505117/8
Fax: +39 011 3283032

Hanno collaborato a questo numero

Paolo Bonaccorsi
Cristina Napione
Karla Venturi
Lisa Imperia

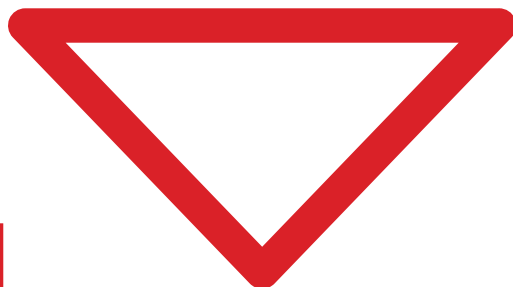
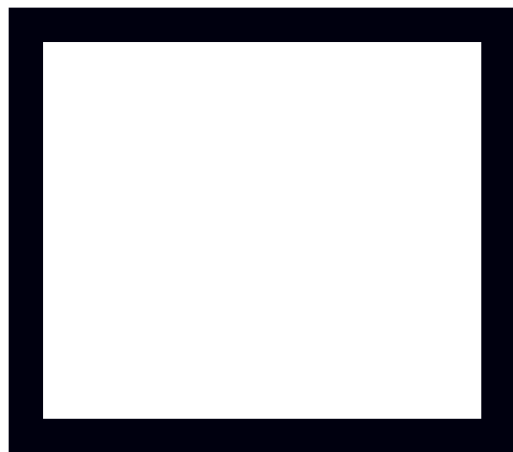
Fotografo

Antonella Colangelo

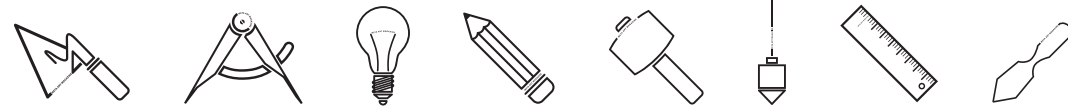
Foto di copertina

Paolo Bonaccorsi

META ART MAGAZINE



Edmeta



EDITORIALE
di Tatiana Analdi

01 *MAGAZINE*
by Tatiana Analdi



MULTIVERSO
di Paolo Bonaccorsi

04 *MULTIVERSE*
by Paolo Bonaccorsi



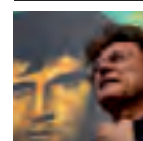
GAM.
Una finestra aperta sul mondo dell'arte

06 *GAM.*
An open window on the world of art



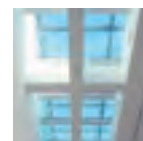
**UN'ALFA ROMEO DA
SOGNO FIRMATA BERTONE**

14 *A DREAM ALFA ROMEO
BY BERTONE*



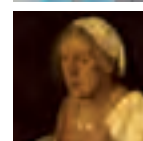
RED RONNIE
di Tatiana Analdi

26 *RED RONNIE*
by Tatiana Analdi



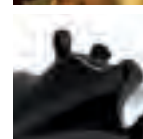
GALLERIA
Lia Rumma

34 *GALLERY*
Lia Rumma



**GIORGIONE
A PALAZZO GRIMALDI**

36 *GIORGIONE
AT PALAZZO GRIMALDI*



**MUSEO REGIONALE TOSCANO
PER LARTE CONTEMPORANEA**

40 *TUSCANY REGIONAL MUSEUM FOR
CONTEMPORARY ART*



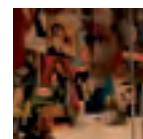
ELOGIO AL NEGATIVO

44 *EULOGY OF THE NEGATIVE*



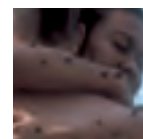
NUOVO PAESAGGIO ITALIANO

48 *NUOVO PAESAGGIO ITALIANO*



PIANO B: progettiamo l'alternativa

53 *PLAN B: designing an alternative*



MARGOT QUAN KNIGHT

58 *MARGOT QUAN KNIGHT*



RAFFAELLO RESTAURANT

66 *RAFFAELLO RESTAURANT*



PANDION

UN'ALFA ROMEO DA SOGNO FIRMATA BERTONE

PANDION IN SINTESI

Dopo due anni di assenza dalla scena internazionale, Bertone ri torna a l S alone d ell'Automobile di Ginevra p resentando u na c oncept c ar i n p rima mondiale a ssoluta: P andion. U n coup é sp ortivo che nasce come un omaggio ai cento anni di vita del marchio Alfa Romeo.

Pandion: u na s portiva es tremo e p rovocatoria come solo una Bertone può essere. Pandion sfoggia un modellato possente e muscoloso (lunghezza 4630 mm, passo 2650 mm, larghezza 1942 mm, altezza 1284 mm), r iproponendo al cuni " tratti di fa miglia" depositati n el c odice genetico delle più famose concept car firmate Bertone (come la spettacolare apertura delle porte ad elitra inversa incernierate s ui m ozz i pos teriori). Do tata di u n cuore pod eroso (motore 8 c ilindri da 4,7 litri e 450 CV), Pandion è an che la p rima vettura firmata da Mik e Robinson nel suo nuovo ruolo di Direttore dello Stile e del Brand Bertone. Dream car a llo stato p uro, Pandion si i nserisce a p ieno titolo n ella s torica fa miglia d elle A lfa R omeo firmate Bertone: da sempre icone di stile che hanno scritto la storia dell'automobile e del made in Italy a livelli figurativi d'eccellenza, imponendosi ogni volta come punti di riferimento indiscussi per tutto il mondo del car design.

