

Odešel Nuccio Bertone

Rytíř radosti a krásy

JAN TUČEK

Koncem února opustil tento svět Nuccio Bertone, jedna z největších osobností automobilového designu. Proslul jako skvělý stylist, podnikavý manažer, ale i citlivý hledač talentů. Jeho jméno se stalo synonymem invence a zárukou kvality, nemluvě o nemalé průmyslové produkci karosárny Bertone.

Nuccio Bertone se narodil 4. července 1914 v Turínu v době, kdy jeho otec Giovanni už druhým rokem provozoval nevelkou dílnu na výro-

bu bryček a kočárů. Po první světové válce pak vsadil na koně benzínové, nejdříve automobily opravoval a upravoval, ale od roku 1921 se pustil i do jejich karosování - prvními vozy s karoseriemi Bertone byly Fiat 501 Sport a SPA 23 S. Mladý Nuccio vyrůstal doslova mezi automobily a není divu, že jejich svodům podlehl. Už tehdy se rád svezl v rychlém voze a lákala ho kariéra automobilového závodníka, otec Giovanni však dbal na to, aby se věnoval studiu a zároveň tvrdě pracoval v rodinném podniku, v němž ve třicátých letech vznikaly zákazkové karoserie zejména na vozy



BERTONE



Nuccio Bertone (4.7. 1914 - 26.2. 1997)

Fiat Balilla a Ardita, Lancia Augusta a Aprilia a Alfa Romeo 2300. Po válečných peripetiích - během nich se v karosárně Bertone stavěly a opravovaly sanitní a vojenské automobily - nastalo období nového rozkvětu a jako pro rozptýlení si Nuccio mohl dovolit i závodění. V letech 1946 až 1952 se úspěšně prosadil s vozy Stanguellini, Cisitalia, ale i Ferrari a Maserati, několikrát vyhrál svou třídu v populárním klání Mille Miglia, ale pak už se musel naplno věnovat podniku, jehož řízení mu otec předal.

Nuccio Bertone už počátkem padesátých let pochopil, že rukodělné karosářské výrobě v předválečném stylu odzvonilo, a tak svůj podnik zaměřil na malosériovou produkci průmyslového charakteru, samozřejmě při zachování samostatného stylistického studia. Prvními malosériově karosovanými automobily se značkou Bertone byly v letech 1952 a 1953 vozy Arnolt-MG, které si pro americké zákazníky nechal stavět chicagský obchodník Stanley „Wacky“ Arnolt. Ještě v roce 1953 Bertone navázal spolupráci s automobilkou Alfa Romeo a o rok později už karosárnu opouštěla první úhledná kupé Giulietta Sprint. Tyhle decentně tvarované vozy sportovního střihu se s malými úpravami vyráběly přes dvacet let (do roku 1965) a celkem jich vzniklo přes 45 tisíc kusů, souběžně od roku 1957 v podstatně menších počtech vznikaly i výrazně aerodynamicky tvarované vozy Giulietta (a později i Giulietta) Sprint Speciale.

Šéfdesignerem studia Bertone byl v první polovině padesátých let Franco Scaglione, který mimo jiné navrhl proslulou trojici futuristicky laděných kupé BAT (*Berlinetta Aerodinamica Tecnica*) s číselným označením 5, 7 a 9, ale také další přitažlivé kreace. V roce 1961 karosárna Bertone přesídlila na turínské předměstí Grugliasco, mezitím však už Nuccio Bertone postavil do čela svého stylistického týmu nového mimořádně talentovaného muže - od roku 1960



Kupé Alfa Romeo Giulietta s karoserií Bertone.



Od roku 1965 karosárna Bertone vyráběla Fiat 850 Spider.



Legendární Lamborghini Miura.

byl jeho šéfdesignerem Giorgetto Giugiaro. Vedle studií na podvozcích Ferrari 250 GT a Aston Martin se Giugiaro proslavil agresivními liniemi vozů ISO Grifo a zejména novým kupé Alfa Romeo Giulia GT, resp. GTA, jehož produkce se během čtrnácti let přiblížila hranici 230 tisíc vozů. V roce 1965 debutoval Fiat 850 Spider, zatímco Giugiaro nahradil další Bertoneho objev – ambiciózní pětadvacetiletý Marcello Gandini. S jeho jménem je spojena řada vynikajících automobilů s karoserií Bertone – pře-



Aerodynamická studie BAT 5 z roku 1953

Fiat Dino Coupé s karoserií Bertone debutoval na jaře 1967.



pracovala na lukrativních zakázkách. V osmdesátých letech tvořily její výrobní program především kabriolety Fiat Ritmo a Opel Kadett, ale také luxusní kupé Volvo 780, nemluvě o „věčně zeleném“ Fiatu X 1/9. Po Gandiniho odchodu převzal vedení stylistického střediska Marc Deschamps a mezi zákazníky proslulé firmy se vedle značky Citroën (její typ BX s tvary od Bertoneho debutoval na podzim 1982) objevila i naše Škoda. V létě roku 1984

a značek s typickým zalomeným „b“ – se staly doslova legendou. Jen jedno mu zůstalo upřeno: mužský dědic a následník. O další slávu jména Bertone budou bojovat dvě mladé dámy, Nucciovy dcery. První z nich je třicetiletá Marie-Jeanne, jež vystudovala architekturu a už několik let pracuje v Caprie v oboru designu interiéru – ale nehodlá zůstat jen u nich. Mladší devětadvacetiletá Barbara má ekonomické vzdělání a patří k vůdčím osobnostem rodinné firmy.

Obě zdědily lásku k automobilům a nejráději vzpomínají na dětská leta, kdy je rodiče vozili k moři na zadním sedadle kupé Fiat Dino 2400. Otec prý vždycky na zatáčkovitých horských silnicích předváděl, jak kdysi závodil při Mille Miglia, děvčata vzadu pištěla nadšením, zatímco maminka marně volala, aby zpomalil. I takový byl někdy přísný otec a autoritativní šéf Nuccio Bertone. ■

devším kupé Lamborghini Miura s motorem V12 napříč před zadní nápravou, které debutovalo v sezoně 1966, ale také o rok mladší Fiat Dino Coupé klasické koncepce s dvoulitrovým motorem V6 v přídi a středně elegantní čtyřmístnou karoserií (spolu s inovovaným modelem 2400 vzniklo do léta 1972 u Bertoneho přes šest tisíc kupé Fiat Dino). Z plejády stylistických studií konce šedesátých let připomeňme originálně řešený čtyřmístný Lamborghini Marzal (1967) se šestiválcem v zádi a křídlatými dveřmi, o rok mladší klínovitý prototyp Carabo na podvozku Alfey Romeo 33, ale i kompaktní otevřený vůz Autobianchi Runabout (1969), který nepřímě předznamenal Fiat X 1/9, jenž se v letech 1972 až 1989 vyráběl u Bertoneho. Do sedmdesátých let vstoupila karosárna Bertone malosériovou výrobou kupé Alfa Romeo Montreal a supersportovním vozem Lamborghini Countach s motorem V12 před zadní nápravou, nemluvě o mimořádně nízké klínovité studii Lancia Stratos ročníku 1970, jehož jméno o dva roky později zdědilo „ostré“ sportovní kupé s motorem V6 před zadní nápravou a osobitě tvarovanou karoserií z plastů, které v letech 1974 až 1976 kralovalo v mistrovství světa v automobilových soutěžích.

Od poloviny sedmdesátých let Nuccio Bertone záměrně oddělil stylistické středisko od průmyslové základny v Grugliasku: nové designerské centrum umístěné v horském údolí v Caprie se stalo ideálním místem pro vznik a tvůrčí rozvoj nových nápadů, zatímco vlastní karosárna, jejíž kapacita se postupně vyhoupla až na 20 tisíc vozů ročně,

přicestoval z Itálie do Mladé Boleslavi nultý ručně vyrobený vzorek budoucího vozu Š 781, v září 1987 se pak na brněnském veletrhu oficiálně představila Škoda Favorit s karoserií nesoucí Bertoneho podpis. Mezitím Nuccio Bertone naši vlast několikrát navštívil a bez přehánění můžeme napsat, že k Československu, ku Praze, ale i ke značce Škoda získal vřelý vztah, který o poznání překročil rámec obchodního případu Favorit.

Jeden článek nedovoluje vypočítávat všechny kreace stylistického centra Bertone z posledních let, takže si alespoň připomeňme, že pod Bertoneho vedením vznikly mimo jiné tvary vozů Citroën XM, Xantia a Berlingo, ale také Daewoo Espero, zatímco z karosárny v Grugliasku vyjždějí především kabriolety Fiat Punto a Opel Astra.

Nuccio Bertone dokázal v životě mnohé, po otci zděděný podnik proměnil v jednu z nejvýznamnějších světových institucí svého druhu, jeho jméno –



Klínovitý prototyp Carabo z roku 1968.

Bertoneho podpis nesla i Škoda Favorit ročníku 1987.