Il nome Pandion deriva dal mondo animale, dove Pandion Haliaetus è la denominazione scientifica del falco pescatore: un rapace che nidifica e vive nelle z one c ostiere. I d esigner gu idati da Mik e Robinson si sono ispirati alla possente apertura

A DREAM ALFA ROMEO BY BERTONE

THE PANDION: A SUMMARY

After a two year absence from the international scene, Bertone returns to the Geneva Motor Show, unveiling a concept car that makes its world premiere here: the Pandion, an aggressive yet beautiful coupé designed as a tribute to Alfa Romeo's one hundred year anniversary. The Pandion: an extreme and controversial sports car in typical Bertone fashion. The size of the concept car (4620 mm in length, 1971 mm wide, 1230 mm high, 2850 mm wheelbase) offers a compact sports car external dimensions with a large sports car interior feeling, all powered by a 4.7 litre, 450 CV 8-cylinder Alfa Romeo engine. The Pandion is the first car produced by Mike Robinson in his new role as Design and Brand Director at Bertone. A pure 'dream car', the Pandion takes its rightful place as a member of Bertone's historic Alfa Romeo family: cars that have always been style icons, influencing the history of the automobile and Italian craftsmanship in their excellent design quality, proving themselves to be undisputed benchmarks for the entire world of car design.

The name comes from the animal world, as Pandion Haliaetus is the scientific name for an Osprey: a sea hawk that nests and lives in coastal areas. The designers, led by Mike Robinson, have drawn inspiration from the wings of this predator to invent the spectacular door opening mechanisms, and from the hawk's facial

alare di questo progettatore, che hanno ripreso nell'apertura delle porte della vettura, e alla sua inconfondibile fisionomia, che hanno liberamente reinterpretato nel family feeling Alfa Romeo del frontale. Nella quasi secolare tradizione Bertone, non è la prima volta che le meraviglie della natura ispirano i designer. Basti ricordare la Corvair Testudo (1963) e, non a caso, l'Alfa Romeo Canguro (1964), Carabo (1968) e Delfino (1983).

STILE: IL CONCETTO DI PARTENZA

Il corpo teso e muscoloso di Pandion nasce da un'originale interpretazione del marchio Alfa Romeo, dove il biscione rappresenta il fascino dell'eleganza ("Skin"), e la croce viscontea simboleggia il rigore della razionalità, l'elemento tecnologico ("Frame"). Secondo questa visione, lo stile di Pandion rappresenta, come ogni Alfa Romeo, una sintesi perfetta di "Skin and Frame", un equilibrio ideale che nasce dalla tensione degli opposti: tecnologia e sensualità, razionalità e istinto, architettura e cultura, strutturalismo e organicismo, eccellenza industriale ed eccellenza artigianale. Secondo questa interpretazione, l'energia vibrante propria di ogni Alfa Romeo, viene raffigurata da un corpo vettura strutturato lungo un'arcata vertebrale ("Frame"), che lo attraversa dal muso alla coda, si inserisce nell'abitacolo e viene usata come elemento strutturale per sostenere la pelle esterna ("Skin").

STILE: I DETTAGLI CHE CONTANO

Il frontale di Pandion è definito da un lungo e scultoreo cofano spiovente che definisce una vera e propria maschera, quasi l'elmo di un antico guerriero. Il classico family feeling Alfa Romeo, sebbene riconoscibile al primo colpo d'occhio, non concede nulla al retrò design e si proietta nel futuro con inedita e dissacrante eleganza. Non c'è dubbio: è la fisionomia dell'Alfa Romeo che non si era mai vista prima di oggi. I gruppi ottici sono infossati nelle due profonde fenditure che sottolineano il taglio orizzontale dell'imponente cofano. Due proiettori fendinebbia sono inseriti con la stessa soluzione grafica nelle due prese d'aria orizzontali che definiscono la calandra,

markings to project the traditional Alfa family feeling into the next era of design.

In almost a century of Bertone tradition, it is not the first time that natural wonders have inspired the names of concept cars. Just think of the Corvair Testudo (1963) and, by no coincidence, the Alfa Romeo Canguro (1964), Carabo (1968) and Delfino (1983).

DESIGN: THE INITIAL CONCEPT

The Pandion's taut and muscular body is the result of an original interpretation of the Alfa Romeo badge, where the man-eating snake depicted there represents the attraction of elegance (what we call the 'Skin'), and the aristocratic cross symbolises the rigour of rational thought, the technological aspect (what we call the 'Frame'). According to this interpretation, the Pandion's design is, like every Alfa Romeo, a perfect synthesis between 'Skin and Frame', an ideal balance resulting from a tension between opposites: technology and sensuality, rationality and instinct, architecture and sculpture, structuralism and organicism, industrial excellence and excellent craftsmanship.

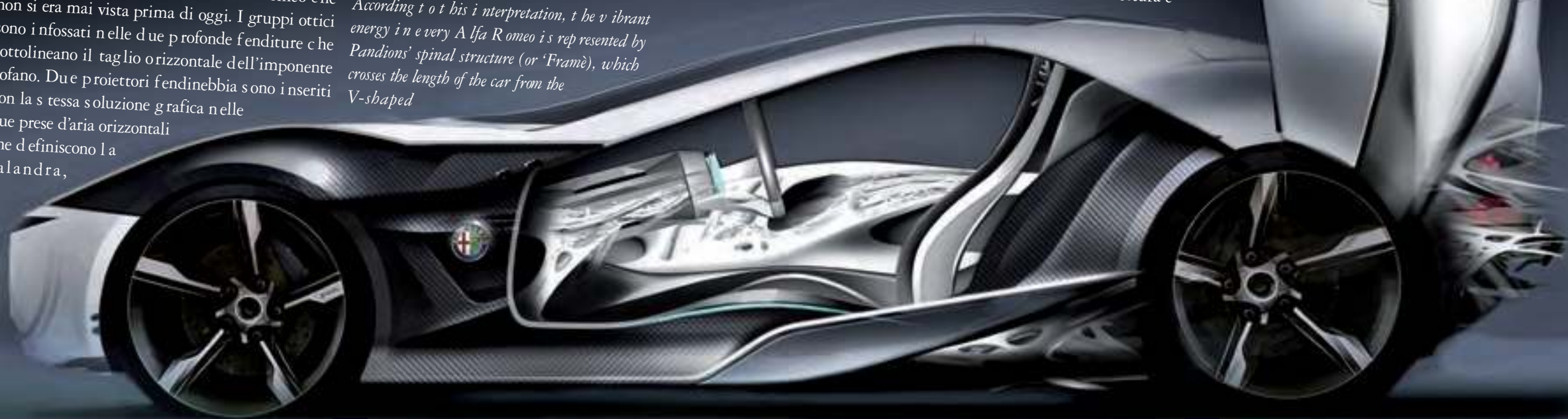
The design of the Pandion is based on a concept Robinson calls: "Skin & Frame" - a new interpretation of the inherent duality in the 100 year old Alfa Romeo logo. "Skin" refers to the snake in the logo, representing the world renowned Italian excellence in beautiful, seductive forms; and "Frame" refers to the cross in the logo, representing the mechanical excellence in high performance Italian race cars. The combination of the two has now become a dynamic dial searching for an ideal balance resulting from the tension between opposites: technology and sensuality, rational and emotional, architectural layout and sculptural form, structural and organic, industrial excellence and artisan excellence.

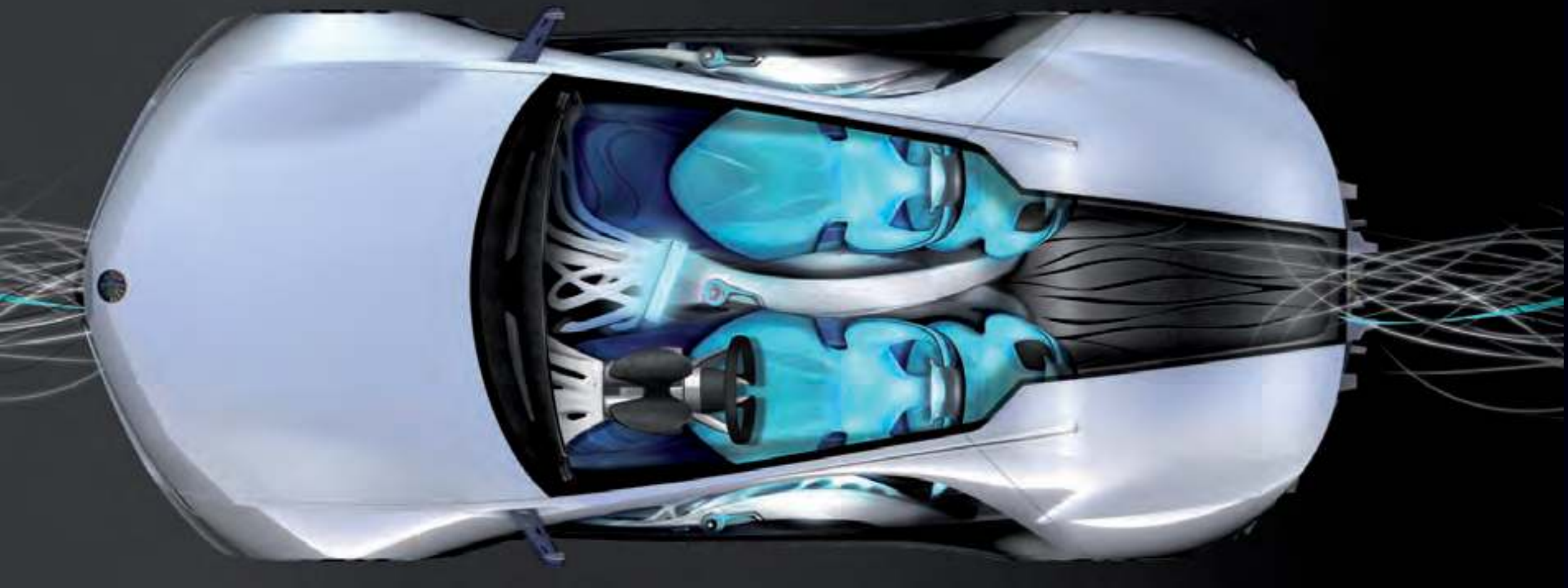
According to this interpretation, the vibrant energy in every Alfa Romeo is represented by Pandion's spinal structure (or 'Frame'), which crosses the length of the car from the V-shaped

aperta sul vertice inferiore. Le classiche barre orizzontali della calandra Alfa Romeo, graficamente poco evidenti, sono un richiamo storico all'identità della Marca. Coerente con la chiusura dello specchio di coda, anche dalle profonde fenditure del frontale si può scorgere il "Frame", che si ramifica in modo spettacolare all'interno dell'abitacolo. Pandion ha il profilo di una sportiva pura, senza compromessi. L'impianto strutturale è "cab rearward", ovvero con l'abitacolo raccolto verso il volume di coda e un lungo cofano slancia in avanti il baricentro ottico della vettura. La fiancata è messa visivamente in tensione dalla lunghissima vetratura ad arco, che percorre la carrozzeria dal passaruota anteriore a quello posteriore. Questa soluzione funzionale, rappresenta anche una soluzione grafica di grande forza e motivazione, in quanto la vettura sembra originata da due gusci sovrapposti.

Il volume posteriore è definito a tinte forti da tre scudi bianchi in contrasto con il grigio antracite opaco della struttura. "Skin and Frame": gli enormi parafanghi mobili che salgono verso il padiglione quando si aprono le porte e lo scudo estrattore che ospita i quattro terminali di scarico. Nella vista di tre quarti posteriore, queste porzioni di lame che avvolgono in salita la coda, suggeriscono visivamente la continuazione delle fiancate, che avvolgono completamente la vettura.

L'intreccio delle lame, trattate con effetto brunito e satinato, che fuoriesce dal volume di coda (il "Frame" sporge dalla "Skin") origina una calandra Alfa Romeo simmetrica e speculare a quella del frontale. Anche in questo caso i gruppi ottici non sono a vista, ma si perdono nell'intreccio organico delle lame. Visivamente, questa soluzione del tutto inedita, suggerisce il concetto stesso della velocità: la vettura è





in corsa anche da ferma, le lame sporgenti ne suggeriscono quasi la materializzazione nell'aria. L'apertura delle porte, come su molti capolavori firmati Bertone (ad esempio l'Alfa Romeo Carabo del 1968, la Lancia Stratos 0 del 1970 e la Lamborghini Countach del 1972), è molto scenografica. Incernierate virtualmente sul mozzo delle ruote posteriori, le porte di Pandion si aprono ad elitra inversa arrestandosi a 90 gradi rispetto al loro asse di rotazione e scoprono per intero tutta la fiancata della vettura, partendo dal parafrangente anteriore. In posizione di apertura, sull'asse verticale, misurano oltre 3,6 metri di altezza. Questa soluzione spettacolare è anche assolutamente funzionale. Infatti ha permesso di rendere molto agevole l'accesso all'abitacolo, ovviando il tradizionale problema di tutte le sportive "estreme", che richiedono spesso movimenti innaturali per salire a bordo. Per consentire la rotazione delle porte, al momento dell'apertura i due parafrangenti posteriori si sollevano verso il parafrangente, con un movimento di chiusura simile alle elitre di un coleottero. In caso d'urto con ribaltamento ("roll-over") le porte si staccano dalla scocca e permettono comunque di uscire dalla vettura.

A BORDO: GLAMOUR MINIMALISTA

Le forme che danno vita a Pandion rispondono ad una ricerca di stile finalizzata alla scoperta di un insieme organico, senza facili soluzioni di continuità fra esterno e interno, in perfetto equi-

librio fra il rigore architettonico e le spettacolari morfologie degli organismi viventi.

Il lessico grafico sul quale si sviluppa l'abitacolo, è nato così un ambiente fluido, originato da strutture che sembrano essere cresciute spontaneamente, senza mai essere state disegnate né costruite. Abbiamo battuto questo concetto espressivo, mai visto prima di oggi nel settore dell'automobile, a lgorithmic design. Il concetto, ripreso dal mondo della matematica, indica un'alternativa organica alla progettazione tradizionale, e definisce "propagazione di forma casuale". È come se il design seguisse una forma di sviluppo complessa, non lineare, non geometrica, generando una morfologia "auto-organizzante", con la "crescita spontanea" di algoritmi tipo "sciame" o "vite". Affacciandosi sull'abitacolo di Pandion, il primo elemento dell'arredo che attira l'attenzione sono i sedili anteriori. La configurazione della vettura è quella classica dei coupé Alfa Romeo, ovvero 2+2. In realtà, mentre i sedili posteriori sono i classici "posti di fortuna", quelli anteriori sono due chaise longue anatomiche ed eccezionalmente sottili (30 mm). Strutturalmente sono formate da un guscio di carbonio (che riprende l'esoscheletro o "skin" della vettura) rivestito in Technogel® e retroilluminato tessuto re LIGHT®, che si adatta alla forma del corpo del pilota e del passeggero. Il principio che ha ispirato il design è stato quello della "gravità zero", ovvero di un ambiente

grille in the nose of the car to the V-shaped bumper in the tail of the car, crossing the interior as a visually aesthetic structural element which supports the surrounding shell (or 'Skin').

DESIGN: DETAILS THAT COUNT

The Pandion's front end features a long and sculpted sloping bonnet that creates what is, to all intents and purposes, a mask, almost like the helmets worn by ancient warriors. The Alfa Romeo 'family feeling', immediately recognizable at first glance, does not admit even a hint of retro nostalgia and looks to the future with a revolutionary and novel elegance. There is no doubt it's an Alfa Romeo with a look that has never been seen heretofore. The typical Alfa quad headlights are buried deep in the outer-most tips of the T-shaped grille, highlighting the wide stance of the impressive coupé. Four white bars of light strike the observers' curiosity, two position lights above and two fog lights below, creating a virtual bi-plane of light at night. The typical five horizontal bars on every Alfa Romeo radiator grille are just visible here, offering a reference to the marque's historic identity. The front grille is full of thousands of tiny intertwined blades which contribute to the new Algorithmic Design throughout the car. The Pandion has the profile of a true sports car, with no room for compromise. The architectural layout is 'cab rearward', meaning the passenger compartment is positioned towards the rear of the car and the long bonnet pushes the car's visual centre rearward. The body side visually connects the sensuous front end

with the razor-edged rear by means of an extremely long flowing side window which stretches from front wheel arch to rear, enhancing the excellent accessibility of this low-bodied sports coupé. Since sports cars are traditionally difficult to get in and out of, this important ergonomic activity has been facilitated with an extra wide door opening to make up for the low roofline. This new graphic formula not only adds a striking new visual division between the upper and lower parts of the body, but it also offers an incredible panorama window for passengers inside. The strong diagonal dark-light division in the rear of the side view accentuates the powerful rear wheel drive layout and draws special attention to the hidden door opening mechanism.

The rear end features a striking array of crystal-like blades which are intertwined in various widths and lengths, protruding out into space. The rear of the car in fact has a disembodied or "pixilated" look, representing a tail-of-the-comet metaphor, as if the sheer speed of the vehicle is pulling the underlying, technical "Frame" rearward, away from the sensuous, flowing "Skin" above. This "dematerialization" phenomenon of the car is generated by the intrinsic motion of the form, which means the car looks like it is moving even when it is standing still.

There are also two small fixed white shields below the rear bumper which hold the quad tailpipes, creating a visual continuation of the white side panels which seem to wrap around under the car.



accogliente e caldo, che trasmettesse a prima vista la sensazione di una qualità della vita di bordo di livello superiore, ma ... in assenza di gravità. Infatti tutto l'arredamento dell'abitacolo è flottante, come sospeso in uno scrigno di luce azzurra. Dietro a queste scelte minimaliste si cela un attento studio di ergonomia: i sedili rappresentano un risultato di perfetta sintesi fra elevata resistenza, flessibilità e leggerezza. Il pavimento, illuminato per trasparenza, concorre a creare un ambiente luminoso e leggero, in cui pilota e passeggero si sentano protetti in un guscio di vero e proprio glamour. Il volante è di chiara derivazione sportiva, mentre la strumentazione richiama quella delle Alfa Romeo da competizione, con due strumenti circolari analogici collocati di rettamente sul piantone dello sterzo. Tre dei quattro schermi a cristalli liquidi portano la retrovisione nell'abitacolo (due ai lati, uno sul parabrezza) e sono collegati di rettamente alle telecamere che sostituiscono gli specchietti retrovisori esterni. Lo schermo centrale, di dimensioni maggiori (9") al centro della plancia, raggiungibile anche dal passeggero, ospita anche tutte le informazioni relative ai sistemi di bordo (clima, audio, navigatore, ecc...).

CONCLUSIONI

"Camminiamo nelle orme dei giganti". Questo è il claim aziendale Bertone. I giganti sono Giovanni e Nuccio. Ma seguirne le orme non significa imitare. Al contrario. Significa applicare il loro insegnamento come linea guida per andare avanti. Chiediamo ai nostri designer di seguire un metodo creativo totale, osservando fenomeni in apparenza non correlati fra di loro e provando a trasferirli nell'au-

tomotive. Ma la ricerca stilistica non basta. In Bertone si studiano i concetti, e quindi lo stile è conseguente ed è un'idea o ad un fenomeno nuovo. <<Le automobili -ha detto Mike Robinson, Direttore Design & Brand Bertone- sono come i film: devono raccontare una storia per conquistare le persone. I migliori disegnatori di automobili sono per forza anche ottimi narratori, ed i loro prodotti, siano concept car o modelli destinati alla produzione, rispecchiano la loro abilità di raccogliere idee affascinanti da ogni settore, in tutto il mondo, e poi ri unirle e reinterpretarle in grandi storie inedite. Come abbiamo cercato di fare con l'Alfa Pandion>>

Bertone ringrazia: Co nceria Z abri S pA, Crossfire Srl, Ergoconsul snc, Grado Zero E space Srl, Raitec sas, Technogel®.

ALFA ROMEO E BERTONE: UN CONNUBIO LEGGENDARIO

Il connubio fra Bertone e Alfa Romeo risale agli inizi del Novecento: è uno dei più affascinanti della storia del car design per incisività figurativa ed eleganza formale e si esprime in 23 modelli, fra pezzi unici e vetture di produzione, realizzati in 75 anni,

La prima Alfa Romeo di Bertone è una lussuosa limousine 7 posti realizzata su telaio 6C 2300 nel 1933. Dopo la parentesi bellica, arriva nel 1947 un opulento coupé su base 6C 2500 che fa scalpore nel mondo del car design per il raccordo in fiancata del parafrangente anteriore. All'inizio degli anni Cinquanta (1953) Bertone fima un coupé su base 1900 che apre un felice periodo di straordinaria fertilità creativa. Infatti nello stesso anno, viene presentata al Salone di Torino la BAT (Berlinetta Aerodinamica Tecnica) 5, allestita su base Alfa Romeo 1900: la BAT 5 sfoggia una livrea a carenatura integrale, profilatissima, e due grandi pinne caudali che richiamano veicoli da fantascienza.

Nel 1954, quasi un punto di arrivo per tante intuizioni stilistiche, ecco la Giulietta Sprint, che diventa subito uno straordinario successo commerciale: ne vengono prodotti più di 34.000 unità fino al 1965. In quello stesso anno prende vita anche la strepitosa 2000 Sportiva, con un motore da 138 CV derivato da quello della Giulietta Sprint. Di questa vettura, che per tratto e armonia dei volumi impersona quasi l'essenza del coupé sportivo italiano, vengono prodotti due soli esemplari, dei quali uno in configurazione "barchetta", con l'abitacolo protetto solo da un piccolo deflettore.

The taillights are fully integrated into the organic tangle of the blades and disappear when turned off. The new Alfa Romeo family feeling is again visible in the rear of the car with same V-shaped bumper found on the front of the vehicle, which travels the entire length of the body, forming a powerful virtual, Alfa Romeo backbone.

The doors, as in many other Bertone-designed masterpieces (such as the 1968 Alfa Romeo Carabo, the 1970 Lancia Stratos O, the 1972 Lamborghini Countach, and the 2007 Fiat Barchetta), open in a visually striking manner. Virtually hinged around the axis of the rear wheel, the Pandion doors open by rotating backwards, ending up a perfect 90 degrees above the center of the rear wheel, lifting up the entire body side of the vehicle, from the front fender to the rear fender. When fully open they are more than 3.6 metres high. This spectacular solution is design mainly for glamour, bringing back the "wow" factor to today's lackluster automotive industry. This futuristic door mechanism also has a pragmatic side as well. Since all extreme sports cars are literally impossible to get in and out of, the Pandion is designed to utilize the horizontal space in the car since the vertical space is so limited.

In the event of an accident that results in a "roll-over", the doors detach from the car body so that the passengers can exit of the car.

THE INTERIOR: MINIMALIST GLAMOUR

The shapes that make the Pandion spring to life are the result of a design study aimed at creating an organic whole, without resorting to short-cuts to ensure continuity between the interior and exterior, a perfect balance between architectural rigour and the spectacular shapes of living organisms. The design language used to create the passenger compartment has resulted in a fluid environment,



due to the fittings that seem to have grown spontaneously, without ever having been either designed or constructed. We have named this expressive code, never seen before in the automotive sector until today, algorithmic design. The concept, taken from the world of mathematics, indicates an organic alternative to traditional design and is the 'propagation of random forms'. It is as if the design were following a kind of complex development which is neither linear nor geometric, generating a non 'auto-organising' shape, with the 'spontaneous growth' of algorithms such as 'swarms' or 'vines'.

When observing the interior of the Pandion, the first things that draw our attention are the front seats. The car's layout is typical of Alfa Romeo coupés, i.e. 2+2. While the two rear seats are the classic 'extra spaces', the front seats are two incredibly thin (30 mm) ergonomic chaise longue chairs. They have carbon fiber shells (that mimic the style of the car's exoskeleton or 'skin') covered in Technogel® and backlit with reLIGHT® fabric, that conforms to the shape of the driver's or passenger's body. The principle that inspired the designers was that of 'zero gravity', i.e. a warm and welcoming environment that would convey a sensation of enhanced quality of life inside at first sight, but... with zero gravity.

In fact, all the furnishings inside the passenger compartment all tend to float visually, suspended in the magic of the blue light. Behind these minimalist choices however lies a careful study of ergonomics: the seats are the result of a perfect synthesis between high performance, flexibility and lightness. The clear floor is illuminated in the same "swimming pool blue" color of the seats, offering a spectacular visual continuation of the voluptuous seats, with its flowing contours where the driver and passenger can feel protected in a truly glamorous shell.

The steering wheel is clearly that of a sports car, while the controls are similar to those of Alfa Romeo race cars, with two analogue dials placed directly on the steering column. Three of the four LCD screens offer a rear view inside the passenger compartment (two on the sides, one on the windscreen) and they are directly connected to the external video cameras

In quello stesso 1954, ancora al Salone di Torino, Bertone stupisce il mondo con la BAT 7, che porta ad uno stadio figurativo ancora più ardito i temi enunciati l'anno precedente con la BAT 5. Il motivo delle pinne caudali, ancorché appena accennate, viene ripreso nel 1955 con lo spider Perla, allestito su base Giulietta Sprint.

Il 1955 diventa, per il connubio Bertone – Alfa Romeo, un'annata entusiasmante. A Torino debutta la BAT 9, che del trittico BAT è la meno provocatoria sebbene mantenga inalterato il fascino. Su richiesta dell'importatore americano Max Hoffmann, Bertone realizza uno spider su base Giulietta Sprint, caratterizzato da un corpo vettura raccolto e muscoloso, con l'abitacolo centrale e un accenno di pinne posteriori. Gli anni Cinquanta si chiudono con alcune proposte di stile destinate a prefigurare alcuni temi che Bertone avrebbe sviluppato nel decennio successivo. Ne vediamo un accenno nella Giulietta berlina (1958), nuova Giulietta Sprint (1958) e nell'Alfa 2000 Granluce (1959). Il 1959 vede anche l'avvio in produzione la

Giulietta Sprint Speciale (SS), che ripresenta alcuni tratti derivati dalla serie delle BAT. Nel 1960 nasce la 2000 Sprint, elegante e lussuoso coupé che viene prodotto in 700 esemplari fino al 1962. Nello stesso anno, Bertone realizza della vettura anche una versione cabrio a 4 posti che però non ha seguito produttivo, e firma lo stile della 2000 e della Giulia T.I. Nel 1963, il Salone di Francoforte tiene a battesimo la Giulia GT, che sostituisce la Giulietta Sprint replicandone lo strepitoso successo; viene costruita in oltre 200 mila esemplari fino al 1977, anche in versioni e motorizzazioni destinate al mondo delle corse. Sempre nel 1963, Bertone allestisce due vetture destinate a restare un esemplare unico, la 2600 Sprint HS e la Giulia Sprint Speciale. L'anno seguente, sulla base delle Giulia TZ, Bertone firma un coupé destinato a diventare un punto di riferimento nel mondo del car design: la Canguro. Presentata al Salone di Torino, la Canguro sfoggia una livrea per allora futuribile, con vetture a filo

.....
 that substitute the rear view mirrors normally placed outside the car. The larger screen placed in the centre (9"), in the middle of the console – and within reach of the passenger as well as the driver – also displays information on the car's systems (air conditioning, sound systems, Sat Nav, etc...).

CONCLUSION

'We are walking in the footprints of giants.' That is the Bertone company motto. The giants referred to are Giovanni and Nuccio Bertone. However, following in their footsteps does not mean copying them, on the contrary. It means applying their teachings and using them as guidelines for further advances. We ask our designers to follow a total creative method, where they observe phenomena that are apparently unrelated to each other and try to apply them to the automotive world. However design research is not enough. At Bertone we study concepts, and therefore each design is the result or a spinoff of an innovative idea or a new phenomenon. Mike Robinson, Design & Brand Director at Bertone, comments: 'Cars are like films: they must tell a story to win people over. The best car designers

are necessarily excellent narrators and their products, whether they are concept cars or mass-produced products, reflect their creators' ability to gather fascinating ideas from every field, from all over the world, to bring them together and transform them into new and great stories. This is what we have attempted to do with the Alfa Pandion.'

Credits: Conceria Zabri SpA, Crossfire Srl, Ergocomul snc, Grado Zero Espace Srl, Raitec sas, Technogel®.

A CENTURY OF HISTORY: ALFA ROMEO'S BY BERTONE

The partnership between Bertone and Alfa Romeo dates back to the early 1900s: it is one of the most fascinating partnerships in the history of car design due to its incisive draughtsmanship and formal elegance. These characteristics have been applied to 23 models, including one-offs and production cars constructed over the last 75 years.

The first Alfa Romeo by Bertone was a luxurious 7-seater limousine built on a 6C 2300 chassis in 1933. After a pause during the Second World War, an opulent coupé on a 6C 2500 chassis was produced in 1947 that caused a stir in the world of car design due to the joint at the side of its front wing.

In the early 1950s (1953), Bertone designed a coupé built on a 1900 chassis that marked the beginning of a great period of extraordinarily productive creativity. In fact, that same year saw the debut at the Turin Motor Show of the BAT (Berlinetta Aerodinamica Tecnica) 5, built on an Alfa Romeo 1900 chassis: the BAT 5 featured an extremely streamlined aerodynamic body and two large tailfins that seemed to belong to science fiction cars.

In 1954, which was almost a culmination due to the many fortuitous design intuitions that emerged, saw the debut of the Giulietta Sprint, which was immediately met with extraordinary commercial success: more than 34,000 of them were produced up until 1965. That

same year also saw the creation of the acclaimed 2000 Sportiva, with a 138 CV engine taken from the Giulietta Sprint. Only two versions of this model, which due to its features and the harmonious balance of its shape is almost the very essence of an Italian sports coupé, were ever produced, one of which was a 'barchetta' with the passenger compartment shielded on by a small quarterlight.

In that same year, 1954, also at the Turin Motor Show, Bertone amazed the world with the BAT 7, where design themes first introduced the year before by the BAT 5 were taken to more daring heights with voluptuous, Manta Ray-style fins. The use of tailfins, though subtle, was repeated once more in 1955 with the Spider Perla, built on the chassis of a Giulietta Sprint.

1955 was an exciting year for the Bertone-Alfa Romeo partnership. The BAT 9 – the least controversial of the BAT trio, though it preserved all the charm of that design – debuted at the Turin Motor Show. Following a request by the American importer Max Hoffmann, Bertone produced a Giulietta Sprint-based Spider, which was notable for its contained and muscular car body, with a centrally placed passenger compartment and a hint of back tailfins. The 1950s came to an end with a few design proposals that announced various themes that Bertone was to develop during the following decade.

We can see hints of these in the Giulietta Berlina (1958), the new Giulietta Sprint (1958) and the Alfa 2000 Granluce (1959). The year 1959 also saw the production of the Giulietta Sprint Speciale (SS), that repeated features present in the BAT series.

In 1960, the 2000 Sprint made its debut: an elegant and luxurious coupé, 700 of which were built up until 1962. That same year, Bertone also created a 4-seater convertible version of the car which however was not produced commercially, and Bertone was also behind the design of the 2000 and the Giulia T.I. In 1963, the Frankfurt Motor Show saw the unveiling of the Giulia GT which replaced the Giulietta Sprint while repeating its enormous success: more than 200,000 of them were built up until 1977, in versions and engine adaptations used in the world of car racing as well. It was also in 1963 that Bertone prepared two cars that were destined to remain one-offs: the 2600 Sprint HS and the Giulia Sprint Speciale. The following year, Bertone produced a coupé built on a Giulia TZ chassis which was destined to become a benchmark in the world of car design: the Canguro. Unveiled at the Turin Motor Show, the Canguro boasted what was then a futuristic shape, with windows flush with the car body, and the bonnet and panels produced in a wraparound unit hinged at the front.

The sporty coupé style continued to fascinate Bertone, who in 1967 unveiled a 2+2 rich in innovative design



carrozzeria, cofano e i parafranghi realizzati in un unico pezzo incernierato al frontale.

Il tema del coupé sportivo continua ad affascinare Bertone che nel 1967 presenta la Montreal, una 2+2 ricca di spunti stilistici innovativi. L'anno seguente è ancora Bertone a firmare la nuova berlina 1750, che sarebbe stata prodotta in oltre 200 mila unità fino al 1977. Nel 1968, al Salone di Parigi, Bertone espone una vettura rivoluzionaria per stile e funzionalità: la Carabo. Il mondo è in fermento e chiede la "fantasia al potere". Bertone va oltre e dà corpo al potere della fantasia. Con il rigore del grande progettista. Allestita sul telaio dell'Alfa 33 "Stradale", la Carabo presenta una linea a cuneo esasperata (è alta appena 99 cm da terra) e le porte incernierate in avanti ad elitra per facilitare l'accesso a bordo e un evidente volume posteriore tagliato dritto. Gli anni Settanta si aprono con la Montreal che esce dallo stato prototipale ed entra in produzione (circa 3.000 esemplari fino al 1977), mentre non viene dato seguito al progetto all'Alfa 199, un coupé a 4 posti dalla personalità molto forte. L'Alfa 33 è ancora fonte d'ispirazione per una concept car che vede la luce del 1976: la Navajo. L'uso della vetroresina consente una ricerca formale molto spinta, con il voluminoso alettone ad arco posto sopra al vano motore e la sezione prismatica del frontale. Gli anni Settanta si chiudono con una proposta per l'Alfetta GT destinata a restare in esemplare unico. Con la ripresa economica degli anni Ottanta, l'automobile si riappropria del suo lato edonistico. E Bertone riprende un tema a lui caro, il coupé sportivo di alta gamma: nel 1983 firma così la Delfino, che sfoggia un elegante equilibrio volumetrico tutto giocato sul contrappunto cristallo-lamiera ed un arredo interno di grande raffinatezza. Il 1984 è l'anno dell'Alfa 90 che ripropone in chiave evolutiva la formula di berlina elegante e prestazionale inaugurata trent'anni addietro con l'indimenticabile 1900. Nel 1997, un anno prima della sua scomparsa, Bertone firma un elegante e raffinato sport-utility antelitteram, lo Sportut: uno studio di fuoristrada compatto realizzato sulla base dell'Alfa 145 e presentata al Salone di Ginevra. L'Alfa Romeo continua ad ispirare Bertone anche dopo la scomparsa di Nuccio. Sempre a Ginevra, nel 1999, esordisce la Bella, un lussuoso coupé 2+2 realizzato sulla base dell'Alfa 166, che presenta l'impianto architettonico del coupé italiano classico, espresso da un trattamento grafico molto emozionale.

Il nuovo millennio è quello dell'Alfa GT, presentata nel 2003 al Salone di Francoforte di cui la Bertone firma lo stile e lo sviluppo ingegneristico, confermandosi sullo scenario internazionale come un'azienda di servizi a ciclo completo. L'anno seguente prende vita, sulla base della versione coupé, l'Alfa GT Cabrio, con abitacolo a 4 posti e capote elettrica in tela, che tuttavia non troverà l'auspicato sbocco produttivo.

features: the Montreal. The following year, Bertone also produced a new Berlina 1750; 200,000 of them were produced up until 1977. In 1968, at the Paris Motor Show, Bertone exhibited a car which was revolutionary both in terms of design and performance: the Carabo. It was a time of change and people demanded that 'imagination take power'. Bertone went one step further and made the power of imagination a concrete reality, with all the rigour of a great draughtsman. The Carabo, built on the chassis of an Alfa 33 'Stradale', was the very first mono-volume, cab-forward, mid-engine sports car in the history of the automobile. Its flattened wedge shape was just 99 cm high and was accessible via the very first front hinged doors designed for easy access. The car also featured a striking straight cut boot.

The 1970s took off with the Montreal no longer a prototype and now manufactured commercially (around 3,000 of them were built up until 1977), while the Alfa 199 project – a 4-seater coupé with a strong personality – was abandoned. The Alfa 33 was the source of inspiration for a concept car that made its debut in 1976: the Navajo. The use of fibreglass allowed for a more daring, razor-edged shape, with its large arched spoiler integrated into the greenhouse. The 1970s came to an end with a proposal for an Alfetta GT which was destined to remain a one-off. With the economic upturn of the 1980s, cars regained their hedonistic side and Bertone revived a theme dear to his heart: the executive sporty coupé. The result was the Delfino which debuted in 1983 and which featured an elegant spatial balance between glass and metal and a truly tasteful interior finish. 1984 was the year that saw the Alfa 90 enter production, offering new directions for the elegant and high-performance saloon inaugurated 30 years before with the unforgettable 1900.

In 1997, a year before his death, Bertone designed an elegant and sophisticated sports-utility car ahead of its time: the Sportut. The Sportut was a study for a compact off-road vehicle built on an Alfa 145 chassis which made its debut at the Geneva Motor Show. Bertone continued to be inspired by Alfa Romeo even after Nuccio Bertone's death. In 1999, again in Geneva, the Bella was unveiled. This was a luxurious 2+2 coupé built on an Alfa 166 chassis that had the architectural structure of a classic Italian coupé combined with a truly winning design.

The new millennium belongs to the Alfa GT, unveiled in 2003 at the Frankfurt Motor Show, designed and engineered by Bertone. As a result, the company proved itself to be a 'complete cycle service provider' on the international scene. The following year, the Alfa GT convertible was unveiled, with four seats and an automatic convertible soft-top which was highly acclaimed, but which never went into production.

